UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA GABRIELA SILVA LÊDO

O DECLÍNIO DE CAMPOS NOVOS PAULISTA (SP), CIDADE MÃE DO SERTÃO DO PARANAPANEMA

BAURU
2024

MARIA GABRIELA SILVA LÊDO

O DECLÍNIO DE CAMPOS NOVOS PAULISTA (SP), CIDADE MÃE DO SERTÃO DO PARANAPANEMA

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: Prof. Dr. Nilson Ghirardello.

BAURU
2024

L474d

Lêdo, Maria Gabriela Silva
O declínio de Campos Novos Paulista (SP), cidade mãe do Sertão do Paranapanema / Maria Gabriela Silva Lêdo. - Bauru, 2024
263 p. : tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru
Orientador: Nilson Ghirardello

1. Campos Novos Paulista. 2. Oeste Paulista. 3. Antiga Alta Sorocabana. 4. História Urbana. 5. Declínio Urbano. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade deArquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Bauru

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE MARIA GABRIELA SILVA LÊDO, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 08 dias do mês de fevereiro do ano de 2024, às 19:30 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de MARIA GABRIELA SILVA LÊDO, intitulada **O declínio de Campos Novos Paulista (SP), cidade mãe do sertão do Paranapanema**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação de Bauru/Unesp, Professora Doutora NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação de Bauru/Unesp, Professor Associado CLÁUDIO CESAR DE PAIVA (Participação Virtual) do(a) Departamento de Economia / Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara/Unesp. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: Aprovada. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO



AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus.

Que com Ele, para Ele e por Ele sejam feitas todas as coisas. Agradeço também à Nossa Senhora, pela intercessão e pelo zelo que conduziu esta pesquisa consagrada à ela. Estendo o agradecimento à intercessão de todos os anjos e santos, em especial: Santa Terezinha, São Francisco de Assis, São Bento e São Padre Pio.

Agradeço minha família; Dulce Maria, Carlos Augusto e João Augusto, pelo auxílio, e estendo, novamente, o agradecimento à minha prima Heloisa e à minha amiga Ana Carolina, que também é parte dela. Não tenho palavras para agradecer meu noivo Leonardo por todo o incentivo, apoio e dedicação que teve comigo e com este estudo, a ele, reservo uma enorme gratidão.

Esta pesquisa não seria possível sem a ajuda e condução dos excelentes professores do Programa de Pós-Graduação da FAAC-Unesp de Bauru-SP. Mas gostaria de agradecer especialmente a Prof. Dra. Norma Regina Truppel Constantino e o Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira que me ajudaram desde o início da caminhada no mestrado, quando o projeto de pesquisa nem existia, e seguiram, sempre de forma muito solícita, dando suporte à pesquisa. Os agradeço, também, como membros da banca juntamente com o Prof. Dr. Cláudio César de Paiva, que desde o primeiro contato com a pesquisa, na ocasião da qualificação, se mostrou extremamente interessado em contribuir com excelentes correções e observações que, com certeza, elevaram o nível deste trabalho.

Ao meu mestre e orientador Prof. Dr. Nilson Ghirardello reservo meu maior agradecimento para o desenvolvimento desta pesquisa. Foi o Prof. Dr. Nilson que me apresentou a cidade objeto de estudo, Campos Novos Paulista, e sugeriu o foco da pesquisa: o declínio da cidade. Sem sua condução ímpar esta dissertação não existiria. Não só agradeço a enorme confiança que ele depositou em minha capacidade, mas deixo também aqui registrada a minha admiração pelo ser humano e professor que o Nilson é; digno de respeito e fonte de inspiração.

Agradeço os funcionários da Secção Técnica de Pós-Graduação da FAAC-Unesp, que estavam sempre dispostos a ajudar e esclarecer dúvidas nos

incontáveis e-mails a eles enviados. Agradeço também todos os funcionários que mantém a estrutura física e virtual da Unesp: atendentes, auxiliares de limpeza, de cozinha, funcionários da biblioteca e tantos outros colaboradores.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo auxílio financeiro concedido através de bolsa durante todo o período do mestrado.

Agradeço as instituições públicas e particulares em que consultei materiais para o desenvolvimento deste trabalho. Dentre elas, o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), em especial, agradeço o sr. Élzio, coordenador da secção de cartografia, que não mediu esforços para contribuir com o fornecimento de mapas cruciais à esta pesquisa. Agradeço também a Biblioteca Mario de Andrade e seus funcionários pela recepção e documentação fornecida.

Agradeço as prefeituras e as câmaras tanto de Echaporã quanto de Campos Novos Paulista, que me auxiliaram presencialmente e à distância na obtenção de materiais fundamentais para diversos assuntos deste estudo.

Agradeço, por fim, a todos que contribuíram com algum material de arquivo pessoal, com o fornecimento de informações e a troca de conhecimento. Meu agradecimento especial ao professor e morador de Campos Novos Paulista Clóvis Bertoncini, que muito contribuiu com materiais sobre Campos Novos e relatos pessoais, ao memorialista José Carlos Daltozo que forneceu inúmeros materiais entre mapas e bibliografias essenciais para esta pesquisa e ao sr. Luiz Carlos Barros pela troca de conhecimentos e de documentações.

RESUMO

Campos Novos Paulista é uma cidade pertencente a porção Oeste do Estado de São Paulo que ficou conhecida como a “cidade mais antiga do Oeste Paulista” e que possui uma cronologia, no mínimo, intrigante. Ao se estudar seu processo de formação fica evidente o pioneirismo do município no Sertão do Paranapanema e sua importância como percursora do desenvolvimento da região no século XIX. A partir do recorte temporal, de 1852 a 1944, esta pesquisa inicia-se com o estudo da formação do território e suas incorporações e segue investigando o processo de declínio que a cidade sofreu no século XX, até o momento em que esta perde o status de município. Os objetivos principais são: examinar qual foi o papel do objeto de estudo na formação de toda uma parcela do Estado de São Paulo e caracterizar o processo de declínio urbano que a cidade sofreu. O método a ser utilizado é o estudo de caso e fazem parte deste o procedimento histórico, a pesquisa histórica-interpretativa e a abordagem qualitativa, assim como os processos e técnicas (de coleta e de análise) que envolvem cada um destes. Trata-se, portanto, de um estudo aprofundado auxiliado por uma pesquisa de campo exploratória e uma revisão narrativa. Ao analisar a cidade a partir de uma perspectiva que vai além da reconstituição do que ela foi, mas sim da busca do porquê deixou de ser, espera-se que a hipótese levantada seja respondida; a ausência da ferrovia foi determinante para desencadear o processo de decadência de Campos Novos Paulista?

Palavras-chave: Campos Novos Paulista. Oeste Paulista. Antiga Alta Sorocabana. História Urbana. Declínio Urbano. Encolhimento Urbano.

ABSTRACT

Campos Novos Paulista is a city that belongs to the western part of the State of São Paulo entitled as the “oldest city in Western Paulista” and which has an intriguing chronology, to say the least. When studying her formation process, her pioneering spirit in the hinterland of Paranapanema and her importance as a precursor of the development of the region in the 19th century. From the time frame, from 1852 to 1944, this research begins with the study of the formation of the territory and its incorporations and continues investigating the process of decline that the city suffered in the 20th century, until the moment when it lost its status of municipality. The main objectives are: examine what was the role of the object of study in the formation of a significant part of the State of São Paulo and characterize the process of urban decline that the city suffered. The method to be used is the case study and the historical procedure, the historical-interpretive research and the qualitative approach are part of this, as well as the processes and techniques (of collection and analysis) that involves each of these. It is, therefore, an in-depth study aided by an exploratory field research and a narrative review. By analyzing the city from a perspective that goes beyond the reconstitution of what it was, but the search for why it ceased to be, it is expected to answer the hypothesis raised; was the absence of the railroad a determinant factor in triggering the process of decay in Campos Novos Paulista?

Keywords: Campos Novos Paulista. West Paulista. Former Upper Sorocabana. Urban History. Urban Decline. Urban Shrinkage.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Representação errônea dos desmembramentos realizado pelo SEADE. 26

Figura 2: Linha do Tempo exemplificando o recorte temporal. 34

Figura 3: Representação da pesquisa histórico-interpretativa..... 36

Figura 4: Organograma referente a Metodologia da dissertação. 37

Figura 5: Localização de Campos Novos Paulista em relação ao estado de São Paulo. 43

Figura 6: Mapa Municipal – destaque para os limites territoriais de Campos Novos Paulista e as cidades vizinhas. 44

Figura 7: Divisão territorial proposta por Sérgio Milliet (1938) conforme os limites geográficos e as vias férreas..... 45

Figura 8: A Alta Sorocabana e seu recorte definido por diferentes autores. 46

Figura 9: Regiões de Governo do Estado de São Paulo – destaque em vermelho: Campos Novos Paulista pertencente a Região de Administrativa de Marília e a Região de Governo de Assis. 47

Figura 10: Divisão Hidrográfica do Estado de São Paulo - Campos Novos Paulista inserido na UGRHI-17 – Médio Paranapanema. 48

Figura 11: Trajetória do município – criação, incorporação e transferência. 49

Figura 12: Configuração atual de alguns municípios originados a partir de Campos Novos. 50

Figura 13: Carta da Exploração do Extremo Sertão do Estado de São Paulo 1905, região do “Oeste histórico”, realizada pela Comissão Geográfica e Geológica. E, ao lado, o que se entende como Oeste Paulista sem maiores subdivisões..... 51

Figura 14: Monbeig, Pierre - A divisão Regional do Estado de são Paulo – Campos Novos pertencente ao “Planalto Ocidental” na região de Assis. 52

Figura 15: Peabiru – caminhos a partir de São Vicente, de Santa Catarina, e Cananéia (com ramal Ponta Grossa à Sorocaba). Destaque para o caminho partindo de São Vicente; o qual subia a serra para chegar ao Planalto Piratininga e seguia até o pé da serra Botucatu e assim adiante..... 53

Figura 16: Mapa Povoamento e Ferrovias por volta de 1872 – Em vermelho o "ponto povoado" de Campos Novos Paulista no reverso das "cuestas" (em verde). 54

Figura 17: Mapa da província de São Paulo, 1871 - destaque para os "Terrenos ocupados pelos Indígenas ferozes" que passam a representar o oeste paulista antes compreendido como a região de Campinas e imediações. 60

Figura 18: Planta do Rio Paranapanema, 1886, mapa realizado pela Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo – nele, síntese das informações cartográficas sobre o trajeto realizado pela comissão expedicionária de 1886. 61

Figura 19: Planta do Rio do Peixe, 1907, de Campos Novos até João Botelho. Perfil da Estrada de Campos Novos a Fazenda Três Barras. Produzido pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, João Pedro Cardoso, Chefe. Folha I. 62

Figura 20: Mapa da província de São Paulo, 1883. 63

Figura 21: Mapa da província de São Paulo 1883 – destaque para a representação da "Freguezia de São José do Rio Novo"..... 63

Figura 22: Mapa da província de São Paulo 1886. 64

Figura 23: Mapa da província de São Paulo 1886 – destaque para a representação de Campos Novos do Paranapanema como "Freguezia de São José do Rio Novo"..... 65

Figura 24: Mapa da província de São Paulo 1886 – destaque para São José do Rio Novo não pertencendo mais aos "Terrenos Despovoados", sendo a última localização representada. 66

Figura 25: Mapa do estado de São Paulo, 1904, elaborado por Cornélio Schmidt – destaque para o município de Campos Novos..... 67

Figura 26: Mapa da província de São Paulo por José Antônio Tobias (1990) – destaque para a diferença na direção das investidas bandeirantes em comparação com as mineiras..... 70

Figura 27: Mapa ilustrando os caminhos de penetração, através dos campos, escolhidos pelos mineiros no século XIX – Em destaque: Campos Novos..... 71

Figura 28: Mapa da penetração de José Theodoro de Souza com passagem em Campos Novos do Paranapanema. 72

Figura 29: Inventário de José Theodoro de Souza, que tramitou em Campos Novos Paulista. 73

Figura 30: Mapa das posses dos mineiros em relação ao Estado de SP e Mapa destacando as terras pertencentes a cada desbravador: José Theodoro de Souza, João da Silva Oliveira e Francisco de Paula Moraes. 74

Figura 31: Localização das tribos no Estado de São Paulo. 77

Figura 32: Croqui da localização de Catequese – Mapa de José A. Tobias. ... 79

Figura 33: Croqui do “Casarão” residência da reserva indígena de Catequese em Campos Novos..... 80

Figura 34: A vegetação da frente pioneira paulista – destaque para a localização aproximada do núcleo urbano de Campos Novos Paulista, em região de campos e cerrados. 89

Figura 35: A vegetação original do Vale do Paranapanema - destaque para a localização aproximada do núcleo urbano de Campos Novos Paulista, em região de campos e cerrados (em vermelho), e o Rio Novo (em azul). 90

Figura 36: Mapa Florestal dos Municípios do Estado de São Paulo – Campos Novos Paulista. 90

Figura 37: Vista atual da cidade de Campos Novos Paulista – destaque para sua localização em área de forquilha entre o Rio Novo e o Córrego da Barraca.... 91

Figura 38: Mapa de 1939 do município de Campos Novos – detalhe da cruz de arranchamento marcando a possível localização do primeiro povoado, e localização do segundo (atual) cemitério. 94

Figura 39: Linha do tempo representando o recorte temporal do estudo (de 1852 à 1944) e os três períodos abordados; origem e crescimento, auge e declínio, devidamente pontuados conforme os acontecimentos considerados como marco para identificar e diferenciar cada período. 100

Figura 40: Cronologia da cidade de Campos Novos Paulista, contendo os principais acontecimentos, o recorte temporal e os diferentes períodos estudados. *101*

Figura 41: Lei nº 15, de 06/04/1878 – Ementa: eleva à categoria de freguesia a capela São José do município do Paranapanema, e estabelece as respectivas medidas. 107

Figura 42: Lei nº 62, de 13/04/1880 – Ementa: eleva à categoria de freguesia a capela de são José do Rio Novo, município de Santa Cruz do Rio Pardo. 107

Figura 43: Documento da Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo – Lei nº 1630-A de 26/12/1918 sobre a transferência do título de comarca de Campos Novos do Paranapanema para Assis. 109

Figura 44: Lei nº1.581, de 20 de dezembro de 1917 - Cria o município de Assis, na comarca de Campos Novos do Paranapanema. 110

Figura 45: Decreto nº 9775 de 30/11/1938, Anexo nº 1 - Quadro Geral da divisão territorial de São Paulo em comarcas, municípios e distritos – destaque para Bela Vista, pertencente à comarca de Assis, como sede de município e o parênteses “Ex-Campos Novos” logo abaixo. 111

Figura 46: Recortes de jornal - sobre a transferência da Sede do Município para Bela – publicado no “Jornal da Manhã” em 27/04/1941. 111

Figura 47: Decreto-Lei nº 14334 de 30/11/1944 - Quadro Geral da divisão territorial de São Paulo em comarcas, municípios e distritos – destaque para Nuretama (ex-Campos Novos) como pertencente à Ibirarema, e pertencentes à comarca de Palmital. 112

Figura 48: Linha do tempo pontuando as mudanças de título de Campos Novos no decorrer dos anos. 114

Figura 49: Esquema representando a “aguada” primeira divisão de propriedade no Sertão do Paranapanema e, ao lado, esquema da utilização do solo dentro

de uma aguada – destaque para a estrada carroçável próxima à linha de cumeada do espigão (na alta encosta). 116

Figura 50: Mapa do Estado de São Paulo de 1850 organizado segundo suas divisões municipais – destaque parra Itapetininga sendo o último município e, portanto, detentor das terras adiante. 121

Figura 51: Desmembramentos territoriais que originaram Campos Novos Paulista. 122

Figura 52: Mapa do Estado de São Paulo de 1889 – destaque para Campos Novos sendo o último município e, portanto, detentor das terras adiante, a criação do município aparece no nome de Dr. José Luís de Almeida Couto. Em vermelho o território de Campos Novos. 123

Figura 53: Anúncio de venda da fazenda “Santa Maria” pertencente ao município de Campos Novos do Paranapanema, destaque para a propaganda da terra como propícia ao cultivo de mangabeira. 125

Figura 54: Extrato do Correio Paulistano “Mala do interior”, Campos Novos Paranapanema: “Esta florescente localidade continua dia para dia aumentar os eu movimento com as entradas dos exploradores do látex da mangabeira para a manipulação da borracha”. 125

Figura 55: Extrato de notícia de jornal de 16/08/1966 – “ignorância cria desertos em campos novos paulista” – Sobre o cultivo das terras e a força da criação de gado na economia. 126

Figura 56: Mapa do Estado de São Paulo de 1900 – destaque para a nova divisão territorial, em vermelho a nova configuração do território de Campos Novos. 127

Figura 57: Linha do tempo com as criações de distritos no território de Campos Novos e seus respectivos desmembramentos ao longo dos anos. Em vermelho o período de declínio, de 1918 a 1944. 130

Figura 58: Mapa da Comarca de Campos Novos anexo ao Documento da Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo – Lei nº 1630-A de 26/12/1918 – destaque para a porção territorial pertencente à comarca de Campos Novos do Paranapanema que faz limite, na parte superior, com as Comarcas de Penápolis e Bauru, à direita com a Comarca de Santa Cruz do Rio Pardo, em

baixo com o Rio Paranapanema (limite com o estado do Paraná), e a esquerda limite com o Rio Paraná (limite com o estado do Mato Grosso). Atenção também, no croqui, para a “Zona Povoada” que se limita às proximidades da sede da comarca; Campos Novos. 131

Figura 59: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1889. 134

Figura 60: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1900. 135

Figura 61: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1900. 135

Figura 62: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1911. 136

Figura 63: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1920. 136

Figura 64: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1933. 137

Figura 65: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1940. 137

Figura 66: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1950. 138

Figura 67: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1960. 138

Figura 68: Mapa topográfico de Campos Novos Paulista – núcleo urbano em região de baixada. 140

Figura 69: Recortes do Código de Posturas da Estância Climática de Campos Novos de 1990 – Capítulo III, sobre a higiene das casas e disposição final. . 142

Figura 70: Código de Postura do Município de Campos Novos do Paranapanema, 1890. 143

Figura 71: Distrito de Casa Grande (futura Ocauçú) originado no município de Campos Novos em 1934 – destaque para o traçado retilíneo seguindo os moldes da “cidade mãe” – Planta de 1939. 144

Figura 72: Planta de locação do edifício destinado a cadeia e fórum da Comarca de Campos Novos do Paranapanema, 1902. 149

Figura 73: Projeto do edifício destinado a cadeia e fórum da Comarca de Campos Novos do Paranapanema – vestíbulo, prisão, prisão servindo de corpo de guarda, sala do “jury”, sala dos jurados e sala das testemunhas – pé direito de 4m. 150

Figura 74: Capela Sagrado Coração de Jesus na praça de mesmo nome, sem data (de 1938 a 1960). 151

Figura 75: Igreja Matriz em construção, sem data (de 1938 a 1960). 152

Figura 76: Casa Paroquial de Campos Novos Paulista em fase de acabamento – arquivo de 09/03/1952. 152

Figura 77: Prefeitura Municipal de Campos Novos – sem data (de 1938 a 1960). 153

Figura 78: Prédio da Coletoria Federal, sem data (de 1938 a 1960), segundo o DOU a coletoria foi instalada em Campos Novos do Paranapanema em 1912, e tinha como coletor, em 1916, o sr. Assad Mattar. 153

Figura 79: Casa da usina da iluminação, sem data (de 1938 a 1960). 154

Figura 80: Grupo Escolar, primeiro prédio, sem data (de 1938 a 1960). 154

Figura 81: A “Casa do Suicídio” antigo casarão de Frei Mariano de Bagnaia – na foto: o antigo prefeito de Campos Novos, o Sr. Antonio Bertoncini, o presidente da Câmara, Sr. José de Oliveira Neto e o vereador Vivaldo de Souza - arquivo de 19/02/1962. 155

Figura 82: Trecho da Rua Siqueira Campos, e ao lado, um Jardim Público de Campos Novos, sem data (de 1938 a 1960). 155

Figura 83: Hotel Climático de Campos Novos, 1963. 156

Figura 84: Planta do Rio do Peixe, 1907, de Campos Novos até João Botelho. Perfil da Estrada de Campos Novos a Fazenda Três Barras. Produzido pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, João Pedro Cardoso, Chefe. Folha I. - destaque para a configuração do núcleo urbano de Campos Novos. 156

Figura 85: Planta do Distrito de Campos Novos no Município de Bela Vista, 1939. 158

Figura 86: Distrito de Nossa Senhora Aparecida da Bella Vista (futura Bela Vista e depois Echaporã), 1938, ano de sua emancipação de Campos Novos – destaque para o tamanho (até então, menor que Campos Novos) e as características herdadas da “cidade mãe” do traçado. 159

Figura 87: Município de Bela Vista, 1940 – destaque para a evolução do traçado após 2 anos da emancipação de Campos Novos. 159

Figura 88: “Aerofoto Oblíqua” – Vila de Campos Novos, núcleo urbano - 1939/1940. 160

Figura 89: Mapa de 1938 organizado pelo Instituto Geográfico e Geológico em observância ao decreto-lei nacional n 311 de 2 de março de 1938. – Nele, apesar da data, o município de Campos Novos Paulista já aparece como extinto e regredido ao título de distrito subordinado à Ibirarema, com o nome de Nuretama. 160

Figura 90: Recorte do mapa anterior de Ibirarema, 1938 – núcleo urbano de Nuretama (Campos Novos), subordinado à Ibirarema – destaque para o nome Nuretama, e os acessos que chegavam e partiam da malha urbana (para Casa Grande e Marília, Platina, Ibirarema, e São Pedro do Turvo). 161

Figura 91: Recorte do mapa anterior de Ibirarema – núcleo urbano de Ibirarema – destaque para o traçado urbano menos desenvolvido se comparado com o de Nuretama (Campos Novos), estrada ligando à Nuretama, e a Estrada de Ferro Sorocabana chegando de Salto Grande, passando por Ibirarema e seguindo para Palmital. 162

Figura 92: Planta do Município de Campos Novos Paulista, 1980. 163

Figura 93: Planta do Município de Campos Novos Paulista, 2020. 164

Figura 94: Malha urbana de Campos Novos Paulista que não recebeu a ferrovia, em comparação com a de Assis que recebeu a ferrovia, logo ao lado, 2023. 166

Figura 95: Quadro Parcial referênte ao Estado de São Paulo – Sinópse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890, um documento do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 171

Figura 96: Nota sobre Campos Novos - no verso de fotografia do antigo grupo escolar, documento de 19/02/1962 – destaque para a importância da localização do município, interligando zonas de interesse..... 176

Figura 97: Mapa do Vale do Rio Paranapanema, 1886, realizado através das informações reunidas pela Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo na expedição de 1886 – Nele, em vermelho, a Estrada de Campos

Novos à barra do Tibagi (Presidente Epitácio), conhecida como Estrada João da Silva. 178

Figura 98: Reconhecimento da estrada de São Matheos à Vaccaria. Bases para o contrato que celebra a Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo, com o Senhor Francisco Tibiriça, para a abertura, construção e concervação de uma estrada de rodagem que, partindo do rio São Matheus, no município de São José dos Campos Novos, vá terminar na margem esquerda do rio Paraná. Planta e relatório organizados pelo Engenheiro Olavo A. Hummel. Original papel vegetal nanquim colorido, 1907..... 184

Figura 99: Mapa Geral dos estados de São Paulo e Mato Grosso – destaque para a Estrada do Alto Paraná ligando Campos Novos ao estado do Mato Grosso, 1894. 186

Figura 100: Croqui de 1893, “ponte sobre o rio Capyvara na estrada de São José dos Campos Novos do Paranapanema até Conceição do Monte Alegre”. 189

Figura 101: Croqui de 1893, “ponte sobre o Rio dos Veados na estrada de São José dos Campos Novos do Paranapanema até Conceição do Monte Alegre”. 189

Figura 102: Desenho de 1899, nele: ponte existente sobre o Rio Platina, na estrada da Comarca de Campos Novos do Paranapanema à Conceição do monte alegre. 190

Figura 103: Decreto concedendo verba para a abertura da estrada de rodagem. 190

Figura 104: Planta Geral do Estado de São Paulo – destaque para a estrada de rodagem existente partindo de Campos Novos do Paranapanema até Espírito Santo do Turvo, e estrada de rodagem estudada partindo de Campos Novos do Paranapanema até Bauru (Bahurú), 1897. 191

Figura 105: Lei autorizando o Governo do Estado a mandar explorar e proceder com a abertura de duas estradas, dentre elas a que liga Campos Novos à Bauru. 192

Figura 106: Croqui de 1904, estrada de rodagem projetada ligando São José dos Campos Novos do Paranapanema até Bauru. 193

Figura 107: Desenho da estrada de Campos Novos do Paranapanema à São Pedro do Turvo, 1902. 193

Figura 108: Desenho de ponte sobre o Ribeirão São Pedro na estrada de Campos Novos do Paranapanema à São Pedro. 194

Figura 109: Desenho da estrada de Platina à Campos Novos, 1902. 194

Figura 110: Mapa de 1921, quando o prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana chegou ao “Porto Tibiriçá” e estabeleceu a estação de Presidente Epitácio, substituindo, em grau de importância, a antiga estrada boiadeira. Em vermelho: Linha Tibagi; de Salto Grande ao Porto Tibiriça (Presidente Epitácio). 195

Figura 111: Mapa demonstrando a cidade de Campos Novos como um local de grande interesse por possuir duas estradas de influência para duas estradas de ferro: em tracejado a estrada de Campos Novos à Cafelândia passando por Marília, de influência da Noroeste; e pontilhada a estrada de Campos Novos à Assis, passando por Platina, de influência da Sorocabana. 197

Figura 112: Extrato de notícia de jornal descrevendo como se dá o acesso à cidade, 1970. 199

Figura 113: Extrato de jornal – a falta de acesso rodoviário à Campos Novos. 199

Figura 114: O município de Campos Novos Paulista em meio as 3 principais Rodovias: Richilde Raies, Raposo Tavares e Transbrasiliana (BR-153). E as duas estradas de ligação direta à cidade; Estrada Municipal de Campos Novos Paulista e Estrada de São Pedro do Turvo. 200

Figura 115: Notícia de jornal enfatizando a importância da abertura da br-153 como uma retomada da prosperidade da cidade. 201

Figura 116: Retrato de Coronel Francisco Sanches de Figueiredo. 206

Figura 117: Retrato dos “índios Corôados civilizados” – destaque para as vestimentas. 208

Figura 118: Mapa mostrando a divisão do estado em 10 zonas, conforme a linha férrea que ali dominou e deu nome à zona. 222

Figura 119: Mapa mostrando o prolongamento da Sorocabana – destaque para as localidades de Cerqueira Cesar e Lençóis com linhas férreas inauguradas entre 1886 e 1900. 223

Figura 120: “Mappa Geral da Viação Ferrea do Estado de São Paulo. Organisado pela Inspectoria das Estradas de Ferro e Navegação.”, de 1896 – destaque para: estrada “contratada” passando por Campos Novos do Paranapanema até Água Boa. 224

Figura 121: Mapa de 1898 mostrando, entre outras coisas, a situação das linhas férreas e seus projetos de prolongamento em 1897 – destaque para a estrada de ferro em construção ou exploração partindo de Óleo e passando por Campos Novos. 226

Figura 122: Mapa de 1898 mostrando os trilhos da Sorocabana passando pela comarca de Campos Novos do Paranapanema. 227

Figura 123: Mapa de 1900 mostrando o prolongamento da Sorocabana, de Cerqueira Cesar à Campos Novos, seguindo até a divisa do estado na altura do Rio Anastácio e adentrando o estado do Mato Grosso. 228

Figura 124: Mapa de 1902, mostrando estrada de ferro projetada partindo de Cerqueira Cesar, passando por Santa Cruz do Rio Pardo, Campos Novos do Paranapanema e terminando em Água Boa. 229

Figura 125: Mapa de 1904, prolongamento de linha férrea aprovada partindo de Cerqueira Cesar à Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos Paulista até Agua Boa. Aqui, Salto Grande aparece cogitada por outro entroncamento da Sorocabana, partindo de Cananéia, passando por Ribeirão Branco, Faxina, Piraju até Salto Grande. 230

Figura 126: Mapa de 1906 ilustrando linha férrea em estudo/construção passando por Campos Novos até Agua Boa na divisa com o Paraná. 231

Figura 127: Mapa de 1913, nele a estrada de ferro da Sorocabana aparece já em uso de Cerqueira Cesar à Salto Grande, e daí em diante passando por Assis até o Porto Tibiriçá o trajeto aparece já em fase de construção..... 233

Figura 128: Recorte do jornal extraído da “Folha de S. Paulo” de 13 de março de 1970 – destaque para a narrativa sobre a chegada dos engenheiros da Sorocabana à Campos Novos..... 235

Figura 129: Notícia de jornal que narra a chegada dos engenheiros da Sorocabana à Campos Novos..... 236

Figura 130: Mapa mostrando os núcleos urbanos e os caminhos que as linhas férreas seguiram. 241

Figura 131: Decreto n. 2.946 de 16 de agosto de 1918 – Segundo decreto: a concessão de um terreno no município de Assis para a construção de uma estação da Estrada de Ferro Sorocabana – destaque para a concessão ocorrer no mesmo ano em que a sede da comarca é transferida de Campos Novos para Assis..... 242

Figura 132: Notícia de jornal de 1934 sobre a construção de um ramal férreo da Sorocabana ligando Pau d’Alho (atual Ibirarema) a Campos Novos. Ao lado o engenheiro da Sorocabana Dr. Sebastião Ferraz. Neste contexto Campos Novos não é mais comarca e está há dez anos de ter o município extinto subordinado à Ibirarema. 244

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Comparativo entre o número de habitantes de diferentes localidades e o de Campos Novos do Paranapanema nos anos de 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 e 1912. 172

Tabela 2: Mudanças populacionais de Campos Novos Paulista ao longo dos anos, a titulação correspondente e sua situação. 174

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 25

Relevância/diferencial da dissertação 25

Estrutura geral da dissertação 27

Descrição dos capítulos 28

Capítulo I: Formação e Consolidação 28

Capítulo II: Dois momentos, duas realidades: ascensão e declínio 29

Capítulo III: Para o efeito, seus fatores 31

Objetivo 33

Metodologia 34

Fontes secundárias 37

Fontes primárias 38

Forma de análise dos resultados 39

1. CAPÍTULO I: Formação e consolidação 42

1.1. Breve contextualização: localização, origem e municípios que originou 42

1.2. O Oeste Paulista e o Vale do Paranapanema 50

1.2.1. A Frente de Expansão 58

1.2.1.1. O posseiro 67

1.2.1.2. O indígena 75

1.2.1.3. Como se deram as posses de José Theodoro 81

1.2.2. A Frente Pioneira 83

1.3. O alvorecer e a consolidação de Campos Novos Paulista 87

2. CAPÍTULO II: Dois momentos, duas realidades: ascensão e declínio 102

2.1. TÍTULO 102

2.2. TERRITÓRIO 114

2.2.1. Transformações territoriais: as criações e os desmembramentos no território de Campos Novos Paulista. 120

2.3. TRAÇADO 139

2.3.1. O traçado de Campos Novos 146

2.3.1.1. Alguns elementos urbanos 148

2.3.1.2. As plantas de Campos Novos 156

2.4. POPULAÇÃO 166

2.4.1. Uma análise histórica do número populacional 169

2.5. ACESSOS 176

2.5.1. Estrada de rodagem (carroçáveis) 177

2.5.1.1. Estrada João da Silva: de Campos Novos à Barra do Tibagi (local do futuro Porto Tibiriçá e atual Presidente Epitácio) 177

2.5.1.2. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – trecho construído de Lençóis ao Rio Feio 180

2.5.1.3. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – A base da futura "Estrada do Alto Paraná" também chamada de "Estrada Boiadeira" 181

2.5.1.4. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – A "Estrada do Alto paraná" ou "Estrada Boiadeira" ligando Campos Novos à Vaccaria (MT),

seguindo o mesmo caminho da estrada anterior aberta pelo engenheiro Olavo Hummel. 182

2.5.1.5. Estrada de Campos Novos à Conceição do Monte Alegre..... 188

2.5.1.6. Estrada de Campos Novos à Bahara 190

2.5.1.7. Estrada de Campos Novos à Bauru. 191

2.5.1.8. Estrada de Campos Novos à São Pedro do Turvo..... 193

2.5.1.9. Estrada de Campos Novos à Platina. 194

2.5.2. Estrada de Ferro 194

2.5.3. Estrada de rodagem (automóvel) 196

3. CAPÍTULO III: Para o efeito, seus fatores 202

3.1. O fenômeno do Coronelismo e a figura do Coronel 202

3.2. Os caminhos até a ferrovia 208

3.3. A ferrovia no Brasil, em especial, nas “bocas de sertão” 210

3.4. A Sorocabana 215

3.4.1. Historico da ferrovia 216

3.4.2. A ferrovia e Campos Novos 222

3.4.3. A ferrovia e o Coronel 234

3.4.4. Os projetos ferroviários que não se concretizaram..... 242

3.5. As transformações da paisagem: ascensão e declínio 245

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS 249

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 258

INTRODUÇÃO

Relevância/diferencial da dissertação

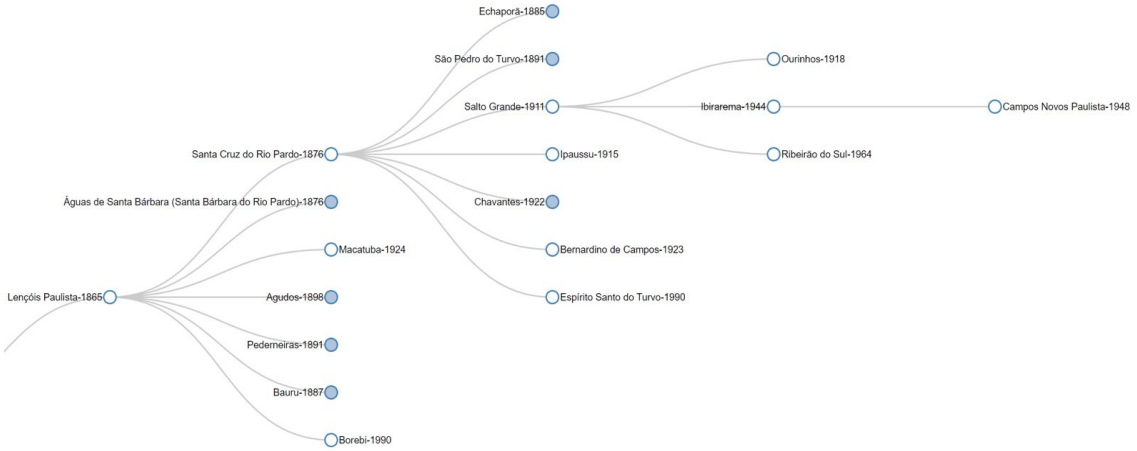
O interesse no tema surgiu em conversa com o Prof. Dr. Nilson Ghirardello que, na ocasião, mencionou a cidade de Campos Novos Paulista e expôs sua curiosidade sobre o local. Apesar das diversas menções ao município em bibliografias relevantes, sobretudo a respeito do importante papel de Campos Novos como formadora de cidades e, portanto, como peça fundamental no reconhecimento e na estruturação da porção oeste do estado de São Paulo, ainda restavam muitas incógntas: o que aconteceu com um município outrora tão relevante? O que foi o processo de retrocesso que sofreu? O que causou tal declínio ao município? Por que o município não recebeu uma linha férrea? Existe relação entre estes questionamentos?

Tais retóricas foram o impulso inicial da pesquisa, a qual passou a tomar forma a medida que os materiais relacionados a Campos Novos foram sendo reunidos e as problemáticas definidas.

A trajetória de Campos Novos é, no mínimo, intrigante e são justamente as peculiaridades que dão relevância ao tema e justificam a volta do olhar para o objeto de estudo que, por vezes, tem sua história negligênciada, seja pela falta de estudos sobre, seja pela propagação de informações errôneas.

A exemplo, tem-se a figura 1, na qual considera-se o nascimento de Campos Novos Paulista em 1948, ano em que o município é reestabelecido, ou seja, considera-se apenas sua segunda formação. Dessa forma, Campos Novos aparece como originária de Ibirarema e com data de formação posterior àquelas cidades as quais deu origem em seu território. Na imagem, nota-se que Echaporã aparece como originária de Santa Cruz do Rio Pardo ocupando, portanto, o lugar de Campos Novos na linha do tempo dos desmembramentos. Há uma omissão dos fatos ou, no mínimo, a inversão destes.

Figura 1: Representação errônea dos desmembramentos realizado pelo SEADE.



Fonte: Site SEADE. Disponível em: https://produtos2.seade.gov.br/visualizacao/desmembramentosp/ - acesso em: 01/05/2023.

Como mencionado, existem estudos que abordam, de alguma forma, sobre Campos Novos, mas a maior parte (a exemplo: PRADO; SATO, 2006, TOBIAS, 1990, COBRA, 1923, MONBEIG, 1984) tem uma abordagem mais voltada ora para a historiografia, ora para a geografia. Boa parte dos estudos chega apenas a mencionar a cidade e pontuar sua relevância, mas não dão grandes explicações dos motivos que a fizeram importante ou, ainda, as causas de seu esquecimento.

A obra que mais se aproxima com os anseios deste estudo é o livro de José Antonio Tobias, História de Campos Novos Paulista, Capítulos da Boca de Sertão do Paranapanema, de 1990. No livro, o declínio de Campos Novos é tratado com maior ênfase e o autor aponta a relação causal entre o declínio e a Estrada de Ferro da Sorocabana e, por isso, é tão referenciado nesta pesquisa, que busca complementar as informações e as análises trazidas no livro através de fontes primárias para embasar a narrativa, fontes secundárias para reforçar o discurso e a formulação de parâmetros para estruturar a análise.

Esta pesquisa, portanto, se preocupa em usar da narrativa histórica para analisar um período específico; o do declínio urbano, e para isto estabelece os já citados parâmetros de análise sob a forma de 5 indicadores para avalia-lo, mostrando uma real preocupação em estabelecer um meio de análise científico para o fenômeno.

O foco, portanto, da dissertação é fazer uso das bibliografias já disponíveis sobre o tema e aplicar uma análise mais voltada para o urbano e

para o território, de forma que as narrativas dialoguem com as análises espaciais e de significado. A principal discussão da pesquisa é sobre o fenômeno urbano de declínio; suas características, causas e efeitos.

Para isto, a documentação primária é de suma importância, os mapas, principalmente, são utilizados para ebasar a narrativa, reconstituir parte do que se perdeu e ler a paisagem.

A análise é feita através das transformações que o objeto de estudo sofreu, podendo ser subdividido em duas vertentes; a territorial e a cronológica. Por meio da análise das transformações territoriais busca-se compreender as mudanças no espaço físico (suas incorporações e desmembramentos) e como isto refletia sua influência na configuração da região. E através da análise das transformações cronológicas busca-se entender a trajetória histórica da cidade, sendo as mudanças de título fortes vestígios de transições econômicas, políticas, administrativas, e também de significado.

Outra motivação ao estudo surge quando a cidade de Campos Novos Paulista é comparada com outras relativamente semelhantes quanto à sua formação, localização e trajetória inicial, as quais, apesar das condições comuns, tiveram destinos muito diferentes, o que faz do objeto de estudo um caso atípico. E, ao mesmo tempo, a comparação com cidades que sofreram um processo de declínio semelhante pelo mesmo fator identificado aqui: a ausência da ferrovia.

Em resumo, o diferencial do estudo é a proposta de uma revisita ao tema do declínio sob a ótica de um estudo de caso brasileiro do interior paulista à oeste do estado, com enfoque em uma análise urbano-territorial.

Estrutura geral da dissertação

A dissertação terá 12 partes, da Capa até as Referências Bibliográficas. O corpo principal da pesquisa é composto por 3 capítulos, cada um com subdivisões internas, conforme estruturação a seguir.

CAPÍTULO I
Formação e consolidação

Assuntos:

- O Oeste e o Vale do Paranapanema como porta de entrada
- A região da antiga Alta Sorocabana
- As grilagens
- O mineiro José Theodoro
- O patrimônio religioso
- O primeiro povoado
- O segundo povoado e a consolidação.

CAPÍTULO II

Dois momentos, duas realidades: ascensão e declínio

Assuntos:

- **Ascensão** - ganhos: título, território, traçado, população e acessos.
- **Declínio** - perdas: título, território, traçado, população e acessos

CAPÍTULO III

Para o efeito, seus fatores

- **Os fatores:** o coronelismo, as disputas de interesse e os projetos ferroviários não efetivados
- **O efeito:** a ausência da ferrovia
- **As transformações da paisagem:** ascensão e declínio

Descrição dos capítulos

Capítulo I: Formação e Consolidação

No primeiro capítulo será feita uma contextualização histórica do objeto de estudo, desde as novas tendências de investida à Oeste de São Paulo até a configuração do povoado de São José dos Campos Novos no século XIX. Também serão pontuados os aspectos da região da antiga Alta Sorocabana,

uma vez que esta é a zona que Campos Novos se formou e atuou formando territórios.

As condições em que o povoado foi formado são muito semelhantes àquelas das demais cidades originárias a partir de um patrimônio religioso; num período de interiorização, exploração, posse de terras validadas mediante "Registro do Vigário", formação de assentamentos e inúmeros conflitos entre sertanistas e indígenas. Assim, além da contextualização histórica serão explanadas as particularidades do patrimônio religioso em questão no momento da formação do primeiro povoado e do segundo, cuja localização difere da do anterior.

Nesta parte, a intenção é apresentar o objeto de estudo no que se refere à sua localização, história e estrutura de maneira descritiva e fazendo uso das principais leituras sobre cada tema, bem como da documentação primária reunida pela autora.

As principais leituras utilizadas no primeiro capítulo foram: História de Campos Novos Paulista: Capítulos da boca de Sertão do Paranapanema (TOBIAS, 1990), A Formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (GHIRARDELLO, 2010), Razias, Incursões Predatórias em Territórios Indígenas no Vale do Paranapanema (PRADO;SATO, 2006), A "Evaporação das Terras Devolutas" no Vale do Paranapanema (PENÇO, 1980), Recanto do Sertão Paulista (COBRA, 1923), Esboço Histórico da Alta Sorocabana (GIOVANNETTI, 1943) e Pioneiros e fazendeiros de São Paulo (MONBEIG, 1984).

Capítulo II: Dois momentos, duas realidades: ascensão e declínio

O segundo capítulo busca caracterizar dois períodos distintos e contrastantes da cidade, o de ascensão marcado pelos "ganhos", e o de declínio fadado às "perdas". Em ambos intervalos de tempo cinco indicadores foram identificados e escolhidos para fazerem parte da análise do objeto e servir de parâmetro para categorizar cada período; o de ascensão e o de declínio.

O momento identificado como de ascensão vai desde a formação do território (1852) e se estende até a transferência deste título à Assis (1918), dentro deste período ainda foi identificado o período de auge, que corresponde

ao intervalo de tempo da instalação da comarca (1892) até 1918 quando perde tal título. O que marca o período, é um movimento de ascensão contínuo e significativo, representado, neste estudo, pelos cinco indicadores: titulação, território, traçado, contingente populacional e acessos.

Os sucessivos ganhos de títulos reforçavam a influência da cidade naquela região e são fruto de sua ascensão econômica e política, os ganhos de território eram a partir das incorporações de terras, e as consequentes formações de núcleos urbanos. Em sua maior configuração o território alcançou a divisa do estado, e em diferentes momentos recepcionou a criação dos distritos de Conceição do Monte Alegre, Platina, Palmital, Tabajara, Garça, Varpa, Pompéia, Catequese, Lutécia, Casa Grande e Bela Vista em seu território.

Sobre o traçado e o urbano percebeu-se uma evidente evolução, seja por meio da expansão da retícula ou da obtenção de importantes elementos urbanos necessários para a manutenção e o progresso da vida citadina, como, por exemplo, a construção da matriz e do fórum. O contingente populacional é outro indicador deste crescimento característico do período de ascensão. Em 1888, há 32 anos da formação do povoado e apenas três desde a elevação à município, a população chegou a 12.811 habitantes, (um número alto se comparado com os das principais cidades da época) incluindo os distritos de Ibirarema, Palmital, Platina, Echaporã, Conceição do Monte Alegre e Marília.

Por fim, o último indicador é o de acessos, nele é analisada a forma como os caminhos por terra foram se desenvolvendo, se mantendo ou desaparecendo. É fato que as águas também são meios de acesso ao território, e a importância dos rios serão pontuadas durante os capítulos, porém, o foco deste indicador são os acessos terrestres, já que o intuito é estabelecer relação com o acesso que não aconteceu: o acesso por meio da linha férrea, nesse sentido também é sempre lembrado que os caminhos de ferro também tomavam forma considerando os caminhos das águas.

Já o período de declínio, compreende desde o momento da perda do título de comarca, em 1918, até a extinção do município em 1944, e é caracterizado pela inversão do crescimento e, consequentemente, de todos os resultados apontados pelos indicadores no período anterior. Houve a perda de títulos (e portanto, de influência econômica e política), de território (com cada vez mais emancipações), o traçado estagnou, a população e os acessos reduziram,

ao passo que diversas novas cidades prósperas foram formadas na Alta Sorocabana.

Para fechar o capítulo é feito um apanhado geral da análise de cada indicador, e como todos, de alguma forma, apontaram para a existência de um período de declínio e a ausência da ferrovia como seu maior impulsionador.

Para este capítulo, vale citar as leituras: Cidade Brasileira (MARX, 1980), Nosso chão do sagrado ao profano (MARX, 1989), Evolução da Rede Urbana Brasileira (GEIGER, 1963), Cidades e Sertões: Entre História e Memória (ARRUDA, XX), Morfologia Urbana e Desenho da Cidade (LAMAS, 1993), O urbanismo no Brasil (LEME, 1895), História da cidade (BENEVOLO, 2019), O ideário Urbano Paulista na Virada do século (COSTA, 2003), Cidades brasileiras: entre valores e narrativas do urbanismo (COSTA; SOUZA, 2021), Como se constituiu no Brasil a rede de cidades (DEFFONTAINES, 1944), Entre História urbana e história da cidade: questões e debates (MONTEIRO, 2012), Constituições primeiras do Arcebispado da Bahia (VIDE, 1853), Cidade e a paisagem do território paulista (CONSTANTINO, 2020), O gosto do mundo, exercícios de paisagem (BESSE, 2006).

Capítulo III: Para o efeito, seus fatores

Se, como identificado no capítulo anterior, houve o declínio urbano há de haver as causas para isto, portanto, o capítulo três busca identificar os fatores que gradativamente levaram a cidade sucumbir. Em sequência do estudo do território, do traçado, da história e das transformações ocorridas na cidade foi levantada a hipótese de que a ausência da ferrovia poderia ser um fator determinante no desencadeamento do processo de decadência de Campos Novos Paulista.

Para investigar esta indagação este capítulo se inicia pontuando o que significava a presença da ferrovia naquele contexto, bem como os efeitos que sua ausência acarretaria. A ferrovia ligava às principais cidades, facilitava o escoamento de produtos, transportava pessoas e abria caminhos, portanto, além de ser uma inovação tecnológica representava o progresso das cidades, em especial, àquelas geograficamente mais afastadas da capital, mas que tinham grande importância comercial; como as do Oeste Paulista.

Mas, Campos Novos não recebeu uma linha férrea, e o município sentiu os efeitos que a lacuna da era ferroviária trouxe, fazendo sua trajetória histórica pular do ciclo do muar direto para o da rodovia, esta quebra na sequência evolutiva dos meios de transporte de mercadoria resultou numa estagnação seguida de um atraso do progresso da cidade em relação as demais que foram contempladas com um prolongamento de linha.

Apesar de não ter recebido a linha, Campos Novos era uma cidade de grande potencial num contexto em que as principais companhias estavam decidindo os traçados de seus prolongamentos. Como visto anteriormente, em seu auge, a cidade possuía um vasto território, era influente política e administrativamente e relevante economicamente, além disso, o núcleo urbano estava em uma posição estratégica tanto por estar próxima das últimas cidades "pontas de trilho" como, por ser uma cidade "ponta de lança" para o adentramento da ferrovia à Oeste. Diante desta situação, foram investigados os fatores que fizeram com que a cidade não obtivesse uma ferrovia mesmo tendo condições favoráveis para isto, assim, identificaram-se três fatores: o coronelismo local, as disputas de interesse e os projetos ferroviários não executados, sendo a ausência da ferrovia o principal fator.

A figura do Coronel nas cidades daquela época era influente nos negócios e na política, mas nem sempre essa influência trazia prosperidade para a cidade, pois muitas vezes haviam conflitos de interesse, principalmente naqueles momentos economicamente decisivos. A presença da ferrovia era um desses momentos, e em Campos Novos a figura do Coronel Sanches em muito se fez presente e interviu. Ao contrário dos relatos da população, não foi por causa da forte frota de burros do coronel que a ferrovia não veio, Sanches sabia a importância da ferrovia e queria sim trocar seus burros pelo trem, por isso ele havia idealizado o projeto de uma linha férrea particular a ser executada nas terras de sua posse no município de Campos Novos. Ocorre que, no mesmo momento, os funcionários da Sorocabana estavam buscando a aprovação do projeto de prolongamento da linha, passando por Campos Novos e, para o coronel, isto poderia atrapalhar seus negócios, sendo o ramal da Sorocabana um concorrente, este deveria ser rejeitado, e assim o foi.

Considerando tudo isto, nesta parte serão estudados os projetos da ferrovia Sorocabana, inclusive os projetos que consideravam Campos Novos em

seus prolongamentos, além da linha particular do Coronel Sanches e as demais tentativas falhas de se conseguir uma linha férrea, que deixaram a “Rua da Estação” de Campos Novos sem nunca receber uma.

Por fim, cabe uma reflexão sobre como Campos Novos é um caso atípico se comparado a cidades da época, de mesmo porte e influência (indicadores de progresso), ao ir contra a ascensão que sua trajetória histórica indicava, mas como também, a cidade seguiu um certo padrão de declínio característico das cidades que não receberam os trilhos.

Além de algumas leituras já citadas, este capítulo baseia-se em: Coronelismo, enxada e voto (LEAL, 1949), Ferrovias e cidades no Oeste Paulista (LANGENBUCH, S.D.), Café e ferrovia (ODILON, 1974), As ferrovias nas cidades boca de sertão (MAIA, 2017).

Para fechar este capítulo, é abordado o tema da paisagem considerando o projeto como chave de leitura (BESSE, 2006), a qual tornou possível analisar as transformações ocorridas em Campos Novos Paulista no recorte temporal estabelecido e dentro das particularidades dos dois períodos; de ascensão e de declínio. A transformação da paisagem foi indicada pelos cinco indicadores, e por seu fator principal: a ferrovia. Assim, a mudança de estado da paisagem prova que, de fato, a cidade sofreu um processo de transformação, e neste caso de inúmeras perdas, ou melhor, de declínio.

Objetivo

De maneira geral, os objetivos principais são os de investigar, contextualizar, coletar, organizar, identificar, comparar, discutir, constatar fatos, descartar especulações e avançar com novos questionamentos de maneira que tudo isso responda as 3 principais problemáticas aqui identificadas:

- Qual o papel da cidade de Campos Novos Paulista na ocupação da Zona do Vale do Paranapanema;
- Quais os reflexos deste papel na formação, crescimento, e configuração da cidade;
- Quais os motivos que levaram à extinção do município, quais as características deste processo de declínio urbano e os seus efeitos.

Em resumo, portanto, o objetivo geral do trabalho é compreender os processos de formação, significado e de declínio de Campos Novos Paulista.

De maneira específica, os objetivos são; mensurar e comparar a abrangência e influência territorial do objeto de estudo em dois períodos contrastantes (de ascensão e de declínio), identificar as causas e/ou acontecimentos que acarretaram na perda do título de comarca, na transferência da sede do município e na sua posterior extinção. Analisar o porquê dos projetos ferroviários que propunham passagem por Campos Novos não aconteceram, e por fim, especificar os critérios para classificar o caso como "declínio urbano" entendendo e pontuando os processos que contribuíram para a diminuição de sua relevância no contexto da região do Vale do Paranapanema.

Metodologia

Neste estudo de caso será adotada a metodologia de procedimento histórico, portanto, serão analisados eventos e processos do passado para que seja possível o entendimento do contexto atual do objeto de estudo, e ainda, quais foram as consequências decorrentes desses processos históricos (LAKATOS; MARCONI, 2003). O recorte histórico necessário é de 92 anos, para possibilitar a identificação das transformações territoriais e de significado que a cidade de Campos Novos Paulista sofreu, ou seja, para abordar tanto o processo de ascensão como o de declínio.

Figura 2: Linha do Tempo exemplificando o recorte temporal.



Fonte: Produzido pela autora, 2023.

Quanto ao método de abordagem, Creswell (2007) recomenda os procedimentos qualitativos em virtude da necessidade de interpretação de documentos, descrição de eventos e cenários e observação in loco. Dentre o

conjunto de técnicas qualitativas, o estudo de caso será adotado na pesquisa, sendo o município de Campos Novos Paulista o objeto em análise.

Grande parte da pesquisa terá respaldo de materiais primários e dados históricos coletados em arquivos públicos (Museus, Prefeituras e Câmaras da cidade de Campos Novos Paulista e das demais cidades que possam obter quaisquer documentação relevante), arquivos particulares (acervos pessoais de memorialistas ou historiadores, por exemplo), mídia jornalística (acervo do jornal O Estado de S. Paulo e demais jornais que apresentem conteúdo capaz de contribuir com o estudo), publicações em meio digital e em material bibliográfico. Portanto, as diferentes fontes primárias e secundárias fornecerão fotografias, mapas cartográficos, projetos urbanísticos, dados estatísticos, documentos legislativos, entre outros. Levando em conta que estes materiais históricos serão essenciais para o desenvolvimento da pesquisa, esta etapa de coleta deve ser prioritária e de caráter investigativo.

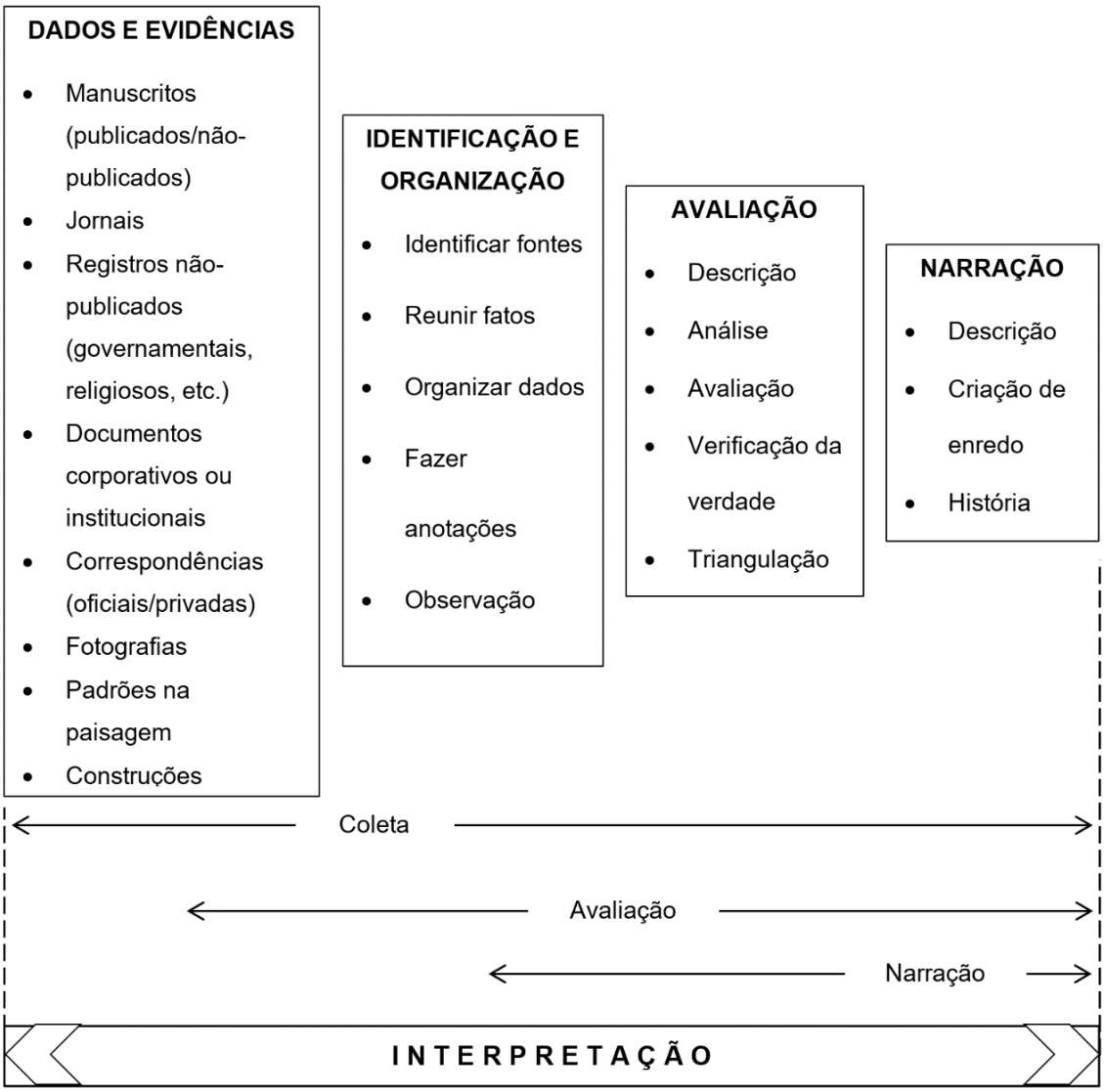
Após isso, para ter ampla compreensão a respeito da realidade do município e as marcas que este carrega, uma pesquisa de campo exploratória associada à uma pesquisa “ex post facto” (a partir do fato passado) será conduzida para analisar o comportamento econômico/social/político, as características urbanas típicas do período estudado, identificar como o processo de declínio influenciou no desenvolvimento da malha urbana e que elementos demonstram isso.

De maneira geral, a pesquisa irá se estruturar com base em dois trabalhos principais: Groat & Wang (2002) e Bacellar (2008). A primeira obra, um guia com os principais métodos de pesquisa para Arquitetura e Urbanismo, propõe a metodologia de pesquisa histórico-interpretativa (Figura 3). Para os autores, esse método é definido por investigações de fenômenos físico-sociais dentro de sistemas complexos, numa condição anterior ao pesquisador, de forma a explicá-los numa narrativa holística. Para tal, o pesquisador deve coletar o máximo de evidências possíveis sobre um fenômeno, organizá-las e avaliá-las, para então, fornecer descrições e causas desse fenômeno por meio de narrativa integral e crível (GROAT & WANG, 2002).

Os autores destacam que a interpretação deve ocorrer continuamente, independente da fase em execução (coleta, avaliação ou narração). Além disso, as diferentes fases não têm fim determinado, ou seja, podem ocorrer

paralelamente. Isto é, ainda que a pesquisa já esteja em fase de narração dos materiais coletados, o pesquisador deverá se atentar para descobertas ou análises recém-publicadas.

Figura 3: Representação da pesquisa histórico-interpretativa.



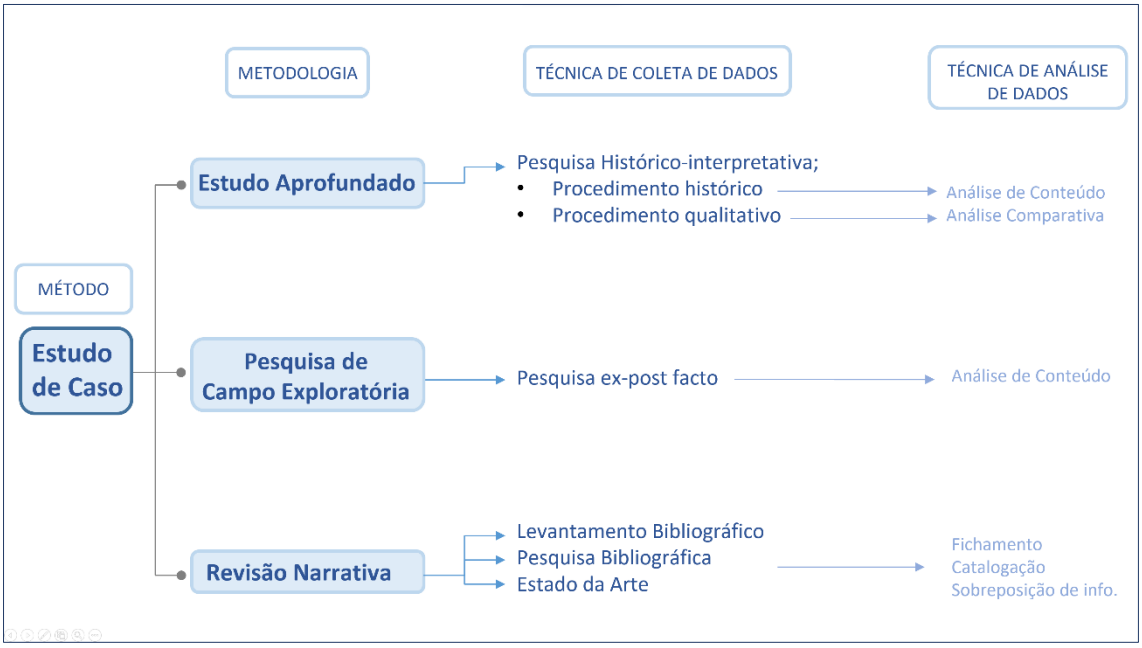
Fonte: Diagrama organizado por Victor Stafusa, 2021.

A partir do exposto, metodologicamente, a pesquisa se inicia com a coleta de dados e evidências. Portanto, serão apresentadas as fontes secundárias e primárias coletadas até o momento, e suas respectivas instituições arquivadoras, categorizadas segundo a taxonomia de Bacellar (2008) e Groat & Wang (2002).

Na figura a seguir é apresentado um organograma a fim de simplificar e

organizar os procedimentos metodológicos.

Figura 4: Organograma referente a Metodologia da dissertação.



Fonte: Produzido pela autora, 2022.

Fontes secundárias

Fontes secundárias se classificam como resultados de pesquisa: livros, revistas, artigos, teses, dissertações, entre outros. Assim, a revisão da literatura é a fase que busca reunir e criar relações com todo o conhecimento já produzido sobre um tema: “trata-se de um levantamento de toda bibliografia já publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita.” (LAKATOS; MARCONI, 1992, p. 46-44).

A pesquisa se inicia com a coleta das fontes secundárias, portanto nesta primeira etapa, o levantamento e a pesquisa bibliográfica serão feitos a partir do fichamento e da catalogação. Nesta pesquisa, a revisão da literatura é construída a partir de fontes bibliográficas consultadas em diversas bases de dados científicas da internet e nos trabalhos sobre a região e a cidade. Entre elas: Web of Science, SCOPUS, SCIELO, Google Acadêmico, Domínio Público e Repositório Institucional da UNESP e Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES.

A busca se deu por meio de palavras-chave, combinações destas e filtros

de pesquisa, a exemplo: Campos Novos Paulista, Oeste Paulista, Alta Sorocabana, História Urbana, Formação de Cidades, Patrimônio Religioso, Cidade Brasileira, Paisagem Urbana, Traçado Urbano, Declínio Urbano, Encolhimento Urbano, Contração Urbana, “Shrinking Cities”, “Shirinkage”, “Urban Shrinkage”, Companhia Sorocabana, Ferrovias Paulistas, entre outras.

Fontes primárias

As fontes primárias correspondem, em geral, aos documentos provenientes de órgãos e instituições, e como característica principal, são aqueles que ainda não sofreram nenhum tipo de interferência em sua natureza ou passaram por algum processo de análise (LAKATOS; MARCONI, 1992). Este tipo de fonte ajudará na coleta de informações e na fundamentação das teorias levantadas, e portanto, terá papel central visto o caráter histórico desta pesquisa e a busca por inovação através de materiais inéditos.

A fim de consultar as fontes primárias, alguns lugares específicos já foram definidos como locais de busca, por já ter sido confirmada a localização de materiais específicos, ou pela potencialidade de se achar um determinado tipo de documento ainda a ser investigado. Me refiro, a princípio, às Prefeituras de Campos Novos Paulista e Echaporã, bem como as Câmaras e Museus desses municípios. Até o momento, fez-se conveniente a visita; ao arquivo morto presente na Prefeitura de Echaporã para a busca de mapas, à Diocese de Campos Novos onde se encontram os registros religiosos, ao Cartório de Campos Novos onde estão os registros imobiliários, à Escola E. E. Prof. Theodorico de Oliveira para consultar materiais sobre Campos Novos presente na biblioteca da escola, ao memorialista José Carlos Daltoso e ao morador Clóvis Bertoncini.

É importante ressaltar também as visitas ou consultas via online à instituições de caráter Estadual e/ou Federal. Em resumo, será feita a busca das tipologias que se seguem em tópicos.

I. Arquivos do Poder Executivo e Legislativo

- Leis municipais de Campos Novos Paulista (ex Códigos de Postura – ALESP)

- Textos do Diário Oficial
- Projetos urbanos do Departamento de Planejamento da Prefeitura
- Projetos urbanos da Secretaria de Obras da Prefeitura

II. Arquivos Cartoriais

- Cartório de Registro de Imóveis e Anexos
- Cartório de Registro Civil

III. Arquivos jornalísticos

- Jornal Estadão
- Jornais antigos da cidade (ex: A Folha de Campos Novos)
- Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

IV. Arquivos iconográficos

- Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)
- Biblioteca Mário de Andrade (BMA)

V. Arquivos cartográficos

- Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (IGC)
- Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP):
- Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)
- Biblioteca Mário de Andrade (BMA)

Forma de análise dos resultados

De forma prática, a análise dos dados obtidos corresponde à técnica que foi usada para coleta-lo, portanto, resumidamente, para os dados coletados através do procedimento histórico e/ou do procedimento qualitativo foi feita a análise de conteúdo e a análise comparativa. Para os dados coletados a partir da pesquisa “ex-post facto” e a partir da entrevista não-estruturada foi feita a análise de conteúdo. Já para os dados obtidos através de levantamento bibliográfico, pesquisa bibliográfica e constatação do estado da arte a análise foi

feita através do fichamento, catalogação e sobreposição de informações (Figura 4).

Após a coleta ou observação de qualquer documento, de acordo com a metodologia proposta por Groat & Wang (2002), o material deve passar pela identificação, observação e organização, ou melhor descrevendo: identificar qual tipo de material se trata, observar suas potencialidades enquanto fonte primária histórica e organizá-lo devidamente. Portanto, durante a fase de coleta, foi necessário, primeiro, categorizar o material enquanto fonte (cartográfica, iconográfica, jornalística, etc). Em seguida foi preciso analisar seu potencial histórico, ou seja: se o material traz novas informações e/ou reforça dados de outras fontes ou se não é relevante para o tema proposto. Com isto, o material pôde ser organizado, da forma coerente com a pesquisa para, por fim, fazer as anotações devidas e os respectivos fichamentos.

De modo particular à esta pesquisa, os materiais foram organizados de acordo com a tipologia documental (cartográfico, iconográfico, bibliográfico, etc...) e fichados de acordo com a instituição arquivadora (local em que foi encontrado).

A segunda etapa corresponde à da avaliação, que se constitui de análise, descrição, triangulação, avaliação e verificação da veracidade do documento (GROAT; WANG, 2002). Nessa etapa, a análise documental é mais aprofundada e, principalmente, embasada em outros trabalhos teóricos, para que se possa ser feita a interpretação dos dados, a comparação destes e, depois, a extração de novos.

Neste estudo, a descrição será organizada cronologicamente. Os dados, e os materiais obtidos por meio da pesquisa exploratória serão transcritos e incorporados ao texto da dissertação. Serão necessários mapas, fotografias, descrições ou qualquer outro registro que possibilite reconstituir a ocupação/organização urbana de diferentes anos para interpretar as transformações ocorridas tanto no ambiente físico como no âmbito dos significados e valores. Além disso, os dados coletados poderão ser combinados e organizados para composição de outros mapas/tabelas/gráficos temáticos que possam ser necessários para a discussão.

A Revisão narrativa usou do levantamento bibliográfico, da pesquisa bibliográfica e do estado da arte para obter seus dados, e então analisá-los por

meio de fichamento, catalogação e a sobreposição de informações para interpretação, espera-se que a Revisão narrativa ajude a entender o universo da pesquisa.

A terceira, e última etapa, corresponde à da narração, a da elaboração de narrativa histórica holística e verossímil, tal narrativa não deve ser apenas descritiva, mas sim analítica e teórica. Em suma, espera-se que a narrativa histórica responda aos questionamentos feitos no início da pesquisa e contribua para o avanço do conhecimento científico.

1. CAPÍTULO I: Formação e consolidação

Assuntos:

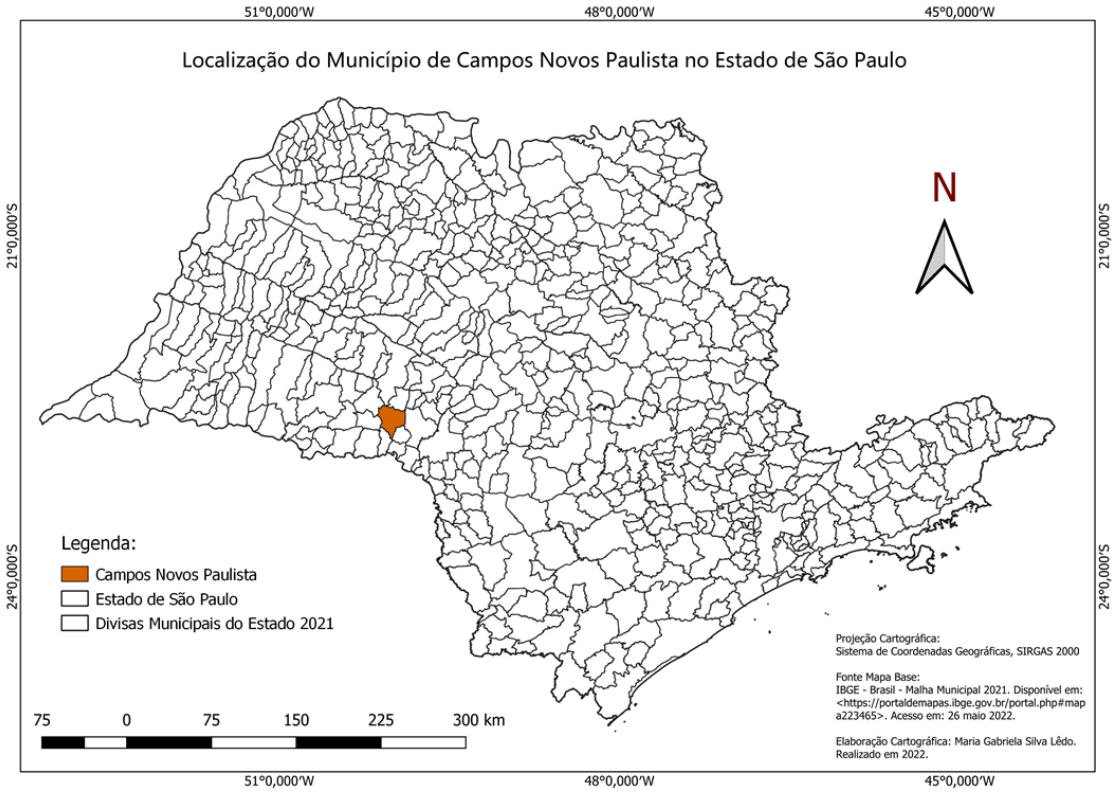
- O Oeste e o Vale do Paranapanema como porta de entrada
- A região da antiga Alta Sorocabana
- As grilagens
- O mineiro José Theodoro
- O patrimônio religioso
- O primeiro povoado
- O segundo povoado e a consolidação.

Neste capítulo o objeto de estudo será apresentado, bem como a porção territorial a qual pertence e como esta foi sendo ocupada. Assim, diante da inserção no contexto histórico/espacial serão explicadas a formação e a consolidação de Campos Novos.

1.1. Breve contextualização: localização, origem e municípios que originou

De maneira específica, os habitantes do município são chamados de campos-novenses e considerando o último censo possui um total de 4.965 habitantes, com uma densidade demográfica de 10,3 hab/km² e está situado a 506 metros de altitude. Em relação ao Estado de São Paulo, Campos Novos se encontra na porção Oeste do estado e tem as seguintes coordenadas geográficas: Latitude: 22° 36' 44" Sul, Longitude: 49° 59' 51" Oeste (Figura 5).

Figura 5: Localização de Campos Novos Paulista em relação ao estado de São Paulo.



Fonte: Produzido pela autora, 2022.

Atualmente, o município faz divisa com as cidades de Marília, Ocauçu, São Pedro do Turvo, Ribeirão Sul, Ibirarema, Platina e Echaporã (Figura 6).

Figura 6: Mapa Municipal – destaque para os limites territoriais de Campos Novos Paulista e as cidades vizinhas.



Fonte: IBGE, disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/campos-novos-paulista/panorama, 2023

A região em que se encontra Campos Novos Paulista, em determinado momento, devido a companhia férrea que a serviu, ficou conhecida como Alta Sorocabana (Figura 7). “Apesar de as ferrovias terem se transformado em Ferrovias Paulistas S.A. em 1972, a da região permaneceu conhecida como Sorocabana” (PENÇO, 1980, p. 1).

Figura 7: Divisão territorial proposta por Sérgio Milliet (1938) conforme os limites geográficos e as vias férreas.



Fonte: Lopes (2012, p. 383).

No entanto, por muito tempo o Oeste Paulista e a Alta Sorocabana receberam outros desígnios, utilizados por diferentes autores, que traduzem a significância dessas áreas em contextos distíntos, tais como: “Terrenos ocupados por indígenas ferozes”, “Sertão do Paranapanema” e “Vale do Paranapanema”. Sendo assim, é a partir do levantamento de registros do séc. XIX (ou até antes) que se começa a entender o papel da pioneira Campos Novos Paulista na ocupação de toda uma região; a do Oeste Paulista a partir do Sertão do Paranapanema, desde os seus primeiros assentamentos como Patrimônio de São José do Rio Novo.

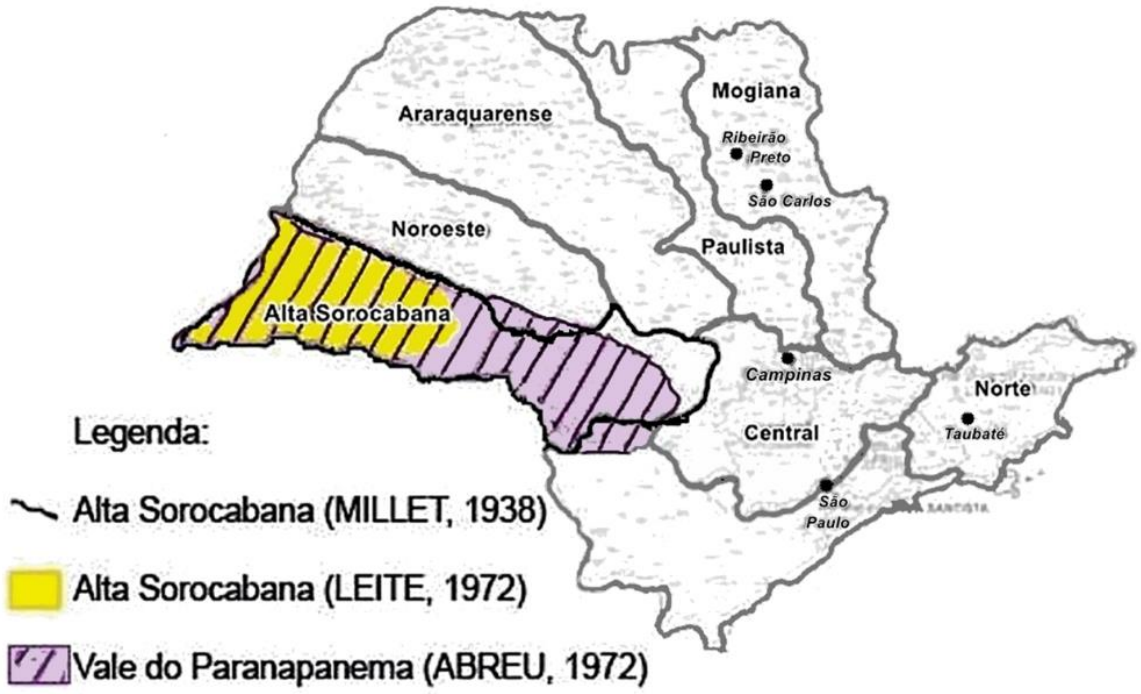
O autor Silvio Carlos Bray pontua que o Vale do Paranapanema é formado tanto pelo lado paulista quanto pelo lado paranaense (Norte do Paraná) e afirma que no Vale do Paranapanema foi “onde na prática se desenvolveu o embrião da colonização regional” (BRAY, 2011)

Bruno Giovannetti, em sua obra de 1943; Esboço Histórico da Alta Sorocabana também explica o que constitui o território outrora chamado de “Sertão do Paranapanema”:

> Confrontava com o Rio Paraná, Paranapanema, com o divisor Peixe-Feio e com o Ribeirão Coimbra. Dentro dessa imensa área temos três aspectos orográficos distintos: o divisor Peixe-Feio, o divisor Santo Anastácio-Peixe e o Divisor Peixe-Paranapanema (GIOVANNETTI, 1943, p. 11).

Hoje, após nova divisão das regiões do estado, a Alta Sorocabana não incorpora mais o território de Campos Novos Paulista, por isso, este estudo vai se referir a antiga Alta Sorocabana (Figura 8), segundo Millet (1938), a qual também abrangia o atual Médio Paranapanema.

Figura 8: A Alta Sorocabana e seu recorte definido por diferentes autores.

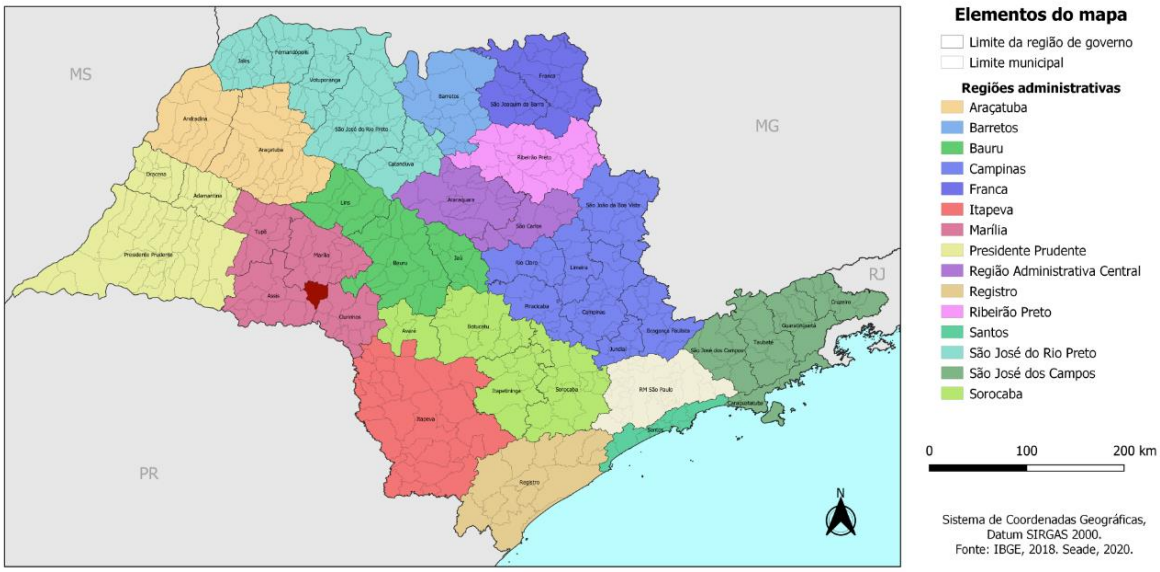


Fonte: SPOSITO (2020, p. 2), desenho de Camacho (2019) a partir de desenho que junta informações contidas nas obras dos três autores citados (Milliet, Leite e Abreu).

Segundo a divisão regional do Brasil criada em 2017 pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE), os municípios são agrupados em Regiões Geográficas Imediatas e as Intermediárias, substituindo as Mesorregiões e Microrregiões Geográficas adotadas anteriormente pelo IBGE. Assim, Campos Novos Paulista pertence atualmente à Região Intermediária de Marília e a Região Imediata de Assis ou, conforme a nomenclatura anterior à

Mesorregião de Assis. Já conforme a divisão Político-administrativa do Estado de São Paulo, Campos Novos Paulista faz parte da Região Administrativa de Marília e da Região de Governo de Assis (Figura 9).

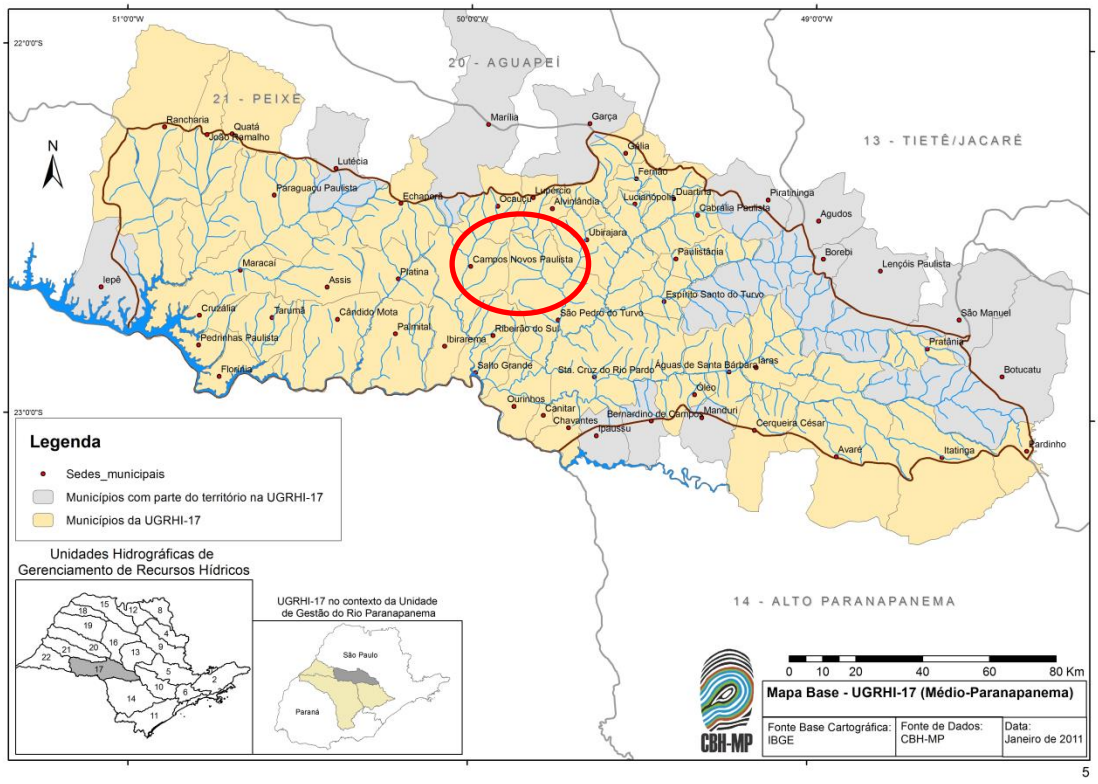
Figura 9: Regiões de Governo do Estado de São Paulo – destaque em vermelho: Campos Novos Paulista pertencente a Região de Administrativa de Marília e a Região de Governo de Assis.



Fonte: Mapas Paulistas, disponível em: mapaspaulistas.blogspot.com/2020/06/zddmfmbd.html acessado em: 05/06/2023, com intervenção da autora, 2023

Referente a Divisão Hidrográfica do Estado de São Paulo, o município faz parte de uma das unidades de gestão do Rio Paranapanema; a UGRHI-17, denominada Médio Paranapanema (Figura 10).

Figura 10: Divisão Hidrográfica do Estado de São Paulo - Campos Novos Paulista inserido na UGRHI-17 – Médio Paranapanema.



Fonte: SIGRH - Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos, com intervenção da autora, 2023

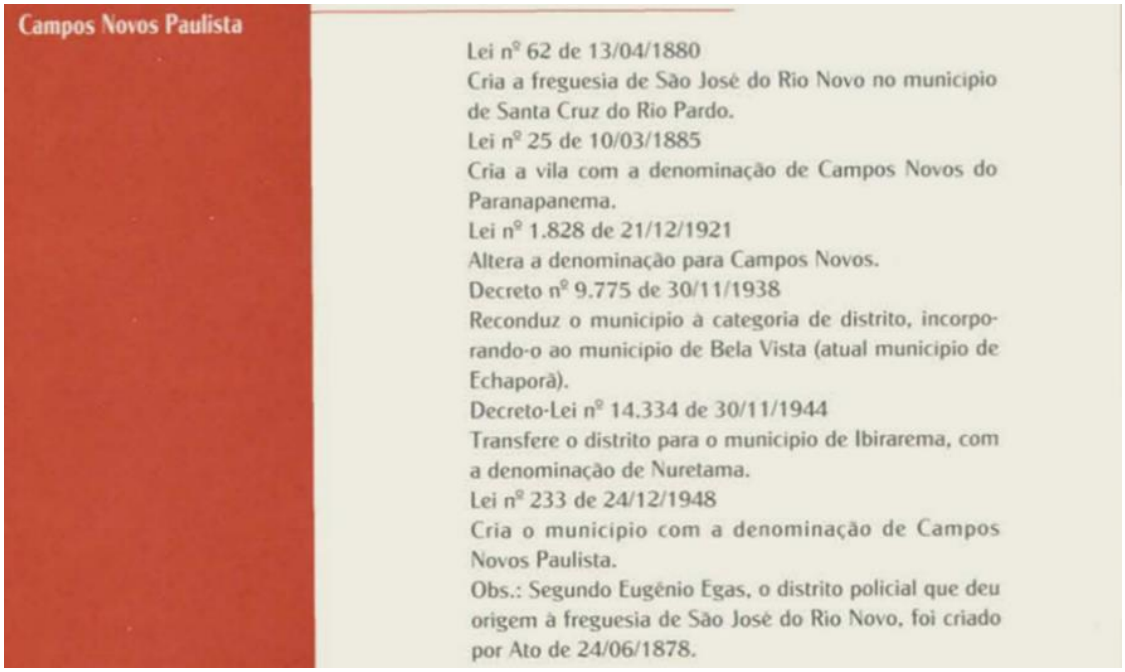
O surgimento legal de Campos Novos Paulista data 1885, quando este se emancipa do território de Santa Cruz do Rio Pardo, como sugere as documentações disponibilizadas na ALESP e no IGC. Dai em diante o município passa por diversas transformações legais que serão melhor esquemátizadas através da figura 40, uma cronologia de Campos Novos, ao final deste primeiro capítulo, e pela figura 48, uma linha do tempo com as mudanças de títulos do município, no capítulo II.

No entanto, ainda neste momento de apresentação do primeiro capítulo, já é válido citar alguns momentos determinantes para a história de Campos Novos (e para esta pesquisa) e seus respectivos diplomas legais (lei, decreto, alvará, etc.), a fim de contextualização e esclarecimento da cronologia dos fatos desde o início da leitura.

Por exemplo, a Lei nº 25 de 10/03/1885 cria a vila com a denominação de Campos Novos do Paranapanema, o Decreto nº 9.775 de 30/11/1938

reconduz o município à categoria de distrito, incorporando-o ao município de Bela Vista (atual Echaporã) e o Decreto-Lei nº 14.334 de 30/11/1944 transfere o distrito para o município de Ibirarema, com a denominação de Nuretama (Figura 11).

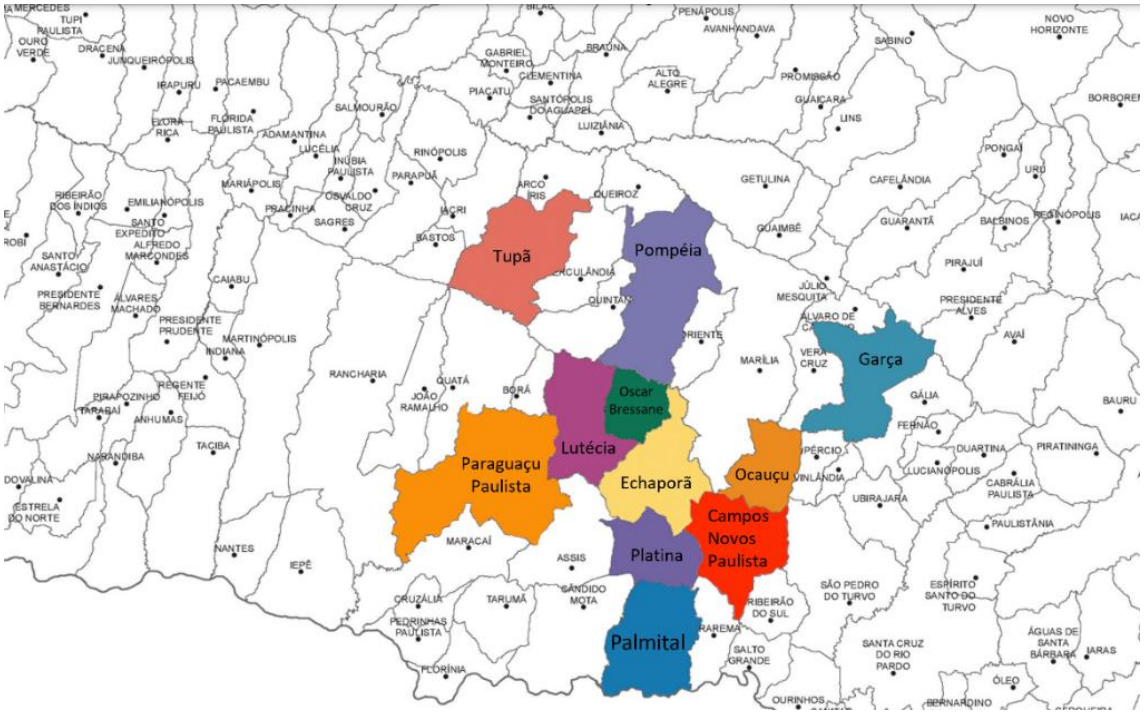
Figura 11: Trajetória do município – criação, incorporação e transferência.



Fonte: IGC – Municípios e Distritos do Estado de São Paulo, 2011.

Durante sua trajetória diversos territórios foram originados de Campos Novos, dentre os distritos lista-se alguns: Platina, Palmital, Garça, Varpa, Pompéia, Lutécia, Catequese, Casa Grande (atual Ocauçu), Conceição do Monte Alegre (hoje incorporada à Paraguaçu Paulista) e Tabajara. Os distritos policiais foram: Vila Marcondes (um dos patrimônios que originou Presidente Prudente), Alto Cafezal (um dos patrimônios que originou Marília) e Porto Tibiriça (que originou Presidente Epitácio). Com a intenção de mensurar o que já foi território de Campos Novos fez-se a intervenção a seguir (Figura 12).

Figura 12: Configuração atual de alguns municípios originados a partir de Campos Novos.



Fonte: Site IGC, 2014 com intervenção da autora, 2022 - disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao_municipal.html> - consultado em: 01/05/2023.

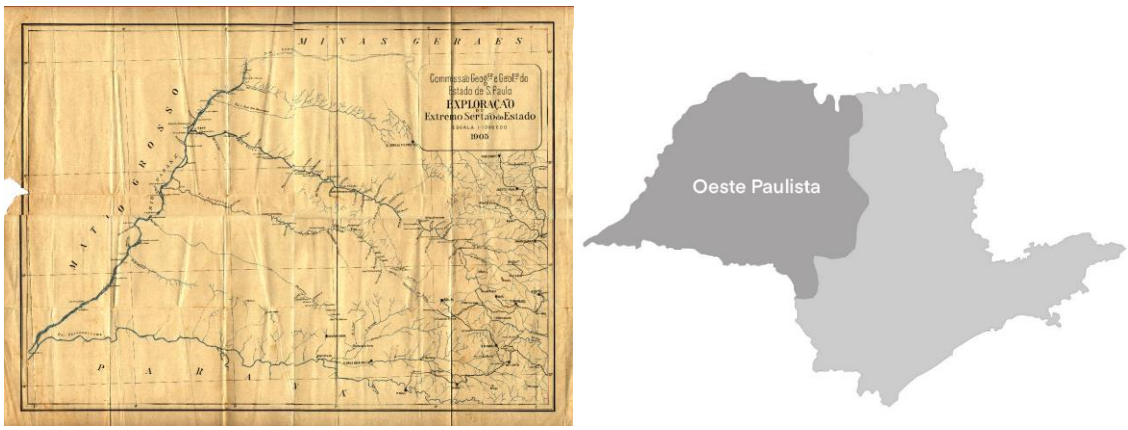
Esta breve contextualização tem o intuito de explicar a origem e mostrar a condição de formadora de cidades atribuida à Campos Novos exemplificando as principais localidades que, hoje, são vestígio da relevância histórica do município para a formação da região do Paranapanema.

1.2. O Oeste Paulista e o Vale do Paranapanema

O termo Oeste Paulista, de maneira geral, se refere ao interior do estado de São Paulo, entretanto, deve ser usado com cautela. A denominação é empregada para listar diversas regiões paulistas e está atrelada à “frente de expansão” dos séculos XIX e XX. Num primeiro momento, o termo englobava as terras que ficavam logo à oeste do Vale do Paraíba (SALLUM JUNIOR, 1982), como Campinas. Conforme a marcha de expansão adentrava terras ainda não ocupadas, uma nova compreensão de “oeste” se formava. Paula Beiguelman destaca que as lavouras de café campineiras se localizam, na verdade, “na região Leste, orientando-se a seguir no sentido Norte. Ou seja, o Oeste histórico corresponde, grosso modo, ao Leste e Nordeste geográfico [paulista].” (BEIGUELMAN, 1982, p. 7). Portanto, o território de cidades como Bauru

(localizada no centro do estado) e São José do Rio Preto (noroeste) já foram, certa vez, chamadas genericamente de “Oeste Paulista” (COSTA, 2019).

Figura 13: Carta da Exploração do Extremo Sertão do Estado de São Paulo 1905, região do “Oeste histórico”, realizada pela Comissão Geográfica e Geológica. E, ao lado, o que se entende como Oeste Paulista sem maiores subdivisões.



Fonte: GHIRARDELLO, 1999; produzido pela autora, 2023.

Hoje, o Oeste Paulista “histórico”, pode ser identificado pelas regiões Centro-Oeste Paulista, Nordeste Paulista e Noroeste Paulista. Sendo o Centro-Oeste compreendido pelas regiões de Adamantina, Dracena, Presidente Prudente, Assis, Bauru, Jaú, Marília e Ourinhos. O Nordeste Paulista correspondente às regiões de Araraquara, Barretos, Franca e Ribeirão Preto e o Noroeste Paulista às regiões de Andradina, Araçatuba, Votuporanga e São José do Rio Preto.

De acordo com a divisão regional do Estado de São Paulo, organizado pelo Prof. Pierre Monbeig, Campos Novos está localizado na província fisiológica do Planalto Ocidental Paulista. Fato é que o território pode ser analisado e subdividido de formas variadas, de acordo com o objetivo da análise e do contexto histórico que está inserido, por isso, diversos mapas, principalmente do Estado de São Paulo, serão apresentados à medida que a narrativa prossegue, afim de contextualizar o objeto de estudo em diferentes momentos da formação da configuração do estado, que acontece conforme a ocupação avança.

Figura 14: Monbeig, Pierre - A divisão Regional do Estado de são Paulo – Campos Novos pertencente ao "Planalto Ocidental" na região de Assis.[1]



Fonte: Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-17092021-202014/publico/1974_SilvioCarlosBray.pdf> - consultado em: 01/12/2023.

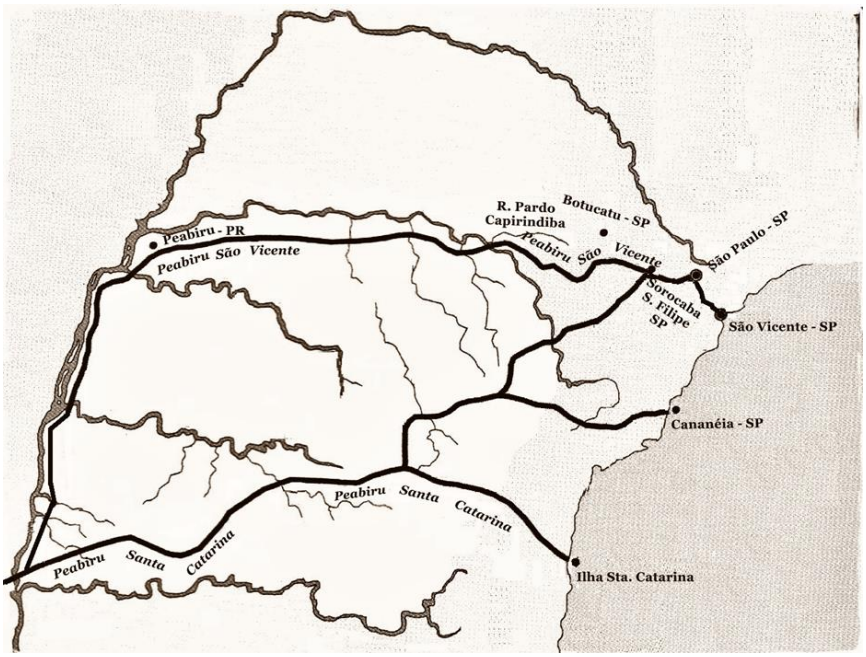
Para fim de contextualização histórica, diversos são os registros dos primeiros contatos do homem branco com o Vale do Paranapanema[2] até a sua ocupação de fato. Talvez o primeiro contato tenha sido com os próprios europeus através das antigas trilhas indígenas; o Caminho de Peabiru, até se chegar à realidade da ferrovia cortando o território. "Peya-Beyu" é uma palavra, provavelmente, de origem tupi-guarani que significa "caminho de grama amassada" ou "caminho para Biru" (caminho para o Peru). (PRADO; SATO, 2006.)

[1] Relatório Apresentado à Assembleia Geral da A.G.B., reunido na cidade de Lorena, em nome da Secção Regional de S. Paulo (1946) in Anais da A.G.B. vol. I 1949- S. Paulo. In: a utilização da terra em bebedouro e o papel atual da cultura da laranja – dissertação de mestrado apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas da universidade de São Paulo, 1974 por Silvio Carlos Bray, orientador: Prof. Dr. José Ribeiro de Araújo Filho

[2] Sobre o Vale do Paranapanema esta pesquisa ressalta a cronologia feita pela autora Maria do Carmo Di Creddo, na obra: Terras e Índios: A propriedade da terra no Vale do Paranapanema, de 2003. A cronologia está em anexo, a partir da página 151 até 173, nela, os principais acontecimentos na ocupação do Vale do Paranapanema.

Trata-se de uma via transcontinental, com diferentes ramais. A via principal, rumo aos sertões sul-americanos, partia do litoral atlântico, em São Vicente e atravessava os atuais estados de São Paulo e do Paraná, seguia pela Argentina, Paraguai, Bolívia e Peru até o oceano Pacífico. No século XVI o Caminho de Peabiru era considerada uma rota que possibilitava alcançar essas terras longínquas detentoras de ouro e prata (PARELLADA, 2021, p. 277- 278).

Figura 15: Peabiru – caminhos a partir de São Vicente, de Santa Catarina, e Cananéia (com ramal Ponta Grossa à Sorocaba). Destaque para o caminho partindo de São Vicente; o qual subia a serra para chegar ao Planalto Piratininga e seguia até o pé da serra Botucatu e assim adiante.



Fonte: PRADO; SATO, 2006. Segundo as descrições de VALLA, 1978, p. 90.

Uma das primeiras tentativas de povoamento no Vale do Paranapanema ocorreu no início do século XVII, com a fundação das missões jesuíticas espanholas com o intuito de catequisar os índios (BRAY, 2011, p. 5), as missões perduraram até o fim do mesmo século quando foram destruídas pelos bandeirantes paulistas (MULLER, 1956, p. 69-70).

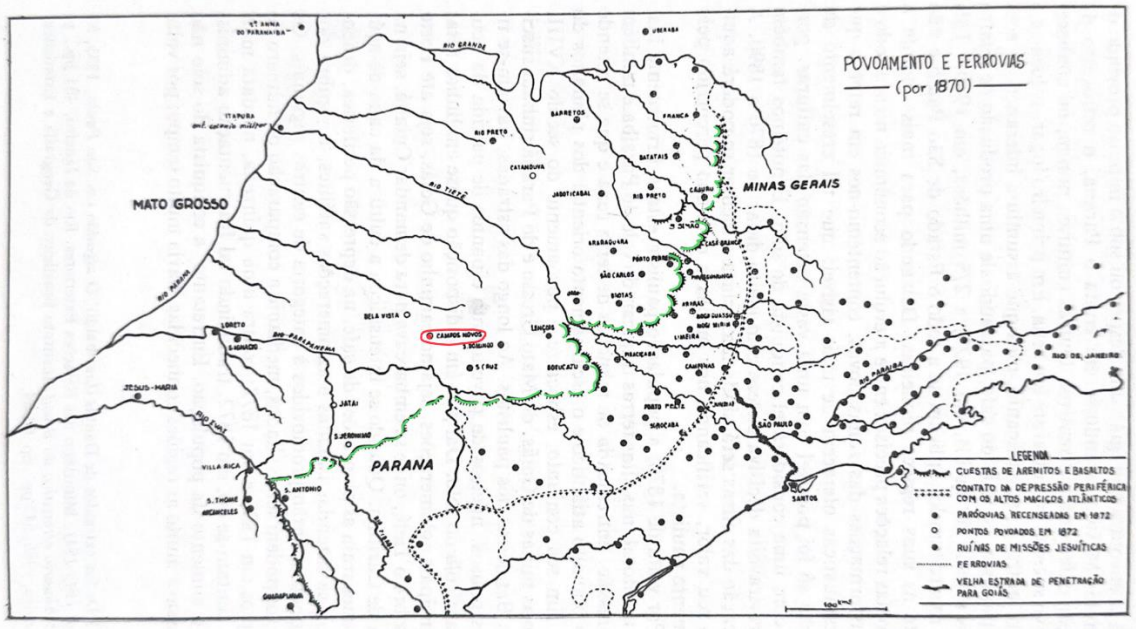
No entanto, no sentido de ocupação e permanência, vale citar novamente o autor Pierre Monbeig e sua explicação sobre as novas tendências de conquista dos Planaltos Ocidentais. Em sua obra de 1984, o autor aponta que o povoamento por parte dos “exploradores brancos” começou a tomar pé no reverso das “cuestas”, em meados e fins do século XIX, a exemplo; Botucatu,

Lençóis, Jaú, Brotas, São Carlos, Araraquara e Jaboticabal. A partir de Botucatu e Lençóis observam-se penetrações rumo ao Paranapanema, já entrando em cena, portanto, Campos Novos e Bela Vista neste movimento de penetração (MONBEIG, 1984, p. 27).

Assim, a exploração da posse da terra no Paranapanema (no "sertão desconhecido do Planalto Ocidental Paulista") deu-se a partir de 1850 com a figura dos posseiros mineiros (MONBEIG, 1984, p. 133). Essa fase mineira teve consequências significativas na fase seguinte, a cafeeira. Os mineiros criadores de gado abriram caminhos e inauguraram os espigões para seus sucessores, os plantadores. As estradas mineiras foram utilizadas, os núcleos de povoamento que fundaram se tornaram ponto de apoio e a pratica da pecuária pioneira nunca desapareceu completamente. Além disso os mineiros deixaram descendência:

> seus filhos puderam reencetar o avanço, à aproximação dos plantadores de café, como o fizeram em Ribeirão Preto, em São Pedro do Turvo e em Campos Novos; constituíram, portanto, as famílias tradicionais a zona pioneira. Enfim, os mineiros detinham os títulos de posse do solo. Para tornar-se alguém proprietário, era preciso tratar ou lutar com eles. (MONBEIG, 1984, p. 137)

Figura 16: Mapa Povoamento e Ferrovias por volta de 1872 – Em vermelho o "ponto povoado" de Campos Novos Paulista no reverso das "cuestas" (em verde).



Fonte: MONBEIG, Pierre, 1984, p. 26, com intervenção da autora, 2023.

No contexto mundial, o século XIX é marcado, pela expansão do capitalismo através do grande ritmo de crescimento do comércio. Essa realidade criou condições favoráveis para àqueles países em desenvolvimento, onde o capitalismo ainda se propagava de forma mais lenta. Como reflexo, no Brasil, ocorreram transformações socioeconômicas por causa desse cenário de crescimento do comércio internacional (SILVA, 1976, p. 29).

> A expansão dos mercados e o desenvolvimento do capitalismo motivaram uma reavaliação das políticas tradicionais da terra e do trabalho. (COSTA, 1977, p. 127)

Nesse sentido, a ocupação do Oeste da província de São Paulo está diretamente ligada à expansão do capitalismo, já que, como afirma Penço (1980, p. 7) “A conquista desse território, o Vale do Paranapanema, se prende ao processo conhecido como Marcha para o Oeste” e “a marcha para o oeste paulista desde o seu início foi um episódio do sistema capitalista.” (MONBEIG, 1984, p. 93).

Assim, na segunda metade do século XIX, a “Marcha para o Oeste” é causa e justificativa do adentramento nessa região, com suas características específicas e eventos relacionais, como; a abolição, a Lei de Terras, a emigração de mineiros e a migração estrangeira. É no período de 1850 até 1880 que se estrutura no Brasil um novo estatuto da terra e novas relações de trabalho que marcaram a ocupação primitiva do Vale do Paranapanema (PENÇO, 1980, p. 10).

Em 1850, o Brasil sofre pressão por parte da Coroa Inglesa que se sentia lesada pelo tráfico negreiro, o Brasil (Império) era visto como um “país bárbaro” já que os demais países estavam em um momento de expansão comercial e o Brasil ainda dependia da mão de obra escrava (BETHELL, 2002). Como resultado, foi criada a Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850 conhecida como “Lei Elzébio de Queiroz” que substituiria a antiga “Lei Feijó” (de 07 de novembro de 1831) ou, popularmente, a "lei para inglês ver”. A nova lei abolia o comércio escravagista e previa a emancipação gradativa dos cativos existentes no país (PRADO; SATO, 2006, p. 124). Além disso, no Brasil, previa-se o colapso desse

sistema de fornecer a mão-de-obra escrava para a grande propriedade (PENÇO, 1980, p. 9).

A Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, chamada de Lei de Terras, regulamentada pelo decreto de 30 de janeiro de 1854, dividiu a terra em particulares e devolutas, sendo a maioria das áreas paulistas enquadradas como devolutas, isto é, em plena disponibilidade para serem negociadas (PENÇO, 1980, p. 24), “a lei foi importante na medida que tanto a aquisição como a alienação da propriedade passaram a ser uma relação de compra e venda” (PENÇO, 1980, p. 9) resultando, portanto, na mercantilização da terra. No Brasil, a lei veio substituir o antigo estatuto das sesmarias, outorgado em 20 de novembro de 1530 e extinto em 17 de julho de 1822 pela Coroa Portuguesa, e pretendia organizar o país e prepara-lo para o eventual fim da escravidão.

O atributo “devolutas” tem sua origem na palavra latina “devolutu” (particípio do verbo “devolvere”), daí o termo adquire o sentido de devolvido, adquirido por devolução, vago, desocupado. Nesse sentido, são terras que não tem destinação específica e nem são utilizadas, no entanto, pertencem ao domínio público. “São, pois, bens públicos patrimoniais sem utilização pelo poder público”, ou ainda, são “as que não estivessem sendo usadas pelo poder público, não estivessem sob domínio privado, ou não estivessem sob posse mansa e pacífica apta a gerar domínio.” (PENÇO, 1980, p. 31-32).

O Brasil tem a origem da propriedade latifundiária e ligada aos tempos coloniais. Os donatários das capitanias, que haviam recebido tal privilégio da coroa, doavam grandes lotes de terra aos colonos, muitos dos quais, por sua vez, foram acumulando sesmarias, aforamentos e posses legítimas conforme as leis do Reino.

O objetivo era atrair o maior número de colonos para ocupar e desenvolver o território, assim, as terras iam se desvinculando do patrimônio do estado, ou seja, as propriedades privadas tiveram origem ou pela concessão de sesmarias ou através de posses (diferentemente das antigas capitanias, no sistema de sesmarias a propriedade do solo passava definitivamente do Estado para os particulares). Não haviam escrituras regulares nas concessões de sesmarias e nem nas terras adquiridas por posses, o que dificultava a delimitação das terras num geral, sobretudo àquelas pertencentes ao estado.

Entre 1822 (Independência do Brasil) e 1850 não houve qualquer legislação agrária, este período “extralegal” ou de “império das posses” privilegiava a elite nas ampliações e invasões de terras (PRADO; SATO, 2006, p. 124). A estrutura legal a respeito da posse de terras foi se formando, primeiro com a Lei de Terras (nº 601 de 1850) e sua regulamentação em 1854, depois com as que se seguiram, como as de 1895, 1898 e 1900 (NAVARRO, S.D., p 34-35), no entanto, até hoje, tem-se certa dificuldade em encontrar dados estatísticos, principalmente para os municípios, dificultando o estudo das propriedades nas diversas zonas do estado e, neste caso, para a região da antiga Alta Sorocabana.

A Lei de Terras foi um artifício judicial para que de alguma forma a estrutura produtiva escravista perdurasse mesmo após a extinção, uma vez que, o acesso a compra da terra era restrito as classes dominantes; fazendeiros e comerciantes (COSTA, 2003). Neste contexto entra a figura do imigrante, para garantir essa “continuidade” da relação de trabalho anterior, numa realidade local de grande oferta de terra, mas que não era desejado que o imigrante (trabalhador) tivesse acesso a propriedade desta. A “grande imigração de 1880” inaugura e caracteriza essa nova época econômico-social no Brasil; o colonato sustentado pelo sistema de parceria entre proprietário e imigrante (PENÇO, 1980, p. 9-10).

A passagem do trabalho escravo para o livre não se deu de forma direta, a vinda dos imigrantes não foi suficiente para reverter esse quadro social, já que este entrava no mercado de forma desordenada e não isento de custos (o fazendeiro financiava a vinda do imigrante, sua família e sua manutenção ao invés de financiar o tráfico negreiro como antes) e assim a relação fazendeiro X trabalhador não mudou tanto em relação aos tempos de escravidão (COSTA, 2003).

Após a Lei de Terras de 1850, a ocupação da zona oeste, que era motivada inicialmente para a criação de gado bovino, foi seguida pela ocupação em nome da produção de café. A vasta área do oeste de São Paulo torna-se, rapidamente, uma área cujo principal produto (a terra) passa a ser comercializada de diferentes maneiras, propiciando a formação de propriedades rurais e de cidades (SPOSITO, 2020).

Para melhor caracterizar a Marcha para o Oeste, no Vale do Paranapanema, Penço (1980) afirma, embasada em Martins (1978, p.45), que a marcha rumo oeste e, especificamente, a conquista de territórios no Vale do Paranapanema, pode ser dividida em dois momentos: o primeiro “Frente de Expansão” (de 1850 a 1900) e o segundo “Frente Pioneira” (de 1900 a 1940).

1.2.1. A Frente de Expansão

Como já mencionado, a Lei de Terras de 1850 foi importante no processo de regulamentação das terras, esta, tinha o intuito de estipular que a venda de terras devolutas fosse feita somente através do Governo (PENÇO, 1980, p. 24). Isto fica claro, por exemplo, no 1º artigo da lei que determinava o seguinte: “ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o da compra” (Coleções de Leis do Império do Brasil, 1879).

> A todos quantos possuíssem terrenos devolutos, até aquella data, foi permitido declara-lo por escripto, afim de ser transcripto nos livros das parochias. Instituiu-se egualmente, o processo de medição e adjudicação de áreas ocupadas, (quando não bastasse o titulo apresentado) ao qual se denominou “legitimação de posses”. (COBRA, 1923, p. 10)

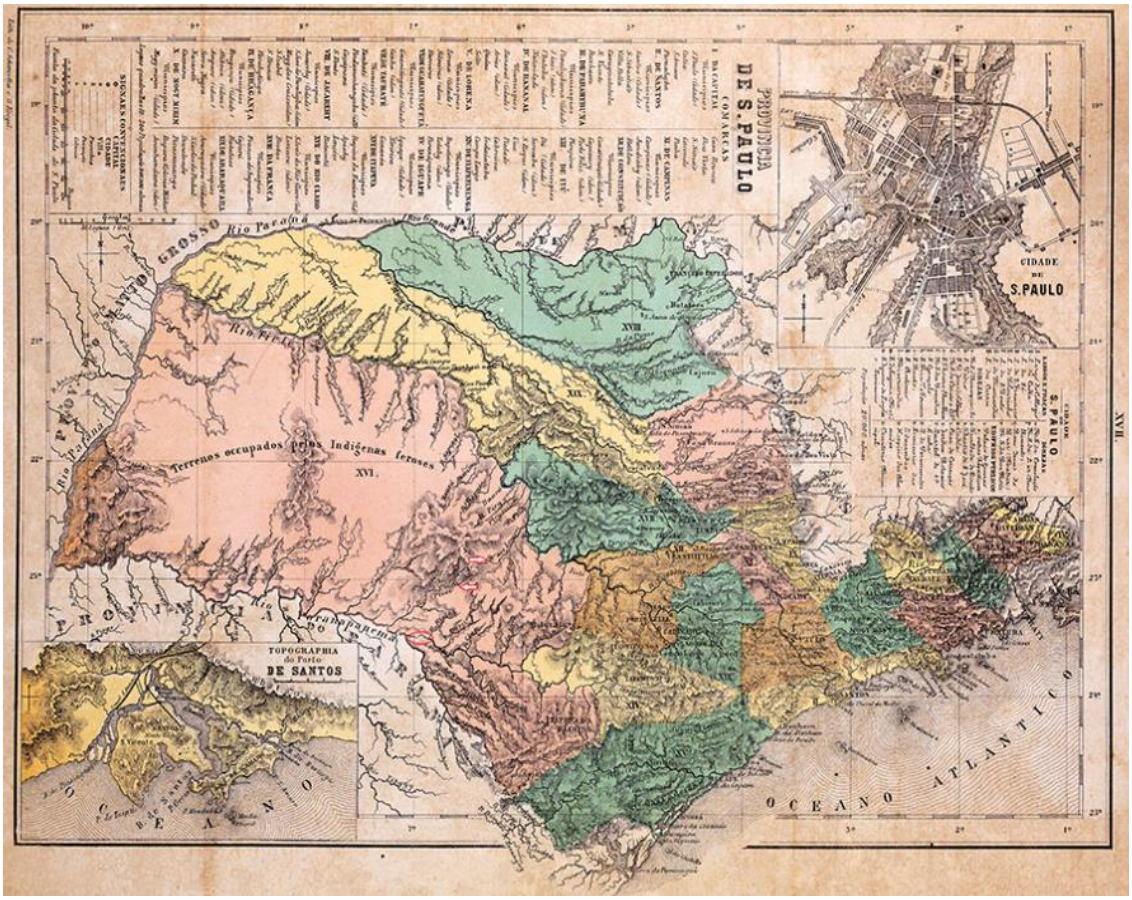
Essa regulamentação da venda de terras devolutas gerou a elevação de seu valor (PENÇO, 1980, p. 8) e marcou a ocupação primitiva do Vale do Paranapanema; a “Frente de Expansão”, na qual se estruturava um novo estatuto da terra e se estabeleciam novas relações de trabalho. Num primeiro momento, houve (entre 1850 e 1870) a ocupação da parcela do território conhecida como “região de Bauru”, e a partir de 1880 até 1910 a sistematização da ocupação do oeste, ou seja, a formação de grandes fazendas de café e da crescente migração estrangeira (PENÇO, 1980, p.11-12).

Até o início do século XIX a última vila da Província de São Paulo conhecida era Botucatu, os territórios adiante eram representados pelas cartas geográficas da época como “Terrenos pouco explorados”, “Sertão Desconhecido”, “Território habitado por índios”, entre outros (Figura 17). Essas representações, por vezes errôneas ou propositalmente omissas, acabavam por

facilitar a posse e o registro irregular de terras, mesmo após a Lei de 1850. Assim, num momento em que povoados já estavam em processo de formação e crescimento na região (como é o caso de Campos Novos Paulista), a falta de delimitação, reconhecimento do território e representação cartográfica abriam brecha para as posses irregulares.

> Ainda por volta de 1915 grande parte do Oeste Paulista está nos mapas sob a clássica denominação “Regiões desconhecidas e habitadas por índios”. Salvo uma pequena área povoada desde meados do século XIX e onde hoje se encontram Santa Cruz do Rio Pardo e Campos Novos do Paranapanema, bem como os arredores da atual São José do Rio Preto, e que por muitos anos permaneceram como “bocas de sertão” o mais era mata, por qual todo o verdadeiro Oeste Paulista.” (ARAUJO FILHO, 1956, p. 104-105)

Figura 17: Mapa da província de São Paulo, 1871 - destaque para os “Terrenos ocupados pelos Indígenas ferozes” que passam a representar o oeste paulista antes compreendido como a região de Campinas e imediações.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023.

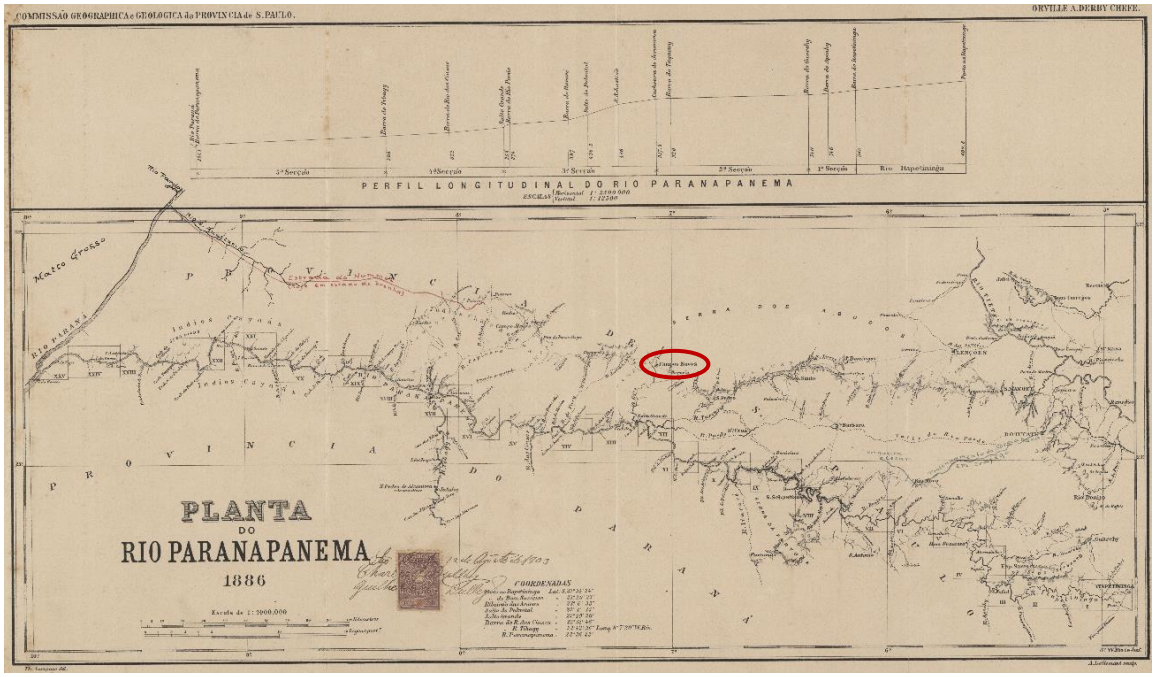
Essa questão seria posteriormente, em partes, resolvida pelas missões organizadas pela Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo motivadas pela expansão agrícola. A comissão foi criada pelo governo paulista para reconhecer as terras e favorecer a expansão agrícola por meio do conhecimento científico do território (mapas, registros, etc..) acompanhando o ritmo da crescente economia cafeeira, num contexto em que a província quer formar um plano geral que atenda às necessidades de seu desenvolvimento.

A Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo teve início em 1886 e perdurou até 1905, esta realizou expedições ao Sertão através do Rio Paranapanema e afluentes. Destaca-se, neste estudo, a Comissão de Exploração dos Rios Paranapanema e Itapetininga que gerou informações mais precisas facilitando a ocupação dos colonos (Figura 18). Na volta desta expedição foi registrada a passagem por Campos Novos (PRADO; SATO, 2006).

Mais tarde, em 1907, a planta topográfica do Rio do Peixe, também produzida pela Comissão representa a Comarca de Campos Novos e o, até então, pertencente Distrito de Platina, criado 1894 (Figura 19).

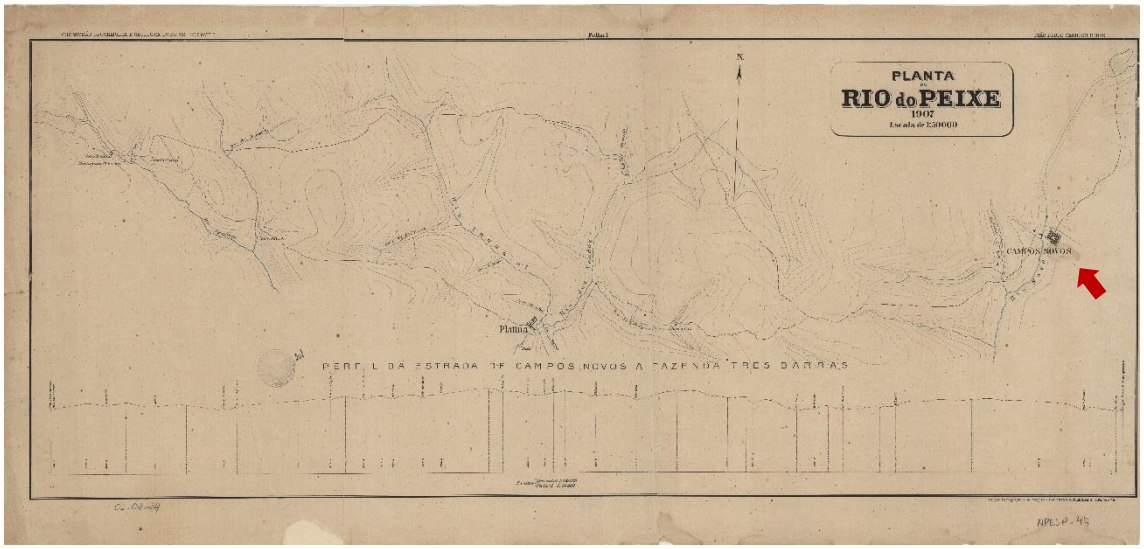
Como resultado do trabalho da comissão, tiveram-se: Produções Cartográficas que informavam, por exemplo; a navegabilidade do rio, a capacidade agrícola, os povoamentos, as vias de comunicação e as presenças indígenas.

Figura 18: Planta do Rio Paranapanema, 1886, mapa realizado pela Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo – nele, síntese das informações cartográficas sobre o trajeto realizado pela comissão expedicionária de 1886.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Figura 19: Planta do Rio do Peixe, 1907, de Campos Novos até João Botelho. Perfil da Estrada de Campos Novos a Fazenda Três Barras. Produzido pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, João Pedro Cardoso, Chefe. Folha I.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, com intervenção da autora, 2023

No entanto, é pertinente chamar a atenção para três representações cartográficas, uma de 1883 e outras duas de 1886. Na Carta da Província de 1883 (Figura 20 e 21), o oeste do estado já não recebe uma denominação colocando-a como área desconhecida, ou ocupada por indígenas. Nesta carta, Santa Cruz (atual Santa Cruz do Rio Pardo) aparece como vila estabelecida e as localidades adiante como freguesias; “Freguezia de São Pedro”, “Freguezia de São José do Rio Novo” e “Freguezia de Conceição do Campo Alegre” (atual Conceição do Monte Alegre). Este foi o único mapa encontrado em que a representação de São José do Rio Novo como freguesia aparece corretamente, já que em 1878 já havia sido elevado a Freguesia e Distrito Policial e, em 1880, Distrito de Paz de São José do Rio Novo, pertencente a Santa Cruz (do Rio Pardo), pela Lei nº 62 de 13 de abril de 1880 (TOBIAS, 1990).

Figura 20: Mapa da província de São Paulo, 1883.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Figura 21: Mapa da província de São Paulo 1883 – destaque para a representação da "Freguezia de São José do Rio Novo".



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Já na Carta do Estado de São Paulo de 1886 (Figura 22 e 23) pode-se notar, de maneira particular, que apesar de a porção oeste do estado ainda ser representada como "Sertão pouco conhecido e ocupado pelos indígenas",

algumas informações importantes já são representadas. A região para além de “Campos de São Pedro” é denominada de “Campos Novos”, além disso, é usada uma simbologia (diferente do mapa de 1883, mas de mesmo significado) para representar as “freguezias” já ali presentes, como por exemplo: “Freguezia de Santa Cruz do Rio Pardo”, “Freguezia de São Pedro”, “Freguezia de São José do Rio Novo” e “Freguezia de Conceição do Monte Alegre”. No entanto, neste caso, a representação da Freguesia de São José do Rio Novo já não condiz totalmente com a realidade daquele momento, em 1886, este já havia sido elevado (1885) à Município de Campos Novos do Paranapanema há um ano, mas foi instalado e desmembrado de Santa Cruz do Rio Pardo somente em 1887, assim a representação não é de todo, legalmente, errônea.

Figura 22: Mapa da província de São Paulo 1886.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Figura 23: Mapa da província de São Paulo 1886 – destaque para a representação de Campos Novos do Paranapanema como “Freguezia de São José do Rio Novo”.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Outro Mapa da Província de São Paulo (Figura 24), também de 1886, representa São José do Rio Novo, a diferença é que este já não inclui o município na área denominada “terrenos despovoados” (em verde), mas sim, junto às localidades já povoadas (em amarelo), sendo a última identificada oeste a dentro. Mesmo com alguns equívocos, estas três cartas podem ser classificadas como umas das poucas da província que representam o início destas localidades.

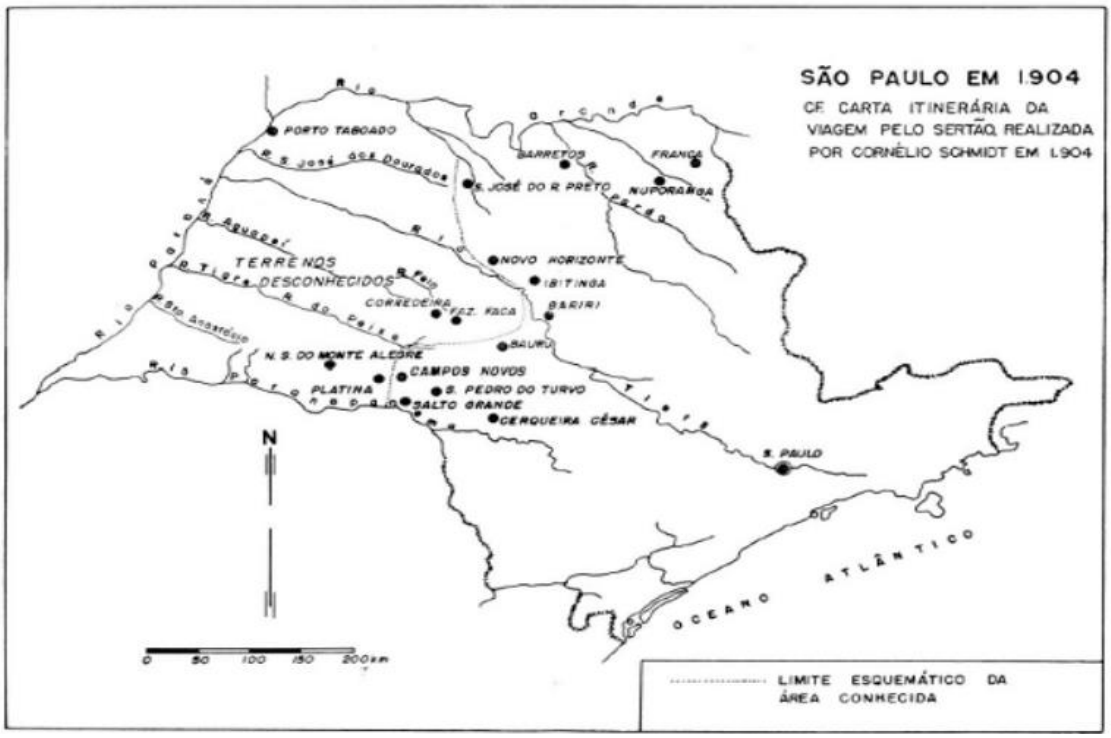
Figura 24: Mapa da província de São Paulo 1886 – destaque para São José do Rio Novo não pertencendo mais aos “Terrenos Despovoados”, sendo a última localização representada.



Fonte: APESP – Arquivo Cartográfico, 2023

Também é importante citar o mapa elaborado pelo engenheiro Cornélio Schmidt presente em seu relatório sobre o reconhecimento dos “sertões”. Em 1904, encarregado pelo governo de São Paulo o engenheiro percorrer os limites entre as regiões ocupadas e as ainda não exploradas pela “civilização”, seu percurso, após dois meses, se encerra no Vale do Paranapanema. Além de exaltar a fertilidade e as riquezas naturais da região Cornélio elaborou uma carta delimitando a área ainda inexplorada do estado paulista, dentre elas; Campos Novos Paulista como uma das últimas localidades “civilizadas” (MARQUES, 2009, p. 85-86).

Figura 25: Mapa do estado de São Paulo, 1904, elaborado por Cornélio Schmidt – destaque para o município de Campos Novos.



Fonte: ABREU, 1992, p. 39. Reprodução em MARQUES, 2009, p. 86.

1.2.1.1. O posseiro

Uma figura relevante nesse contexto da Frente de Expansão foi a do posseiro, que primeiramente dedicava-se a própria subsistência e secundariamente a troca do excedente. A autora Penço (1980) pontua que:

> o trabalho desses posseiros foi de lutar e dizimar os indígenas, limpar as terras com queimadas e derrubadas, organizar roças e criar porcos para subsistência, ou seja trabalharam e produziram sem contar com investimentos do estado. (PENÇO, 1980, p. 18)

Em seu trabalho “Considerações Geográficas e Econômicas sobre o Vale do Paranapanema” de 1890 Teodoro Sampaio fez um levantamento do Vale do Paranapanema e constatou que as primeiras posses tinham sido há cerca de 30 anos atrás, ou seja, por volta de 1850, período em que os primeiros grupos sertanistas alcançaram a região.

No século XVIII, as cidades mineiras participavam ativamente da economia e da política brasileira oferecendo grande quantidade de ouro à

metrópole portuguesa, mas no século XIX, com o esgotamento das minas os habitantes passaram a se dedicar às atividades pastoris, assim, o contato com a província de São Paulo se dava através da compra de muares na feira de Sorocaba. Os mineiros "Vinham pela rota Mogiana, e foi na feira de burros de Sorocaba que ouviram falar das inóspitas, mas ricas terras do Vale do Paranapanema" (PENÇO, 1980, p. 28).

> Não poucos tropeiros, desses tempos conheceram Itaporanga, Tatuhy, Botucatú, Lenções e tiveram, por isso mesmo notícia das terras de cultura, ainda desocupadas, existentes naqueles districtos, de cujo povoamento, na epocha, parece que não cogitavam os paulistas, preocupados com o litoral e com o valle do Parahyba, que cultivavam; para o interior não haviam passado muito além dos pontos que acima mencionámos (...) os povoadores mineiros encontraram no valle do Paranapanema, immensa área de terras immersa em completa solidão. (COBRA, 1923, p. 7)

Os habitantes das duas províncias (Minas e São Paulo) se ligavam por "laços de sangue e de interesse de ordem comercial, econômica e política" que se estreitavam cada vez mais (COBRA, 1923, p. 6). Neste contexto de propaganda da terra, e com o agravante da Guerra do Paraguai (1864 a 1870) que causou grande emigração de mineiros, "a diáspora na Província das Minas Gerais", de 1800 a 1870 (TOBIAS, 1990, p.36), é que os primeiros grupos sertanistas, compostos principalmente por lavradores e bugreiros, chegam ao Vale do Paranapanema (PRADO; SATO, 2006).

> Naquele tempo, o meio ideal de que se dispunham as famílias para livrar seus filhos da convocação e de suas consequências era a partida para regiões distantes e despovoadas onde não só se estava a salvo de alistamento mas também das batidas da polícia e das punições próximas ou futuras do governo. (TOBIAS, 1990, p. 38)

Esses mineiros eram também conhecidos como "paulista de retorno", já que, desde a época das bandeiras, o comum era a ida do paulista para a Província de Minas, mas no início do século XIX, o caminho se inverte e inicia-se a volta do mineiro para a Província de São Paulo (TOBIAS, 1990, p. 37).

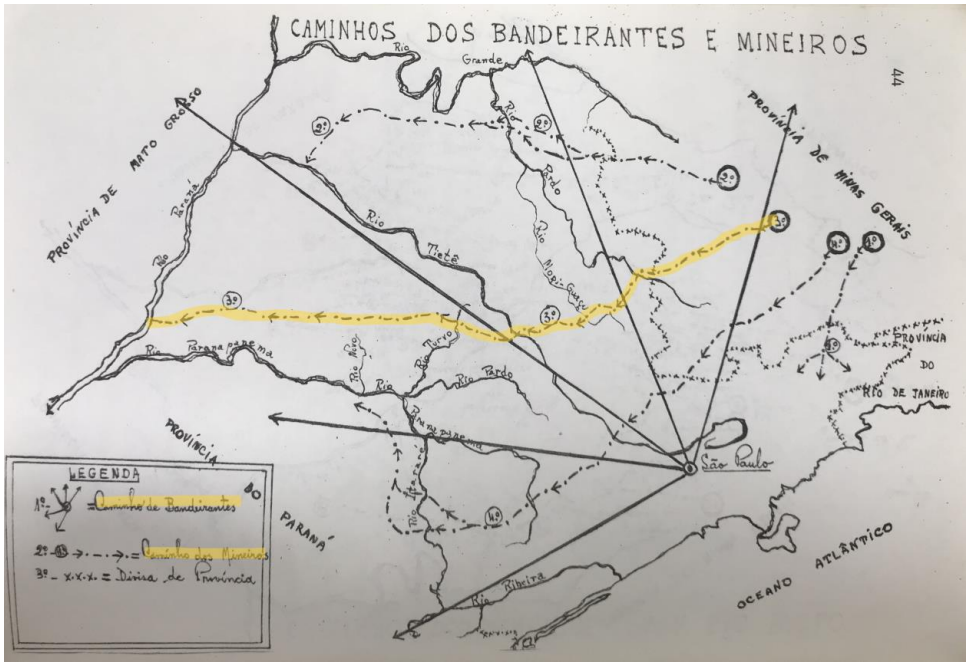
Durante as excursões de investida destes desbravadores “o solo da Pátria ficou ponteado, aqui, alli e acolá, de pequenos núcleos de povoações, hoje transformadas em cidades” (COBRA, 1923, p.12).

O primeiro desbravador conhecido dos Sertões foi José Theodoro de Souza, um mineiro, advindo de Pouso Alegre (MG), mas natural do Rio de Janeiro, conforme registro de seu casamento (TOBIAS, 1990, p.53), e responsável pela posse e ocupação primitiva (com seus parentes e conterrâneos) de grande parte do, até então, “desconhecido” oeste paulista. Este homem que “dedicava-se ao comércio de muares e gêneros diversos que se fazia entre o Sul de Minas através da feira de Sorocaba” (ABREU, 1978), “teve ideia de se aventurar até a região do Paranapanema, à procura de terras de culturas a fim de toma-las por ocupação originária” (COBRA, 1923, P. 7-8), “Voltou a Minas Gerais para arregimentar essa gente, além da mulher e filhos, que abriu as primeiras picadas na mata e expulsou o índio, criando condições para o estabelecimento paulista no século seguinte” (PENÇO, 1980, p. 28), e fez isto “durante e após a Guerra do Paraguai” (LEITE, 1972, p. 53).

Apesar de hoje a figura do bandeirante não carregar mais a mesma aura heroica de antes, os autores Celso e Junko Prado, na obra Razias (2006), referenciam José Theodoro de Souza como “o último bandeirante”, o autor Nogueira Cobra, 1923, também faz referência aos bandeirantes, mas classifica as ações desses mineiros como “semelhante” as antigas bandeiras. Já o autor Tobias (1990) diz que o mineiro, ao contrário do bandeirante paulista, é:

> o exemplo exato do pioneiro, parte com a família e familiares, quando não em várias famílias, e chega com a premeditada intenção de ficar, interessando-lhe não só a posse mas também a qualidade da terra que pegava para cultivar e sobreviver, de modo que o mineiro parte e vive como pioneiro e não como bandeirante. (TOBIAS, 1990, p. 39-40)

Figura 26: Mapa da província de São Paulo por José Antônio Tobias (1990) – destaque para a diferença na direção das investidas bandeirantes em comparação com as mineiras.



Fonte: Livro História de Campos Novos, 1990, p.44, com intervenção da autora.

Tobias continua o raciocínio chamando a atenção para a diferença entre a ocupação mineira da Alta Sorocabana, e a paulista da Alta Paulista.

> De um lado, a cultura e civilização da Alta Sorocabana que é mineira, com pastos semeados de árvores, com bois e suínos, com sede onde moram os donos, em geral em meio de um pomar e pés de mandioca e de milho enquanto, de outro lado, a cultura e a civilização da Alta Paulista que é paulista, com pés de café dominando as terras, em geral sem nenhuma árvore, com a sede sem os donos residindo e sem pomar, onde em geral não se vê gado e nem milho. (TOBIAS, 1990, p. 40)

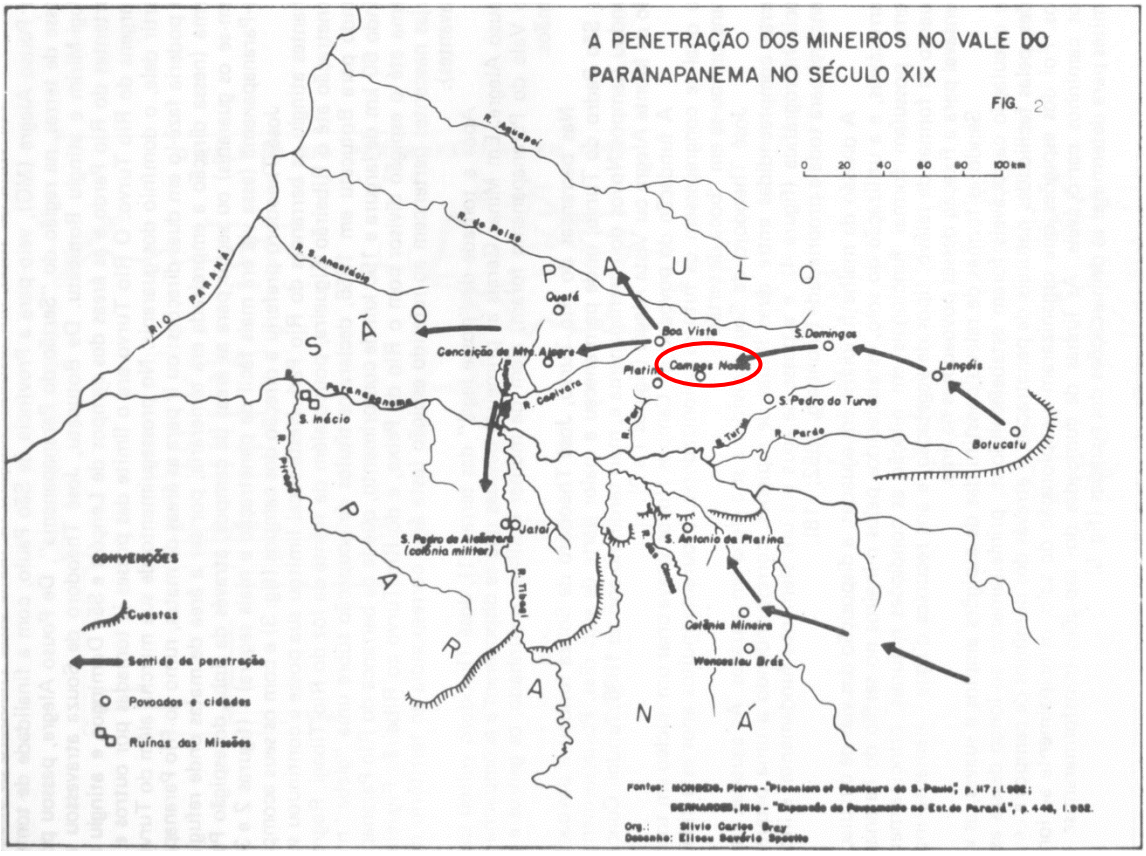
O autor Bray (2011), também comenta a relação dos posseiros mineiros com as terras do Sertão do Paranapanema:

> Os mineiros, à medida que tomavam posse de suas “aguadas”, além de desenvolverem as lavouras de feijão, milho, arroz, batatas e mandioca para consumo, tinha como principal atividade econômica, a criação de bovinos, muares e suínos. (BRAY, 2011, p. 11)

Neste contexto, na segunda metade do século XIX, o “pioneiro-mor” José Theodoro, sai de Minas Gerais e vem para a Província de São Paulo, passa por Mogi Mirim, chega na Vila de Botucatu, passa pelas vertentes do Rio Pardo, atravessa os campos próximos à Lençóis e São Domingos, e chega às margens do Rio Turvo onde terminavam as posses já estabelecidas até aquele momento (PENÇO, 1980, p. 13).

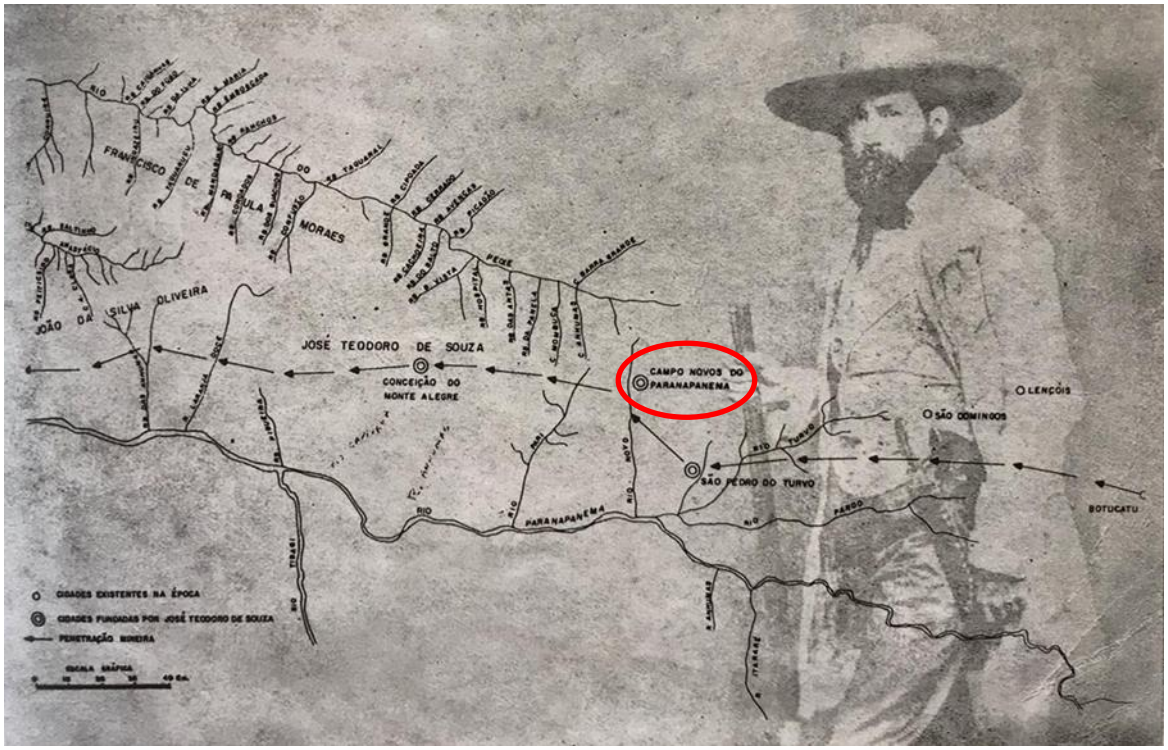
A partir daí, o adentramento poderia prosseguir descendo até a barranca do rio Paranapanema ou seguir afrente na região de campos. Buscando evitar maiores conflitos com os indígenas em mata fechada e visando as terras mais planas dos campos para o pastoreio, o desbravador escolheu os campos como via de penetração (COBRA, 1923, p.17; PENÇO, 1980, p. 13) (Figura 27). Assim, chegou às barrancas do Rio Pari onde limitou sua primeira posse, continuou até o Ribeirão da Figueira, voltou para o turvo e, depois, para Botucatu para registrar sua imensa posse (Figura 28).

Figura 27: Mapa ilustrando os caminhos de penetração, através dos campos, escolhidos pelos mineiros no século XIX – Em destaque: Campos Novos.



Fonte: Extrato do artigo de Silvio Carlos Bray, 2011, p. 8. Fontes, organização e desenho indicados no canto inferior direito da imagem, com intervenção da autora, 2023. Ver também: MONBEIG, 1984, p. 134.

Figura 28: Mapa da penetração de José Theodoro de Souza com passagem em Campos Novos do Paranapanema.



Fonte: Extrato do livro Antigas Fazendas da Alta Sorocabana, com intervenção da autora, 2020.

Sobre os limites da posse de José T. os autores Penço, 1980 e Cobra, 1923, explicam:

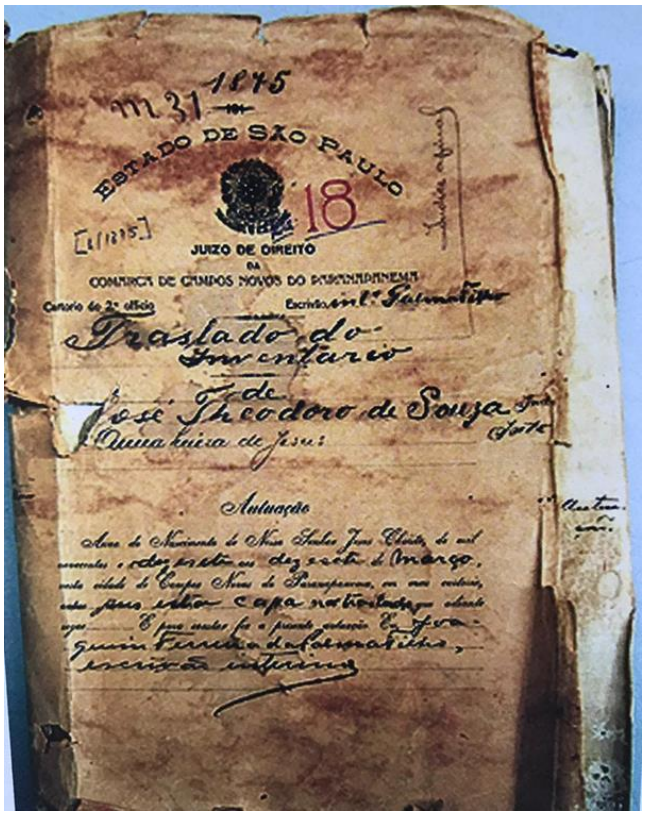
> A gleba de José Teodoro de Souza estendia-se por dez léguas: no sentido sul-norte, ia da barranca do Paranapanema até o espigão que servia de divisa com o Rio do Peixe. E até o Ribeirão da Figueira, cuja nascente fica rumo ao mencionado espigão, no sentido leste-oeste. (PENÇO, 1980, p. 16)

> Para si o pioneiro teve respeitado o quinhão limitado pelo rio Paranapanema e divisor Paranapanema/Peixe, iniciando nas cabeceiras do turvo, mais propriamente no Correguinho da Porteira, à margem esquerda ao espigão e por este seguir a procurar e despassar o Pardo, rumo ao Paranapanema, pelo qual abaixo até o tributário paranaense Tibagi – dimensão estendida até o paulista “Ribeirão da Figueira. (COBRA, 1923)

No ano de 1849, José Theodoro de Souza, sua mulher dona Francisca Leite da Silva e muitos de seus parentes já residiam em Botucatu (PRADO;

SATO, 2006, p.114). Em 1851, chega na região do Pardo e do Turvo com alguns de seus homens para cuidar dessas áreas de sertão enquanto as famílias ficavam em segurança nos centros mais próximos (PRADO; SATO, 2006). Neste momento o mineiro demarcou um povoado a que deu o nome de São José do Rio Novo, e posteriormente, São José dos Campos Novos do Paranapanema. A fundação de Campos Novos visava criar uma povoação em torno da qual se congregassem os futuros colonizadores. Durante muito tempo essa cidade foi "Boca de Sertão"[3] (PENÇO, 1980, p. 29).

Figura 29: Inventário de José Theodoro de Souza, que tramitou em Campos Novos Paulista.



Fonte: Extraído do livro Razias, PRADO; SATO, 2006

Theodoro dividiu seu latifúndio em cinco grandes porções representadas pelas bacias do Pardo, Turvo, Novo, Pari-Veado e Capivara, sendo que reservou para si a porção da bacia do Turvo, incluindo o território de Campos Novos. Em seguida, Theodoro passa a demarcar as terras apossadas descrevendo os

[3] Boca de Sertão: "nome dado aos centros urbanos que, com facilidade de comunicação com a retaguarda pioneira, especialmente com a 'ponta de trilhos', desempenhava o papel de ponto de irradiação da colonização para os territórios ainda não povoados" (FRANÇA, 1960, p. 196).

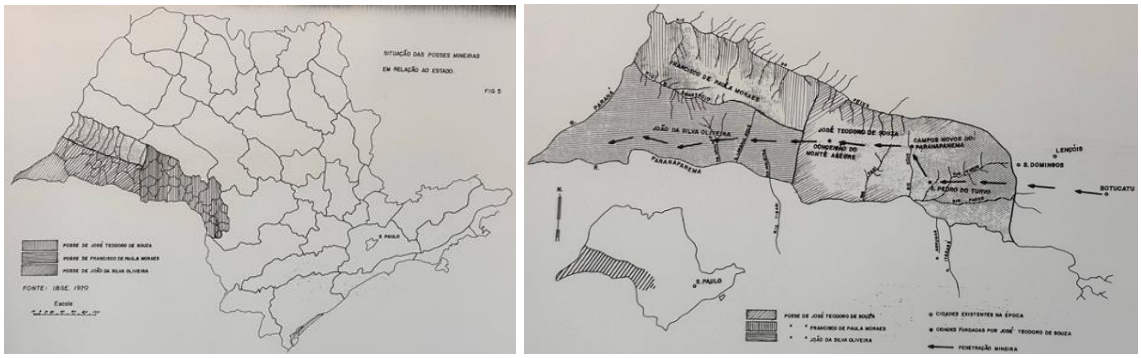
acidentes geográficos e nominando os divisantes para fim de registro paroquial conforme a legislação em vigor (PRADO; SATO, 2006).

Conforme trazia conterrâneos José Theodoro ia dividindo sua gleba, foi alienando os lotes de terra com o seguinte critério; começou vendendo as terras próximas do Rio do Turvo e depois as que ficavam mais além, progressivamente, de maneira que não formassem ilhas entre os moradores (PENÇO, 1980, p. 29).

A água era o elemento indispensável a toda propriedade (ABREU, 1972, p. 20), então, eram vendidas as aguadas, ou seja, terras compreendidas entre duas linhas de morros, correspondente à uma pequena bacia hidrográfica. As vertentes e contravertentes de cursos d'água eram alienadas, tomando a propriedade o nome do córrego, rio ou ribeirão. Nesse tipo de ocupação a terra se dividia em propriedades extensas, mas pouco definidas, pois os limites eram imprecisos (PENÇO, 1980, p. 29).

Além de José Theodoro, outros dois mineiros estabeleceram grandes posses na região do Vale Paranapanema: João da Silva Oliveira[4] e Francisco de Paula Moraes (Figura 30). O primeiro, parente, secretário e procurador de José Teodoro e o único da família que sabia ler e escrever e, portanto, com amplos poderes para alienar terras. Se somadas, as posses dos três mineiros correspondiam a mais ou menos 70% do Vale do Paranapanema (PENÇO, 1980, p. 16-20).

Figura 30: Mapa das posses dos mineiros em relação ao Estado de SP e Mapa destacando as terras pertencentes a cada desbravador: José Theodoro de Souza, João da Silva Oliveira e Francisco de Paula Moraes.



Fonte: PENÇO, 1980, p. 19-20.

[4] Segundo o artigo de Silvio Carlos Bray, 2011, p. 11, baseado no trabalho de Abreu (1972, p. 20): O setor da posse pertencente à João da Silva Oliveira (Parente de José Theodoro) corresponde atualmente à Alta Sorocabana.

1.2.1.2. O indígena

Esta enorme conquista territorial adquirida através da Marcha à Oeste resultou e foi causa da expropriação das terras indígenas, com a participação de sertanistas, posseiros, grileiros, colonizadores empresários e autoridades constituídas (PENÇO, 1980, p. 2). Os indígenas eram os primeiros ocupantes da terra, “os naturais e primeiros senhores dela” (segundo o Alvará de 1º de abril de 1680), mesmo assim, o indígena foi ignorado em função das características econômicas correspondentes ao processo de penetração (PENÇO, 1980, p. 25). A única ressalva direta da Lei de 1850 sobre os índios estava em seu artigo 12:

> Art. 12 - O Governo reservará das terras devolutas, as que julgar necessárias: 1º, para a colonização dos índígenas; 2º, para a fundação de povoamento, abertura de estradas e quaisquer servidões e assento de estabelecimentos públicos; 3º, para a construção naval. (ROSA; BRANCO, 2023)

Quatro anos depois, com a regulamentação da Lei 601/1850 através do Decreto 1318 de 1854, há a continuidade da ressalva no Capítulo VI que discorria sobre as terras reservadas, especificamente no Art. 72: “Serão reservadas terras devolutas para colonização, e aldeamento de indígenas nos districtos, onde existirem hordas selvagens” (PRADO; SATO, 2006, p. 125). Não houve maiores considerações sobre a defesa do território indígena, nem maior preocupação com o significado da terra para o nativo; fator decisivo para sua sobrevivência.

Dessa forma, a denominação de devolutas era aplicada às terras habitadas por indígenas (Relatório do Ministro da Agricultura, 1912)[5], e os indígenas que outrora representavam uma sedutora mão-de-obra passaram a ser um obstáculo ao desenvolvimento econômico, assim, a partir do fim do século XIX, a história da ocupação da terra se mistura com a história do gradual desaparecimento do indígena (PENÇO, 1980, p. 25), “através das razias e

[5] Cf. Relatório do Ministro da Agricultura, 1912, Imprensa Nacional, v. Ii, 1914, p.153.

dadas[6], no mais cruento etnocídio paulista do século XIX" (PRADO; SATO, 2006, p. 121).

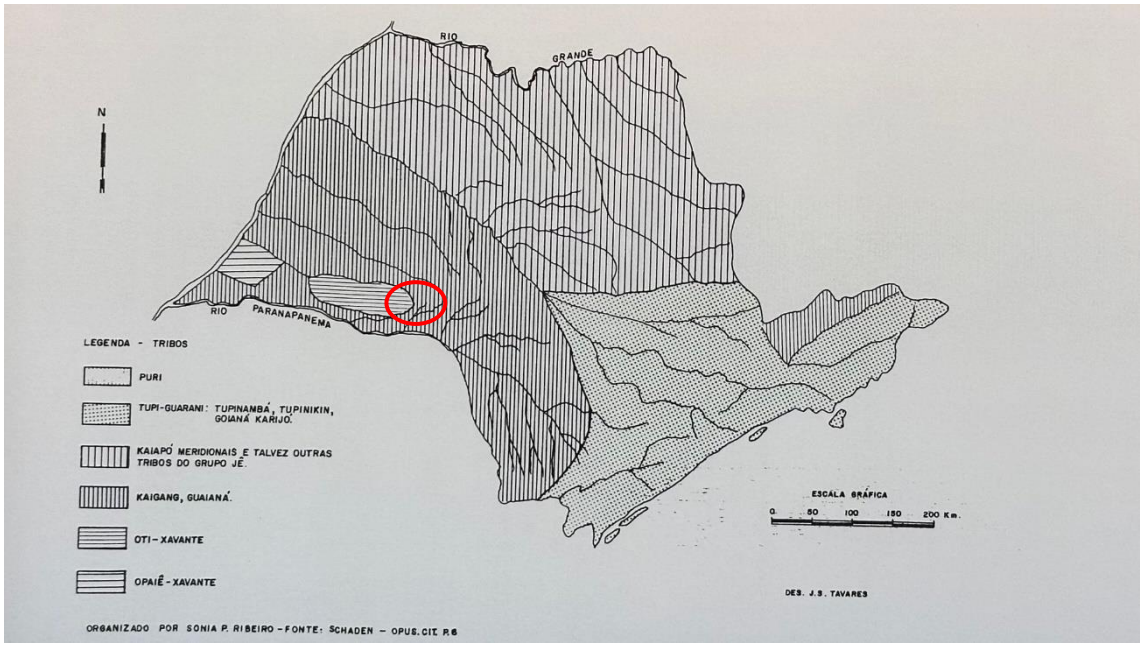
O Decreto Imperial nº 426, de 24 de julho de 1845, "Regulamento das Missões" permitia uma brecha legal para a posse de terras indígenas ao reconhecer este direito nos casos em que as hordas impedissem o progresso e colocassem em risco as famílias trabalhadoras, desta forma o avanço do branco era justificado com ato permissivo de repressão aos índios (PRADO; SATO, 2006, p. 126).

José Theodoro e os bugreiros a seu comando tiveram grande participação no extermínio indígena na região do Vale do Paranapanema com suas empreitadas, como afirmam os autores Celso e Junko Prado; "a missão de José Theodoro de Souza não foi apenas 'povoar o sertão do Paranapanema', mas exterminar os índios, tomar-lhes as terras e entregá-las 'limpas' à civilização" (PRADO; SATO, 2006, p. 128).

Na região da antiga Alta Sorocabana nota-se, predominantemente a presença do grupo indígenas Xavantes (ou Chavantes) nas variações Oti-xavante e Opaiê-xavante, e o grupo indígena Kaigang (ou Caigangue) também chamados de Coroados (Figura 31).

[6] "nome de um grupo de brancos armados até os dentes e organizados com a finalidade de chacinar índios" (TOBIAS, 1990, p. 61)

Figura 31: Localização das tribos no Estado de São Paulo.



Fonte: Organizado por Sonia P. Ribeiro, consultado em PENÇO, 1980, p.23.

Os Oti-xavantes eram constantemente retratados como pacíficos, mas extremamente resistentes em sua defesa territorial. Os Oti ou Oiti (Woiti) deixaram a Serra no final da primeira década de 1800, quando os fazendeiros e posseiros ocuparam aquela região, e se direcionaram aos cerrados e campos nas proximidades de Bauru e Lençóis Paulista (FERNANDES, 2003, p.12).

Estes aparecem no Vale do Paranapanema por volta de 1840, na região de Campos Novos. Os oitis foram notados por Joaquim Francisco Lopes, que era encarregado de explorar “a melhor via de comunicação entre a província de São Paulo e Mato Grosso” (TIDEI LIMA, 1978, p. 41).

> Os Oti-Xavantes encontrados na região do Paranapanema se deixaram facilmente dominar pelos brancos (...), para garantir sua sobrevivência e proteções contra os aparentados rivais caingangues, que lhes metia tanto medo. Esta submissão, todavia, não pode livrá-los do extermínio. (PRADO; SATO, 2006, p. 137)

Não se sabe precisamente quantos xavantes habitavam o Planalto Ocidental Paulista, por volta de 1850, no período em que José Theodoro e seu grupo se encontravam na região, mas vinte anos depois, os xavantes estavam

reduzidos a menos de quinhentos indivíduos, reunidos em umas poucas aldeias de trinta a quarenta pessoas cada (TIDEI LIMA, 1978, p. 135).

> Os 'Xavante paulista', Oiti e Ofaiê, não sobreviveram como unidade tribal político-cultural às frentes de expansões, no território paulista, através dos bugreiros. Dos remanescentes os aldeamentos, oficiais ou particulares, encarregaram-se do apagamento até dos traços de identidade. (PRADO; SATO, 2006, p. 139)

Sobre os caingangues, praticamente toda a área entre os rios Tietê e Paranapanema, desde as nascentes do rio Feio (Aguapeí) e do Peixe, às barrancas do Paraná, estava sob domínio desse grupo, ameaçadores à presença do branco invasor de seus domínios, também intolerantes com outros índios da região, e belicosos até com suas próprias gentes de outras tabas (PRADO; SATO, 2006, p. 139-140).

> O índio Corôado tem sido empecilho para o povoamento dessa zona. Cioso da sua liberdade, zeloso das suas terras, da sua família, dos seus, defende-os com ardor, com toda a sinceridade, contra os brancos, cuja entrada no sertão nao veem com outro dito senão de mata-los e tomar-lhes as terras.(relatório oficial de Gentil Moura, Chefe de Turma da Comissão Geográfica e Geológica do estado de São Paulo, ao governo paulista, Apud: PRADO; SATO, 2006, p. 140)

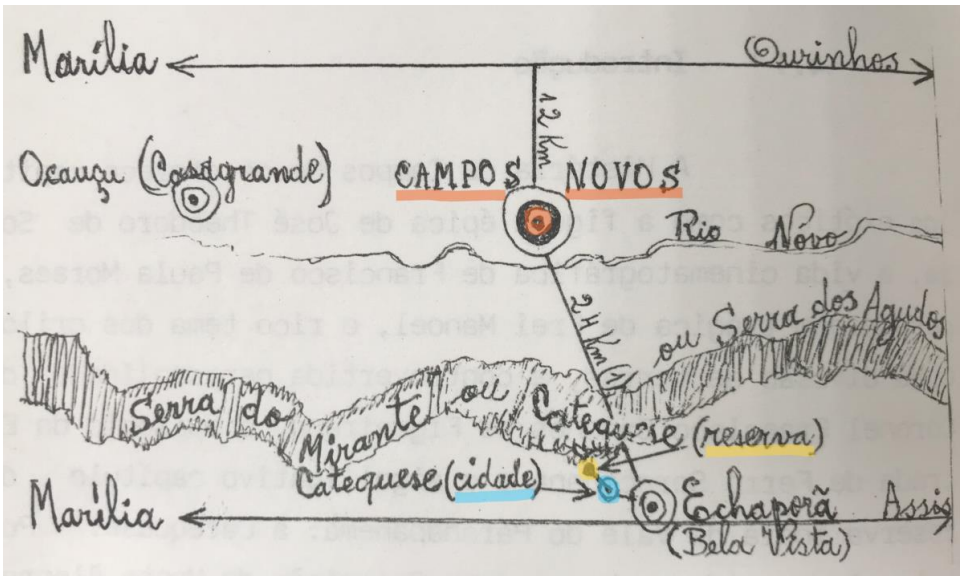
Não tardou para que, em meados do século XIX, Campos Novos Paulista se tornasse a principal base de apoio logístico para a conquista do Vale do Paranapanema em direção ao rio Paraná. E, quando concluída a etapa de ocupação do Vale do Paranapanema, "também de Campos Novos partiram os primeiros caçadores e assassinos de índios, rumo ao Vale do Peixe, para tomar-lhes as terras e entrega-los aos empreendedores e grileiros." (PRADO; SATO, 2006, p. 146). Nesse contexto, Campos Novos era a localidade elegida para sediar e organizar grupos armados dirigidos contra aldeias de coroados.

De modo particular à história de Campos Novos Paulista, existiu uma importante reserva indígena do Vale do Paranapanema chamada Catequese. No entanto, é preciso ressaltar que existe dois aspectos deste local, representativos de duas áreas, duas sociedades e duas culturas distintas; a Catequese-cidade,

residência de brancos e Distrito de Campos Novos, da qual hoje restam apenas uma velha igrejinha e quatro casebres, e a Catequese-reserva, também chamada de “casarão”, residência (ou prisão) de índios, mosteiro dos capuchinos, extinta em 1907. No entanto a fundação previa apenas uma Catequese; a dos indígenas (TOBIAS, 1990).

Num momento de intensas disputas territoriais com os indígenas o aldeamento era uma alternativa ao massacre, e uma forma de fixar o indígena em um local para dedicar-se à lavoura, nesse sentido, notou-se necessária a fundação de aldeamentos no Vale do Paranapanema, ou seja, na Alta Sorocabana, perto da foz do Rio Tibagi, os novos aldeamentos seriam “em Lençóis, Botucatu, e Campos Novos do Turvo onde errantes vagavam para cima de mil índios chavantes e coroados em um sertão de mais de trinta léguas” (TOBIAS, 1990, p. 65).

Figura 32: Croqui da localização de Catequese – Mapa de José A. Tobias.



Fonte: Livro História de Campos Novos Paulista, TOBIAS, 1990, p. 58 – com intervenção da autora, 2023

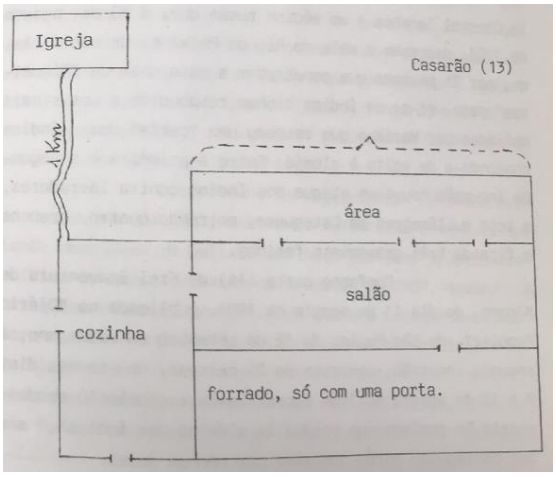
Fez-se então o projeto de aldeamento com a devida demarcação e organização da planta e a divisão da futura vila em lotes no território pertencente à Campos Novos. Depois de muitos entraves Catequese, foi definitivamente fundada em março de 1888, segundo as palavras de Bruno Giovannetti, nas:

> (...) imediações da cidade de Campos Novos. O lugar achega-se à margem direita do Córrego “Catequezinha”, afluente da margem direita do Ribeirão Fanchona ou São José (...) Foi aberta uma estrada acompanhando o curso da “Fanchona” até a Vila de São José do Rio Novo, num percurso aproximado de 12 quilômetros, ligando o sertão com um centro civilizado. (Livro: Publicações-1924, Apud: TOBIAS, 1990, p.75)

Em 17 de outubro de 1903, foi inaugurado o casarão que abrigaria os indígenas na reserva de Catequese, este media aproximadamente dez metros por sete e meio (Figura 33). Segundo Edgar Bonini, antigo prefeito de Campos Novos:

> O casarão era dividido – um salão grande e uns 10 metros de comprimento por 4 de largura – 1 cozinha e um corredor de 10 metros de comprimento por 3 de largura e 3 de altura – forrado – e nas entroncas os argolões de ferro. (TOBIAS, 1990, p. 71)

Figura 33: Croqui do “Casarão” residência da reserva indígena de Catequese em Campos Novos.



Fonte: Desenho de Edgard Bonini, extraído de TOBIAS, 1990, p.71

As incursões para recrutar indígenas ao aldeamento não foram bem-sucedidas, com isso, a reserva Catequese decaí rapidamente e chega a sua extinção com a saída dos missionários capuchinhos em 1907. Da mesma forma que a reserva criou condições para a fundação da Catequese-cidade, sua extinção resultou na decadência desta.

Por fim, vale pontuar que “os conflitos pelas terras tiveram um papel no processo de legalização da propriedade” (PENÇO, 1980, p. 5) já que a “colonização” do oeste dependia, em maior parte dos aldeamentos (PENÇO, 1980, p. 25). A proposta dos aldeamentos era evitar matança e integrar o índio à sociedade, através da prestação compulsória de serviços gratuitos. (arranchamento. Dessa forma, os índios que não eram dizimados eram “domesticados” e ficavam a favor dos sertanejos. Em resumo, a investida do capital hora explorou o indígena através da tomada de sua terra, hora pela sua mão-de-obra e hora por ambas as coisas (PENÇO, 1980, p. 26).

1.2.1.3. Como se deram as posses de José Theodoro

Todo este trajeto de reconhecimento, embate e posse se dá no período em que a Lei de Terras já estava em vigor, e portanto, era proibida a apropriação de terras devolutas a não ser pela compra, quem já tivesse terras por posse anterior a lei deveria mandar medi-la e registra-la na respectiva paróquia, ou seja, as posses eram validadas mediante “Registro do Vigário”. (GHIRARDELLO, 2010). Esta lei buscava organizar a propriedade privada no Brasil, possibilitando legitimações de posses mansas e pacíficas, das terras adquiridas por ocupação primária e/ou daquelas havidas do primeiro ocupante, desde que cultivadas e de moradia habitual do posseiro, devidamente comprovada (PRADO; SATO, 2006, p. 124).

Sendo a posse do mineiro José Theodoro posterior a 1850, esta não era considerada legal, mas, aproveitando de algumas disposições do Regulamento da Lei 601, baixado pelo decreto nº 1318 de janeiro de 1854, José T. arrumou uma forma de burlar a legislação, num esquema que depois seria conhecido, e muito utilizado, o de grilagem (PENÇO, 1980, p. 15).

Os artigos n º 91 e 92 dos referidos documentos, estipulavam os prazos para o registro obrigatório da propriedade, estes poderiam ser 3: dentro de dois anos, um ano ou seis meses. Estes prazos eram contados a partir da data fixada pelo respectivo presidente de cada Província do Império, e no caso de São Paulo, a data estipulada foi 1854. Diante disto, em 1856, José T. apresentou-se ao vigário de Botucatu (respectiva paróquia) e declarou ser dono da posse desde 1847, para com isso, conseguir o registro da terra dentro do período limite

estipulado na província; de dois anos contados a partir de 1854 (PENÇO, 1980, p. 15). E assim, o costume teve mais força que a lei, e “os posseiros, com seus actos repetidos, iam tornando letra morta a lei de terras” (COBRA, 1923, p. 74).

Ao todo o mineiro fez quatro registros paroquiais de suas terras, sob os números 516, 518, 519 e 520. O primeiro, nº 516, que ficou conhecido como “a grande posse”, compreendia a região do rio do Turvo (PRADO; SATO, 2006, p. 115), cerca de 60 kilometros de testa por 150 de fundo (COBRA, 1923, p.24) e, portanto, incorporava a porção de terra da futura cidade de Campos Novos Paulista.

> Terras que possue José Theodoro de Souza no districto desta Villa de Botucatu. Digo eu abaixo assignado que sou senhor de umas terras de cultura no lugar denominado Rio do Turvo: districto desta Villa de Botucatu e suas divisas são as seguintes. Principiando esta divisa no barranco do rio turvo, barra do correguinho da porteira – Santo Antonio/Saltinho, nota da autora, conforme AESP: Folha para Santa Bárbara do Rio Pardo – divisando com os herdeiros e meeira de José Alves de Lima, e sercando as vertentes com quem direito for até encontrar as terras de José Cunha de tal até atravessar o Rio pardo; por outro lado até o espigão que divide as vertentes do Paranapanema, pelo espigão fora com quem direito for té cair no mesmo barranco do Paranapanema por este abaixo té frontear a barra do rio Tabagy, – Tibagy, nota da autora – e daqui cercando as vertentes desta agua que se achão dentro deste circullo até encontrar com terras de Francisco de Souza Ramos d’aqui decendo até o barranco do Sam João por ele abaixo até sua barra no Turvo, por este acima até encontrar com a barra do Correguinho da porteira d’onde foi principio e finda esta diviza. Cujas terras assim divizadas e confrontadas as possuo por posse manças e pacíficas que fiz no anno de mil oito centos e quarenta e sete, nella tenho morada habitual até o prezente. Botucatu trinta de Maio de mil oito centos e cincoenta e seis. Por José Theodoro de Souza = Francisco da Chaga Malta = Apresentado aos trinta e um de Maio de mil oito centos e cincoenta e seis. O Vigário Modesto Marques Teixeira = (RPT/BTCT nº 516”169-v e 170-a, in: PRADO; SATO, 2006, p. 115; COBRA, 1923, p. 24)

Para alguns, na mesma data de 31 de maio de 1856 houve a posse especulada na região Feio/Aguapeí, no entanto, sobre esta não há nenhum registro paroquial.

> José Theodoro de Souza obtém semelhante registro paroquial junto ao vigário Modesto Marques Teixeira, de Botucatu (então, uma vila), para a vastíssima área entre a cidade de Bauru e as margens do rio Paraná. O registro denomina a área Fazenda Rio do Peixe, ou Fazenda Boa Esperança do Aguapeí. (SILVA, 2008, p. 34)

O governo do Estado de São Paulo, no final do século XIX e início do XX, confiou a Comissão Geográfica e Geológica o encargo de explorar os rios, antigas vias de penetração (a exemplo tem-se as figuras 18 e 19, já explanadas anteriormente neste texto).

1.2.2. A Frente Pioneira

Tanto no primeiro momento quanto no segundo da Marcha para o Oeste o alvo principal dos conquistadores era a terra. Este momento é marcado pelo surgimento de inúmeros núcleos urbanos na virada do século XIX para o XX, com a chegada das plantações de café e, posteriormente, orientada pelos trilhos, “as primeiras ferrovias paulistas caracterizavam-se por serem estradas do café” (PENÇO, 1980, p. 37).

O Oeste Paulista representava o espaço disponível e propício para a expansão da cafeicultura, uma vez que esta, gerou uma extraordinária procura de terras virgens, e a existência das terras devolutas na região tornava a marcha ainda mais atrativa (PENÇO, 1980, p. 24 e 31). A prosperidade dessa zona fazia parte da consolidação do processo capitalista em todo o estado e o conceito de pioneirismo presente nas frentes (ou zonas) pioneiras era mais que somente estar numa fronteira espacial, mas sim, buscar a expansão, a intensificação e a melhora no padrão de vida (PENÇO, 1980, p. 22). Talvez por isso, se formou na região a “mais nova, mais extensa e mais notável zona pioneira do Estado de São Paulo” (BARBOSA, 1947).

> São as frentes pioneiras com suas cidades cogumelos, com as pontas de trilhos e as bocas de sertão, com seus núcleos, serrarias e cafezais, com seu rápido desenvolvimento econômico, com os grilos de terras, suas fortunas e sua instabilidade. (PETRONE, 1956, p. 65)

O café já era conhecido e explorado em São Paulo em meados do século XIX, no entanto era praticamente inexistente no Sertão do Paranapanema, por causa, principalmente, da precariedade dos transportes e à distância do Porto de Santos. Somente na virada do século XIX para o XX os plantadores de café começaram a penetrar no Vale do Paranapanema (BRAY, 2011, p. 12). Quando a cultura do café chegou nessa região o local já contava com uma relativa infraestrutura, tanto no que diz respeito ao abastecimento do gênero alimentício, como em relação ao desmatamento e a desocupação dos indígenas (expropriação), ou seja, os plantadores se beneficiaram do que já havia sido feito ali pelos primeiros posseiros mineiros "expansionistas"; já haviam caminhos, índios dizimados, núcleos urbanos já formados e estabelecidos que serviam de ponto de apoio às plantações e criações de animais que, por sua vez, forneciam alimentação e animais de trabalho, como é o caso de Campos Novos. A infraestrutura era um forte atrativo e era composta por ferrovias, portos, serviços públicos, telégrafos, bancos, companhias de hipotecas de terras e de comércio (PENÇO, 1980, p. 18, 21 e 31).

Para os plantadores recém-chegados com a marcha do café os antigos povoadores mineiros representavam um obstáculo para a posse da terra, tal obstáculo seria contornado por meio de negociações, demanda, grilagem, ou por meio da expulsão dos antigos moradores (COBRA, 1923, p. 91-93, in: BRAY, 2011, p. 12).

O café valorizou e tornou habitadas as terras descobertas pelos povoadores mineiros, essa "segunda colonização" foi feita de maneira original, mas também se utilizou de formas legais e ilegais de obter terras, ocasionando o surgimento dos grilos (PENÇO, 1980, p. 42). Além do café, a ferrovia também representava uma das vigas na infraestrutura cafeeira, nesse contexto, ela representava transporte rápido, seguro e barato para o café e permitia uma comunicação mais fácil com os grandes centros; vencendo grandes distâncias em menor tempo.

A ferrovia era o meio pelo qual os fazendeiros escoavam suas safras em direção ao porto de Santos, por isso "se empenharam no desenvolvimento da rede ferroviária. Assim surgiram a Paulista, a Mogiana, a Ituana, e a São Paulo Railway" (MONBEIG, 1984, p.143-144), porém, a estrada de ferro de maior interesse para este estudo; a Sorocabana, nasceu com outro objetivo. Seu fundador e principal incentivador, Luiz Matheus May-Iasky, visava inicialmente ao escoamento de ferro da fábrica de São João do Ipanema. Pelas Leis nº 33 e 34 de 1870, o Governo Provincial de São Paulo concedeu a Companhia Sorocabana o privilégio exclusivo, por 90 anos da construção, custeio e gozo de uma linha desde Ipanema até São Paulo, passando por São Roque e Sorocaba (ARAUJO, in: Album da Estrada de Ferro Sorocabana, p. 27-35).

Mas, quando a Sorocabana segue à oeste do estado passa a ter a mesma motivação das demais; primeiramente, ocupar e ligar territórios e, depois, regida pelo binômio café/ferrovia, o qual passa a ser a mola propulsora da marcha para o oeste visando o "tenaz desejo do ganho" (MONBEIG, 1984, p. 390) e o motor desbravador do território intitulado como a Princesa do Oeste.

É fato que a ferrovia teve papel fundamental no Vale do Paranapanema, inicialmente com a decisão da continuidade de seus traçados, que levaria o avanço para aqueles povoados/cidades já consolidados se contempladas com sua presença e, posteriormente, seria elemento formador de cidades, em grande parte, pelos assentamentos que surgiam em torno das estações, pontas de trilho, ou ainda naqueles locais que já se sabia a futura passagem dos prolongamentos dos trilhos. Mas este é um assunto que será pormenorizado mais adiante, no Capítulo III, de forma particular, relacionada ao objeto de estudo; a cidade de Campos Novos Paulista.

A frente pioneira ficou marcada pela luta pela posse de terras, e dela faziam parte os intermediários, os grileiros[7], os especuladores e os colonos. Os intermediários arrumavam testemunhas para afirmarem "terem comprados as aguadas dos compradores de José Theodoro de Souza", os grileiros disputavam entre si a mesma área, os especuladores usavam do sistema de venda, o loteamento, para retalhar suas terras em pequenas propriedades e vende-las a

[7] Sobre os grileiros: "A posse fácil de latifúndios, gerava os falsificadores de títulos de domínio cujas vendas ultrapassavam a área geográfica da região numa proporção fantástica e assombrosa." (GIOVANNETTI, 1943, p. 92)

prazo, principalmente para a população rural das zonas velhas (colonos), devido ao aumento de renda que tiveram. Já os colonos, de forma especial os estrangeiros, juntaram dinheiro e aumentaram sua renda na esperança de conseguir comprar uma porção de terra e, finalmente, atingir o “sonho pelo qual migrou”, o de ser proprietário.

Os loteadores com este esquema de venda de terras provocaram a formação de alguns núcleos coloniais que compreendiam à uma área rural com pequenas propriedades-sítios cujas famílias trabalhavam com atividade ligada a lavoura e a criação.

Esta procura de terras virgens para o café por pessoas de poucas posses ajuda a explicar o aparecimento dos loteamentos das companhias estrangeiras que se formavam com o intuito de adquirir grandes glebas e formar colônias em lotes, para localizar os imigrantes de seus países (PENÇO, 1980, p. 42-43).

> As companhias de terras particulares, formadas por antigos latifundiários, adquiriram grandes glebas inexploradas dos antigos posseiros ou de seus herdeiros, retalhavam-nas em lotes de 10, 20 e 50 alqueires, vendendo-os em prestações e concorrendo assim para um povoamento diferente do que se vira até então, isto é, concentrado em fazendas. (FILHO, 1989, p. 99)

Em resumo, o processo de formação da rede urbana do Estado de São Paulo não foi algo ocasional, foi um projeto de ocupação e planejamento territorial (GITAHY, 2005; COSTA, 2003), num momento em que o crescimento econômico se baseava na “competição da livre iniciativa e que tudo poderia ser mercadoria: a terra, a força de trabalho e a produção agrícola” (GHIRARDELLO, 2010).

Esse processo de urbanização do interior como projeto de ocupação territorial foi impulsionado pela nova elite paulista, que substituía a antiga casta política formada por baianos, fluminenses e aristocratas do Vale do Paraíba (MILLIET, 1982, P.26), ou seja, uma burguesia agrária que surge devido a decadência da lavoura do Vale do Paraíba e que ou vivia no interior da província, ou estava se dirigindo à ela (GHIRARDELLO, 2010, p. 27-28).

Esta realidade teve início em meados do século XIX com a Lei de Terras de 1850, fez parte das últimas três décadas do Império e ganha força e se consolida durante a Velha República, é nesse momento, que o café deixa de ser produzido somente para o capital e passa a ser produzido também por meio do capital e da organização capitalista de produção (SALLUM, 1982, p.9). Para o oeste do estado, esse processo ficou conhecido e se resume à "Marcha para o Oeste Paulista" com suas duas frentes; a de expansão e a pioneira.

1.3. O alvorecer e a consolidação de Campos Novos Paulista

"O Oeste já era povoado antes da chegada do café" (LANGENBUCH, 2004, p. 44), o autor explica que essa ocupação inicial se dava de forma "esparsa" com os núcleos urbanos sob forma de "freguesias" ou "vilas" que se mantinham através do comércio e da prestação de serviços à população rural que circundava a área e/ou de pouso de tropeiros, até a expansão cafeeira mudar esta realidade.

> De longe em longe, nas veredas que conduziam ao interior, algumas povoações se esboçavam apenas; dentre estas, a mais antiga – Campos Novos do Paranapanema – passará a ser sede da comarca de egual nome, desde 1892. (COBRA, 1923, p. 3)

Os primeiros povoadores buscavam assentar os núcleos que fundavam no interior, ou nos campos ou no limite dos campos com a mata, de modo a ficarem menos expostos às investidas indígenas, os quais raramente saiam para campo afim de abordar o inimigo, mas sim, esperavam o momento certo de revelar-se e atacar (COBRA, 1923, p. 18). Outro fator determinante para a escolha do local para um assentamento era a presença da água, os rios desde as primeiras explorações do interior paulista eram ponto de referência, elemento delimitador de áreas e/ou tinham seus cursos como via de penetração (COBRA, 1923, p. 15). Considerando isto, nota-se que estes dois fatores; os rios e os campos, foram importantes para a escolha do lugar onde José Theodoro de Souza iria criar a "mais antiga" (referenciando a citação anterior) povoação.

> As posses de José Theodoro eram livres de ocupação primária, ou seja, não haviam sinais de entradas e assentamentos de exploração, foi, portanto, o primeiro branco a entrar e apropriar-se delas, foi o fundador das atuais localidades de São Pedro do Turvo, Campos Novos Paulista e Conceição do Monte Alegre no município de Paraguaçu Paulista. (PRADO; SATO, 2006, p. 119)

Por volta de 1852, José Theodoro tem seu primeiro contato com as margens do rio que ele denominou de Rio Novo[8] e o Córrego da Barraca, sobre o caminho da investida Nogueira Cobra (1923) detalha:

> Avançando para o desconhecido, desde o Turvo até o ribeirão a que deu o nome de "Capim". Das margens deste foi ter à barranca de outro que denominou "da Jacutinga"; atravessou-o e, pouco adeante alcançou as cabeceiras do córrego da "Barraca", pequeno affluente de um rio que, logo apoz, avistou e baptisou de "Rio Novo", cuja denominação denota não ter sido antes assignalada por outrem. O seu pequeno afluente "Barraca" assim se chamou, porque em suas cabeceiras esteve abarracada a gente de Theodoro. (COBRA, 1923, p. 20)

Ainda sobre os atrativos e as características do local escolhido para a consolidação do povoado, o autor continua:

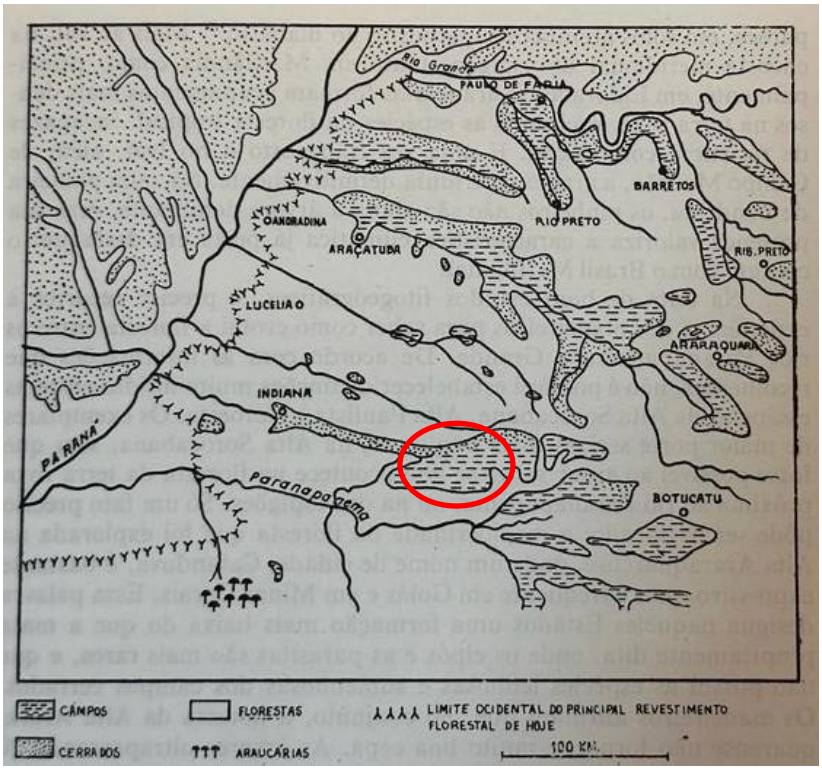
> A topographia do terreno, nesse ponto parece que agradou aos expedicionários. De facto. Das cabeceiras do "Barraca" desce-se suavemente por uma encosta do espigão, até a margem esquerda do rio, expraiando-se a vista pelos campos em redor. Ahi surgiu, logo depois a povoação de S. José do Rio Novo, que passou mais tarde a se denominar S. José dos Campos Novos do Paranapanema. (COBRA, 1923, p. 20)

A "terra prometida do Vale do Paranapanema" oferecia terras de vastos campos, férteis e de clima ameno (MONBEIG, 1984). O cerrado, muito presente

[8] As vertentes (relevo elevado onde se encontra a nascente de um rio) do rio Novo, bem como as dos rios Pari, Capivara, São Mateus, Jaguareté, Laranja Doce, etc... são afluentes da margem esquerda do Rio Paranapanema. Seus cursos superiores se desenvolvem numa trajetória quase retilínea, ao passo que os inferiores seguem diretrizes tortuosas com contornos irregulares (GIOVANNETTI, 1943, p.17, 19,20).

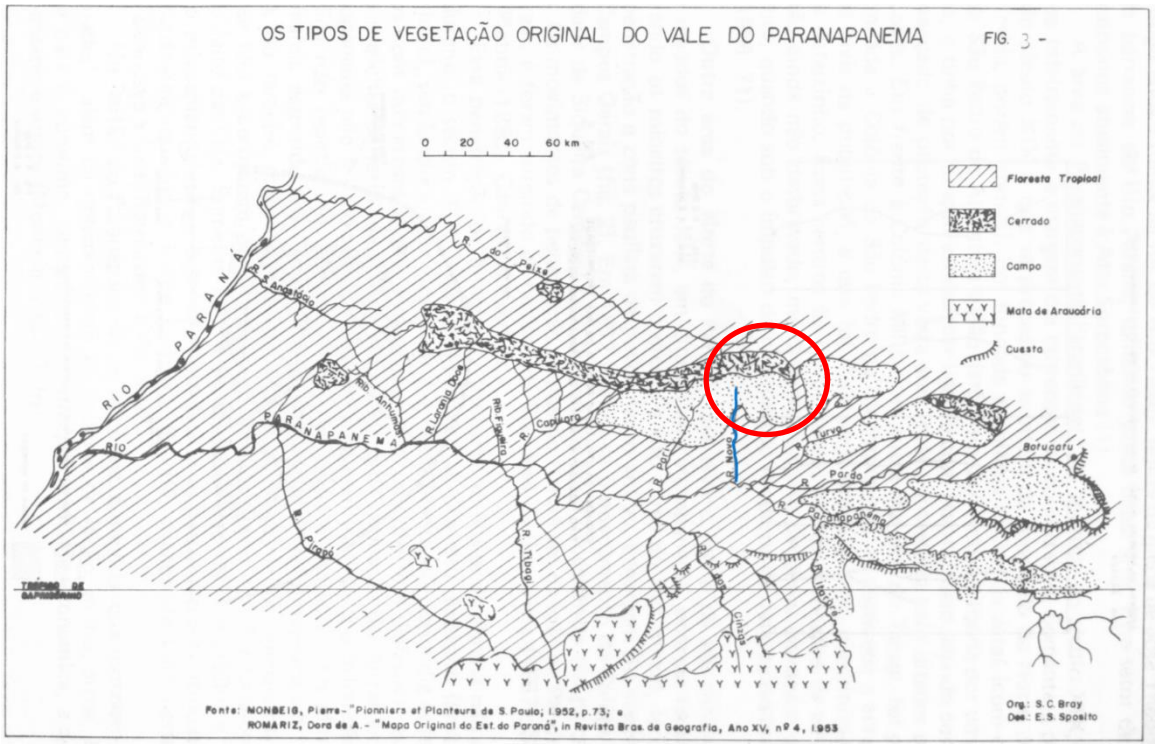
na região (Figura 34, 35 e 36), favoreceu o cultivo de gramínea Bachiaria e do fruto Gabiroba (que mais tarde se tornaria símbolo da cidade de Campos Novos).

Figura 34: A vegetação da frente pioneira paulista – destaque para a localização aproximada do núcleo urbano de Campos Novos Paulista, em região de campos e cerrados.



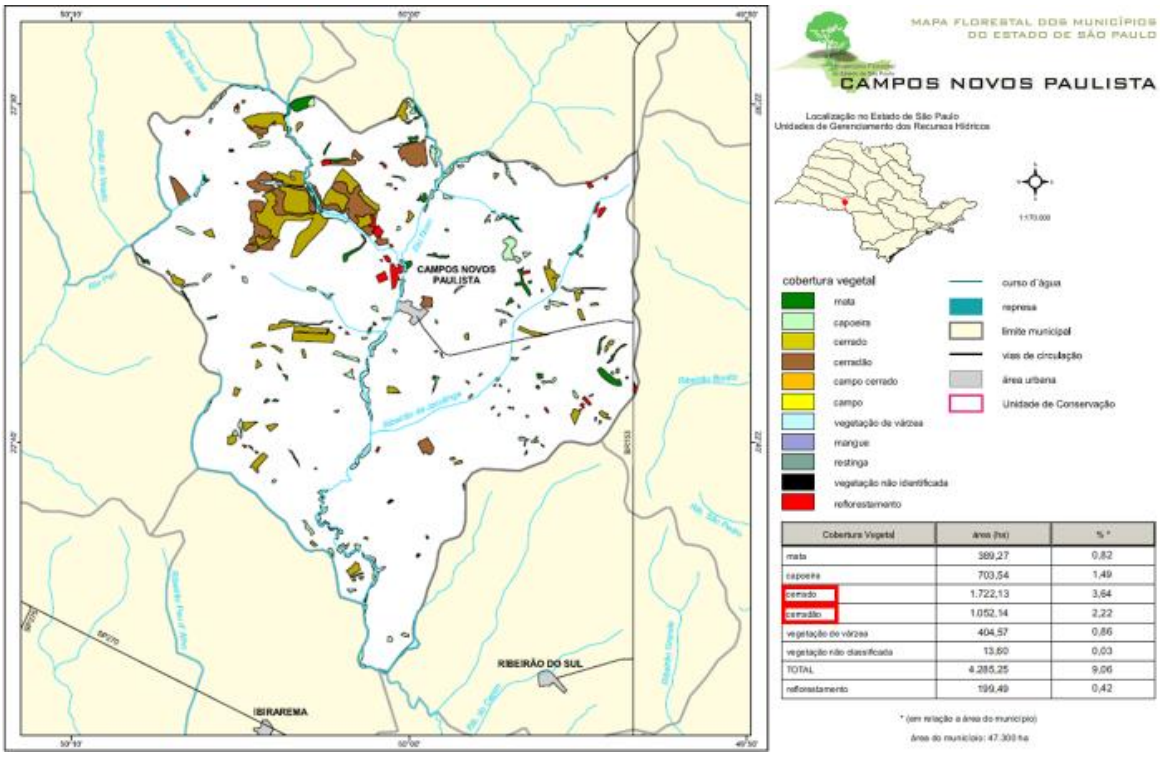
Fonte: MONBEIG, Pierre, 1984, p. 85, com intervenção da autora, 2023.

Figura 35: A vegetação original do Vale do Paranapanema - destaque para a localização aproximada do núcleo urbano de Campos Novos Paulista, em região de campos e cerrados (em vermelho), e o Rio Novo (em azul).



Fonte: Extrato do artigo de Silvio Carlos Bray, 2011, p. 8. Fontes, organização e desenho indicados na parte inferior da imagem, com intervenção da autora, 2023.

Figura 36: Mapa Florestal dos Municípios do Estado de São Paulo – Campos Novos Paulista.

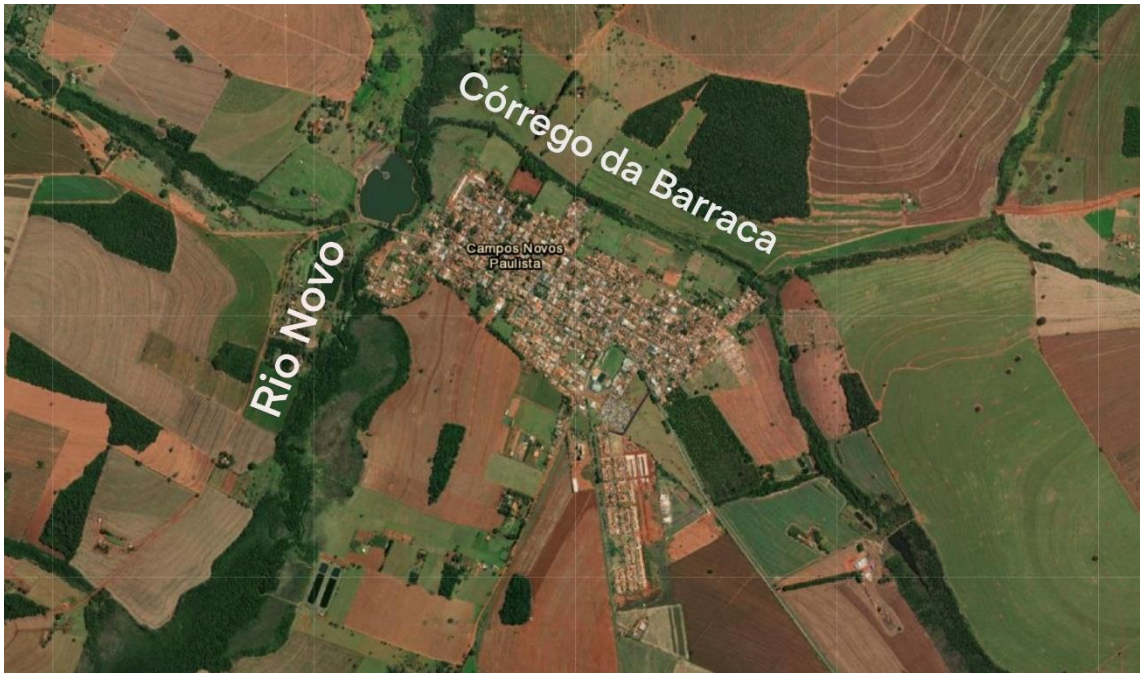


Fonte: IGC, com intervenção da autora, 2023

Julgado o lugar promissor e de localização estratégica, foi estabelecido, por volta de 1852, o assentamento inicial, em região de forquilha (no encontro de dois cursos d'água) entre o Rio Novo e o Córrego da Barraca. Como já mencionado, José Theodoro de Souza reservou para si a porção da bacia do Turvo e, portanto, "permaneceu no Turvo e alli fixou residencia" (COBRA, 1923, p.27). O mineiro se estabeleceu no local, junto da mulher, Francisca Leite da Silva, seus filhos, o cunhado, os genros e os irmãos, são estes os primeiros ocupantes que ergueram as primeiras casas e fizeram as primeiras plantações.

> E não podia ter sido mais apropriado o logar escolhido. Nos limites da área assignalada, a direita, corriam as aguas do "Barraca", onde os futuros habitantes iriam beber, podendo levar metade do córrego para dentro da povoação, em regos, á moda do tempo, senão quisessem leva-lo todo. Pelo fundo deslisava-se a corrente do Rio Novo, já volumosa, formando valle, por entre restingas de matto e belos campos, onde a vista se expraiava, até se perder no fundo do horizonte com respectiva admirável para quem se collocasse nas cabeceiras do "Barraca". (COBRA, 1923, p.28)

Figura 37: Vista atual da cidade de Campos Novos Paulista – destaque para sua localização em área de forquilha entre o Rio Novo e o Córrego da Barraca.



Fonte: USGS – disponível em: <https://earthexplorer.usgs.gov/> - acesso em 2023, com intervenção da autora, 2023.

Após desbravar, o objetivo era povoar o local, e para isso era preciso atrair gente para a nova terra a fim de consolidar uma povoação. O "senhor e possuidor do maior latifúndio conhecido da provincia" (COBRA, 1923, p.25) sabia que não podia sozinho tomar conta de todo o território apossado que acabara de registrar, era preciso ocupar a região.

> A fundação do povoado de Campos Novos visava criar um núcleo em torno do qual se congregassem os futuros colonizadores, e durante muitos anos esta cidade transformou-se em "boca de sertão". (BRAY, 2011, p. 7)

Em 1855, com a cruz de arranchamento[9] levantada pelo desbravador, se estabelece o local do povoado que ele batizou de São José do Rio Novo. Para fundar a povoação, precisava ser feita a alienação da propriedade por meio da demarcação das terras (descrevendo os acidentes geográficos e nominando os divisantes) e da doação do patrimônio (COBRA, 1923, p. 27-28; PRADO; SATO, 2006). É feita então, a demarcação da margem esquerda do Rio Novo e se inicia o processo de doação do patrimônio. Isto, num contexto em que a posse das terras eram validadas mediante "Registro do Vigário" na paróquia correspondente, Ghirardello explica:

> Um fazendeiro ou grupo deles doava terras rurais à igreja Católica, que passaria a zelar pelo futuro povoado, sob proteção religiosa de um santo, em geral determinado pelo doador. (GHIRARDELLO, 2002, p. 125)

Desta forma, o doador atraia para a nova terra as bençãos do Céu, em uma espécie de aliança com o padroeiro, e congregava gente naquele ponto na esperança de fazer 'vingar' um povoado que servisse de apoio àqueles homens sertanejos "perdidos na solidão immensa" (COBRA, 1923, p.28). Para realizar a doação, José Theodoro precisava, antes, requerer a posse das terras originárias, sendo estas pertencentes a Botucatu, em 1856 é feito o requerimento. No

[9] Segundo o registro de Nogueira Cobra (1923), a cruz de arranchamento levantada no povoado primitivo ainda era visível por volta dos anos 20.

entanto, a fundação se iniciaria somente com a lavratura da escritura de doação de um terreno para a construção de uma capela, e assim foi feito.

A escritura data 27 de novembro de 1868, foi lavrada em Santa Bárbara do Rio Pardo e teve como transmitente José Theodoro de Souza e sua mulher, Francisca Leite da Silva. Nela consta a doação de um terreno destinado à construção de uma capela em São José do Rio Novo (PRADO; SATO, 2006).

> José Theodoro de Souza, fundou em 1868 a Vila de S. José do Rio Novo, hoje Campos Novos. A semente humana começou desde então a dar uma floração abundante. Enquanto Campos Novos ia crescendo, a zona com suas terras cultivadas e descobertas reproduzia a bíblica fertilidade de Canaan. (GIOVANNETTI, 1943, p. 26)

A manobra na qual um latifundiário doa parte de suas terras à um santo, para que as terras urbanas sejam aforadas pela Igreja Católica, originava o então chamado “patrimônio religioso”. O patrimônio religioso pode ser identificado desde a nomenclatura que recebe, geralmente composta pela junção do nome de um santo católico à escolha do doador (geralmente fruto de devoção particular) mais um acidente geográfico que marca a terra doada (GHIRARDELLO, 2010).

No caso do objeto de estudo em questão, o patrimônio recebeu o nome de São José (nome do santo) do Rio Novo (acidente geográfico). Sobre este nome, Nogueira Cobra (1923), em nota de rodapé, diz que “Theodoro escolheu o padroeiro que mais sympathico lhe pareceu, por trazer o nome de José” (COBRA, 1923, p.28).

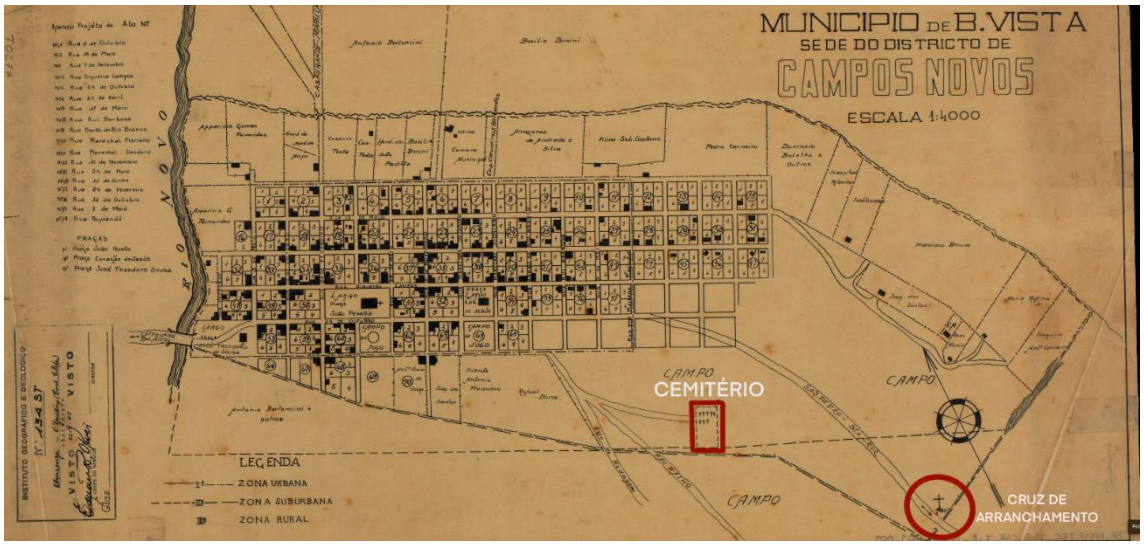
Porém a localização do primeiro povoado, de 1855, não condiz com a localização atual, isto porque em 1864, José Theodoro funda outro povoado, de mesmo nome, um pouco mais adiante, onde se instala com sua família (PRADO; SATO, 2006), sobre isto o autor Nogueira Cobra afirma:

> A villa actual não é a mesma que teve inicio logo apoz a formação do patrimonio. A primitiva começou à beira da estrada que vem do Turvo, a seis legoas deste, precisamente alli onde ainda se vê , erguido, o symbolo da Rendepção, única recordação que ficou. Tudo mais foi transferido para 2 kilometros adeante, à margem esquerda do Rio

> Novo, onde permaneceu e pouco desenvolveu o outro núcleo. (COBRA, 1923, p.28-29)

O cemitério do povoado também teve duas localizações distintas, segundo o mesmo autor, o primeiro era; “À margem direita, na encosta do espigão fronteiro, distante alguns kilômetros, em pleno campo, mediu-se um espaço de terreno. Em redor foram afincados, unidos uns aos outros, moirões de madeira de lei: era a mansão dos mortos.” O autor explica que no decorrer dos anos o cemitério passou a não comportar mais a demanda, assim, esta primeira localização foi abandonada e o segundo local escolhido ficou em ponto mais próximo da povoação. Assim como a localização do antigo povoado, por muito tempo, existiram vestígios do antigo cemitério; os esteios do antigo cercado (COBRA, 1923, p.29). Em seu livro; História de Campos Novos Paulista, Capítulos da Boca de Sertão do Paranapanema, José A. Tobias afirma ter tentado localizar o antigo cemitério, conhecido pela população como Cemitério dos Bandeirantes, mas sem sucesso, contudo na localização indicada pelos moradores; “na zona rural, à direita de quem sai de Campos Novos para Palmital” nada concreto foi achado fica, porém, o relato (TOBIAS, 1990, p. 148-149).

Figura 38: Mapa de 1939 do município de Campos Novos – detalhe da cruz de arranchamento marcando a possível localização do primeiro povoado, e localização do segundo (atual) cemitério.



Fonte: APESP – Acervo Cartográfico.

Ainda sobre as características iniciais da futura cidade, o autor Adriano Campanhole, em sua obra História da Fundação de Assis (1985) aponta os valores das terras no Vale do Paranapanema, mais especificamente àquelas pertencentes à Campos Novos e destaca o maior valor daquelas mais próximas ao povoado.

> A venda de terras é um negócio lucrativo nesta região. Nos sertões de Campos Novos, onde as posses têm notável extensão, o preço das terras legitimadas varia de 3$000 a 5$000 por alqueire (2,4 hectares), não sendo beneficiadas, caso em que ascende ao preço de 15$000 ou 25$000 nos sítios mais próximos do povoado. (ACMSP – Autos de Ereções de patrimônio e Capelas, Vol. VI, 6-2-27. Apud CAMPANHOLE, 1985, p.153)

Como já mencionado, Campos Novos Paulista foi a principal base de apoio logístico para a conquista do Vale do Paranapanema em direção ao rio Paraná e, quando concluída a etapa de ocupação, era a localidade elegida para sediar e organizar grupos armados dirigidos contra aldeias. A consolidação do povoado traria continuidade em sua marcante relevância para a região, bem como os próximos títulos que alcançaria até chegar ao marco de comarca.

Nesse sentido, de importância de Campos Novos para a colonização do oeste paulista, o autor Dantas (1980) destaca que é a partir deste ato de doação de Theodoro para o patrimônio de São José do Rio Novo, que este se tornou "'célula-mater' da colonização de todo o oeste paulista, do Norte do Paraná e do Sul do Mato Grosso, e até parte do Sudoeste do Triangulo Mineiro, cidade geratriz, Santuário de metade do Estado de São Paulo" (DANTAS, 1980, p.32), afirmou ainda que Campos Novos; "é cidade-matriz de todo o Oeste; a Cidade, que devia ser preservada e venerada por todo o Oeste, como um Museu vivo ou um Santuário" (DANTAS, 1980, p. 54).

Tais afirmações, apesar de importantes para entender o papel de Campos Novos Paulista naquele contexto, carregam um certo exagero no que diz respeito à colonização de toda porção o oeste do estado, mas certamente enfatizam a característica de cidade geratriz de Campos Novos, mais especificamente da antiga Alta Sorocabana.

Para fim de facilitar a compreensão dos acontecimentos históricos que se seguirão, é importante ressaltar que, desde sua formação o núcleo urbano recebeu diferentes nomenclaturas, geralmente, ligados ao título que possuía no momento retratado, são elas: Patrimônio ou Povoado de São José do Rio Novo, Distrito de Paz, Distrito Policial ou Freguesia de São José dos Campos Novos do Rio Novo, Município de Campos Novos do Paranapanema, Comarca de Campos Novos do Paranapanema, Município de Campos Novos, Distrito de Campos Novos, Distrito de Nuretama, Município de Campos Novos Paulista, Estância Climática de Campos Novos Paulista.

O autor Tobias (1990) divide a história de Campos Novos em quatro períodos: 1º origem e crescimento (de 1868 a 1890); 2º auge e comarca (de 1890 a 1914), 3º decadência (1914 a 1972) e 4º lenta retomada do crescimento (de 1972 em diante) (TOBIAS, 1990). No entanto, apesar de este estudo reconhecer esta periodização, a autora considera que a origem de Campos Novos tem data anterior, considerando-a desde os primeiros assentamentos, em 1852, e o período de decadência não se estende até 1972, visto que em 1948 o município é reestabelecido e em 1955 é elevado ao grau de Estância Climática, consideraremos, portanto, o período de lenta retomada do crescimento de 1947 em diante.

Também é importante ressaltar que esta foi a forma de "periodizar" a história escolhida por este estudo; considerando principalmente as mudanças de títulos, mas existem inúmeras formas de se fatiar o tempo, dependendo do que é avaliado e o grau de importância que se dá a cada aspecto. Diversos são os fatores que poderiam ser considerados para classificar as fases de Campos Novos, e cada um sofre alterações em um determinado ritmo, podendo (e normalmente) não coincidir. Se fosse considerado, por exemplo os fatores políticos, ou econômicos a divisão seria, provavelmente, diferente.

Portanto, "encaixar" os acontecimentos considerando apenas as datas exatas em que as mudanças nas titulações ocorrem seria um erro, as titulações marcam, diversas vezes, a passagem de uma fase para outra, e foram o aspecto escolhido ao se hierarquizar as possibilidades, mas existem mais elementos a se considerar. É por isso, também, que 5 indicadores foram escolhidos para auxiliar na análise do declínio, sendo os títulos um deles, com isto espera-se

aprofundar e diversificar os aspectos analisados. A titulação ajuda a periodizar, mas também é parâmetro de análise junto a outros elementos.

Dito isso, o primeiro período já veio sendo introduzido até aqui, desde as primeiras ocupações da terra, a chegada de José Theodoro, o assentamento, o primeiro e segundo povoado e a lavratura da escritura com a doação do terreno para a construção da capela. Já sobre a consolidação, pode-se dizer que ela acontece, desde o início, à medida que o núcleo urbano cresce e se firma na hierarquia administrativa da Província de São Paulo, através dos títulos administrativos que recebe, e com as responsabilidades e encargos que a estes são atribuídos.

Em 1872, a população do Vale do Paranapanema chega a 57.406 habitantes, em 1886, era de 89.840 habitantes (CAMPANHOLE, 1985, p. 98). E conforme o recenseamento de 1890, em material reunido por José Antônio Tobias no "Levantamento da Documentação Histórica de Campos Novos" publicado na revista História da editora UNESP (TOBIAS, 1984, p. 69-96), Campos Novos, em 1888, tinha mais de 12.811 habitantes e em 1891 mais de 26.000. Reunindo estas informações o mesmo autor, Tobias, estima que por volta deste período (de 1888 a 1891), a população de Campos Novos chegou a representar um terço da população do Vale do Vale do Paranapanema (TOBIAS, 1990, p. 23), tal estimativa cabe aqui como mais uma ênfase da relevância de Campos Novos no contexto do Vale do Paranapanema, pontuando, portanto, que tal importância se expressa, também, no número de habitantes.

Além de mineiros e paulistas a população do município foi, e ainda é muito marcada também pela presença do imigrante europeu, neste caso praticamente só o italiano. Estima-se que as primeiras famílias chegaram por volta de 1873, com destaque para as famílias Mayo, Bonini, Giovannetti e Bertoncini (TOBIAS, 1990, p.24).

O segundo momento, de auge, é marcado por um grande desenvolvimento do município num período relativamente curto, sendo considerada ponto de referência reconhecido por toda província.

> Doutores do Brasil e do exterior frequentavam suas ruas e faziam sua história; boca de sertão, daí partiam expedições científicas como "as dadas" contra os índios, ou então caravanas que demandavam "as

> terras desconhecidas", de que falavam os mapas de então. (TOBIAS, 1990, p. 23)

O ápice deste período é quando pela Lei Provincial de 01 de janeiro de 1890, instalado em 1892 o município é elevado ao título de Comarca de Campos Novos do Paranapanema. Em área, correspondia à área ocupada atualmente por toda Alta Sorocabana, a Alta Paulista e parte da Noroeste, ou em outros termos; a área abrangida pelas "aguadas", isto é, pelas bacias dos Rios Novo-Feio-Paraná-Paranapanema (TOBIAS, 1990, p. 22).

> A comarca de Campos Novos abrangia então, a extensão compreendida entre o rio do Peixe, com todas as vertentes, o rio Paraná margem esquerda, o Paranapanema margem direita e seu afluente "Coimbra" mais tarde denominado Pau d'Alho, o ribeirão do "Capim" e o de Santo Ignácio", cujas nascentes estão próximas das do "S. João", este já em território do município de S. Pedro do Turvo." (COBRA, 1923, p. 4)

Tobias (1990) afirma, respaldado pelos arquivos da Prefeitura Municipal de Campos Novos do Paranapanema (Livro nº 93), que em 1908 na comarca transitavam/residiam 5 advogados, 1 engenheiro civil, 3 agrimensores, 2 dentistas, 1 fotógrafo e pessoas de renome como Olavo A. Hummel, Otto Meusser e Bruno Giovannetti[10].

Em certa época, a Comarca de Campos Novos do Paranapanema é "a maior comarca do Estado de São Paulo" (TOBIAS, 1990, p.23), era sede de grandes extensões de chão onde eram julgadas importantes divisões de terras que eram noticiadas nos jornais de Campos Novos como a "Folha de Campos Novos" e "O Paranapanema", e nos jornais de Conceição do Monte Alegre: "O Relâmpago" e "O Sudoeste".

O terceiro período, caracterizado como o de declínio, pode ser resumido por quatro acontecimentos marcantes. O primeiro em 1818 quando o município deixa de ser comarca, assim, através da Lei nº 1630-A de 26 de dezembro, a

[10] Dr. Bruno Giovannetti, engenheiro italiano e escritor que viveu em Campos Novos e percorreu toda a Alta Sorocabana a pé ou em lombo de burro, deixou vasto acervo histórico (TOBIAS, 1990).

comarca é transferida para Assis. Em seguida, em 1938, a sede do município é tutransferida para Bela Vista (atual Echaporã) e, portanto, regride ao título de Distrito de Campos Novos, pelo Decreto nº 9775 de 30 de novembro. Em 1944, o município é extinto, ou seja, regride ao título de distrito subordinado à Ibirarema pelo Decreto-Lei nº 14334 de 30 de novembro.

Isto ocorreu como consequência da lei de cassação em vigor, nela os municípios de menor densidade demográfica tinham sua autonomia cassada para que os distritos de maior densidade fossem elevados à município. O último acontecimento, ou melhor o "não acontecimento" que marcou o período de declínio da cidade foi a ausência da Estrada de Ferro Sorocabana no território de Campos Novos. É a partir deste período, que a história da cidade parece iniciar um processo de esquecimento e negligenciamento como consequência, talvez, de sua perda de significado.

> O cruzeiro, que dizem ser desde a origem da cidade, está abandonado; as estradas antigas estão desaparecendo; o chamado "cemitério dos bandeirantes" foi engolido pelas matas e ninguém mais sabe onde se encontra; do livro do tombo não mais se tem vestígio; dos jornais da cidade nem dos nomes o povo se recorda... (TOBIAS, 1990, p. 30-31)

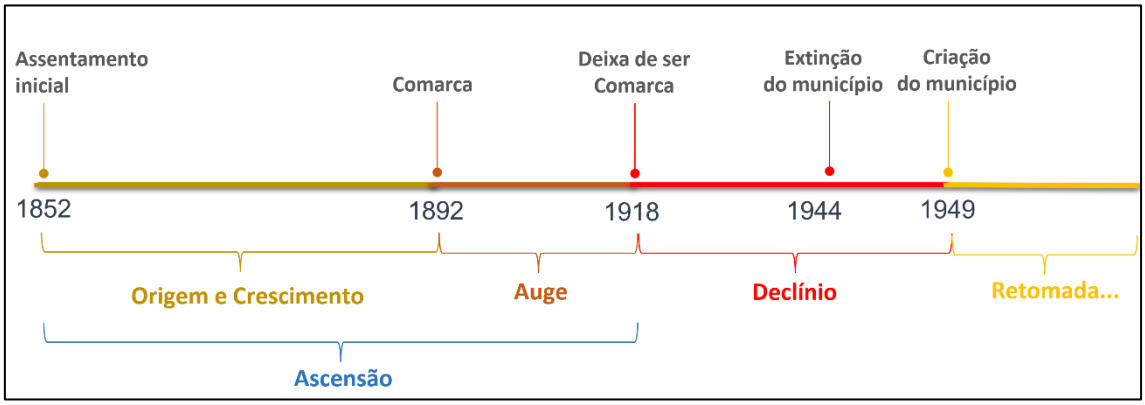
Sobre a dispersão e a perda do material referente a Campos Novos Paulista o autor Tobias (1990) afirma que, por conta da regressão a distrito com sede na antiga Bela Vista e a posterior extinção do município boa parte do material se espalhou por diferentes municípios, a maior parte se encontra na Prefeitura de Echaporã, fato constatado pela a autora em visita à Echaporã durante o desenvolvimento desta pesquisa.

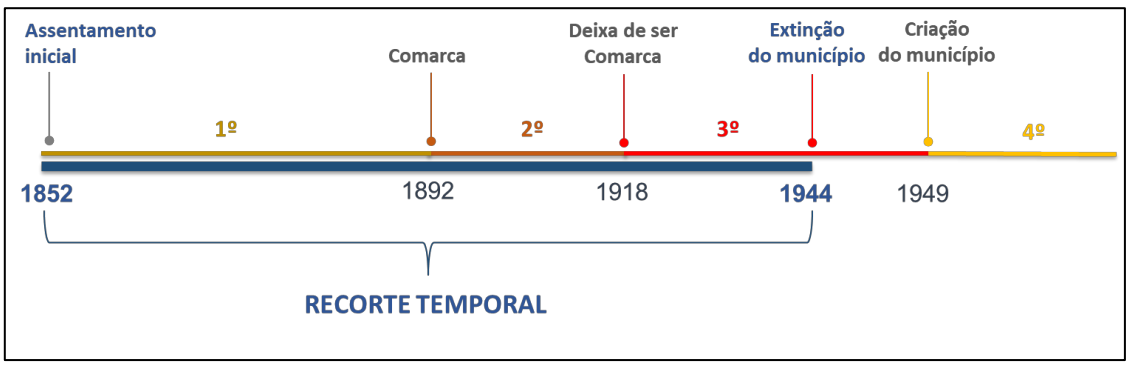
O autor ainda cita antigos episódios criminosos da queima de materiais com o intuito de evitar problemas legais, assim, com o intuito de reunir o máximo de documentação possível este faz um levantamento da documentação histórica presente em seu livro de 1990 e em publicação na Revista História da editora UNESP, nele Tobias indica os locais em que se encontram os arquivos, sua tipologia e ano, um trabalho importante para tentar minimizar os danos do esquecimento da cidade, como o próprio autor lembra, para tombar monumentos históricos é preciso de documentação comprovatória.

Por fim, consideraremos aqui o quarto período desde o reestabelecimento do município de nome Campos Novos Paulista, em 1949, pela Lei nº 233 de 24 do mesmo ano, até os dias atuais. Neste momento, são identificadas singelas tentativas de restaurar o que a cidade já foi um dia, ou poderia ter sido, dentre elas, as mais concretas; a mencionada criação do município, a elevação ao título de Estância Climática e a inauguração da BR-153 ligando Marília à Ourinhos.

No entanto, é importante ressaltar, que o recorte temporal escolhido por este estudo vai desde a formação do povoado até a extinção do município, de 1852 a 1944, portanto, o foco são os primeiros três períodos da cronologia de Campos Novos; formação, auge e declínio, sendo que formação e auge fazem parte do que, por vezes, é caracterizado como ascensão, ou seja, de 1852 à 1918 (Figura 39).

Figura 39: Linha do tempo representando o recorte temporal do estudo (de 1852 à 1944) e os três períodos abordados; origem e crescimento, auge e declínio, devidamente pontuados conforme os acontecimentos considerados como marco para identificar e diferenciar cada período.

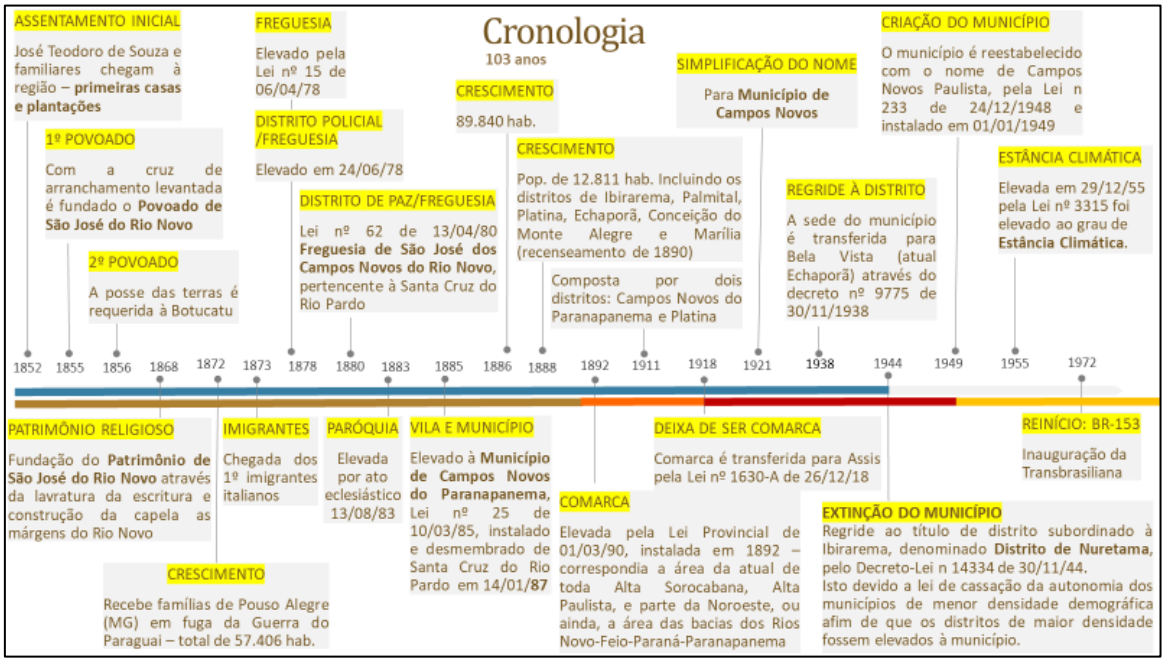




Fonte: Produzido pela autora, 2023.

Na figura 40 a seguir tem-se traçada uma linha do tempo pontuando alguns dos principais acontecimentos da trajetória histórica de Campos Novos Paulista, com a finalidade de melhor expressar o recorte temporal abordado na pesquisa, bem como os quatro períodos identificados. Na imagem: em azul; é representado o recorte temporal, em marrom; o primeiro período, em laranja; o segundo período, em vermelho; o terceiro e em amarelo; o quarto.

Figura 40: Cronologia da cidade de Campos Novos Paulista, contendo os principais acontecimentos, o recorte temporal e os diferentes períodos estudados.



Fonte: Produzido pela autora, 2022.

Neste primeiro capítulo o objeto de estudo foi apresentado bem como sua formação e consolidação, no capítulo seguinte será discutida a dicotomia dos períodos de ascensão e de declínio através do contraste de seus ganhos e perdas em âmbito territorial, populacional, de traçado, de acessos e de título.

2. CAPÍTULO II: Dois momentos, duas realidades: ascensão e declínio

Assuntos:

- **Ascensão** - ganhos: título, território, traçado, população e acessos.
- **Declínio** - perdas: título, território, traçado, população e acessos.

Neste capítulo será estudado o fenômeno de retrocesso que Campos Novos sofreu, por meio da análise da transição de dois períodos contrastantes que são o de ascensão e o de declínio. Para isto foram estabelecidos cinco indicadores que servirão como parâmetro de análise para investigar o fenômeno, são eles: título, território, traçado, população e acessos. Assim, espera-se que os indicadores acrescentem informações sobre: (I) se Campos Novos, de fato, entrou em declínio, (II) que acontecimentos/documentos/narrativas indicam isto, (III) os efeitos deste fenômeno para o desenvolvimento da cidade e, por fim, (IV) se existe relação entre o declínio e a ausência da linha férrea.

2.1. TÍTULO

Os títulos atribuídos à uma unidade de gestão (municípios e respectivos distritos) organizam o quadro territorial e administrativo do Estado de São Paulo. A origem desse processo remota ao periodo colonial, e as constantes reformulações consideram aspctos de natureza social, econômica e politico-administrativa, que variam de acordo com o tempo e o espaço. A análise desses aspectos são de grande importância para decisões referentes à criação ou extinção de unidades municipais e distritais, além de desmembramentos de áreas. (Secretaria de Economia e Planejamento em conjunto com o IGC – Insituto Geográfico e Cartográfico)

Atualmente um dos órgãos responsáveis pela análise da viabilidade de criação de municípios é o Instituto Geográfico e Cartográfico (IGC), este órgão dá continuidade à alguns trabalhos que o antecederam, dentre eles os da Comissão Geográfica e Geológica criada em 1886.

Avaliar as mudanças de título que um local sofreu é fundamental para entender as questões politico-administrativas deste município, visto que as

titulações são informações de caráter legal sobre a origem e evolução dos municípios e distritos.

Os municípios[11] e distritos[12] nada mais são que as unidades territoriais e administrativas internas do Estado, e estes sempre estiveram sujeitos ao que fosse estabelecido pelos diplomas legais, ou seja, as leis, decretos, decretos-leis, alvarás e resoluções, nos diferentes períodos históricos e nas distintas instâncias do poder público.

Os títulos fornecem um conjunto de informações sobre a constituição do núcleo urbano e suas transformações, desde uma concepção territorial e administrativa até atingir a condição de município, sendo assim, o estudo das mudanças de título torna possível uma analise abrangente; de cunho geográfico, territorial, cartográfico e histórico, aspectos tão importantes para esta pesquisa.

Haviam três categorias básicas que caracterizavam (de 1532, quando é criada a 1º vila; São Vicente, até 1993), e ainda caracterizam, porém sob outra denominação, o processo pelo qual normalmente passavam os núcleos urbanos, implicando na transformação de sua condição territorial e administrativa (IGC – Municípios e Distritos do Estado de São Paulo, 2011), são eles:

- Povoado[13] - Categoria inerente aos aglomerados que se encontram submetidos territorial e administrativamente a outros núcleos. Não dispondo, assim, de autonomia e jurisdição própria.
- Freguesia (atual distrito) - Denominação da sede e da área correspondente a uma circunscrição que contém um núcleo urbano (anterior povoado), porém dependente da administração municipal.

[11] Definição de município segundo o IGC 1995: Divisão administrativa de origem romana, levada pelos romanos para a Península Ibérica, e de Portugal trazida para o Brasil; equivalente a vila; menor unidade territorial político-administrativa autônoma; entre os antigos romanos, cidade que possuía o direito de se administrar e governar por suas próprias leis; substitui definitivamente o termo "vila" a partir da República, tendo aparecido pela primeira vez na legislação brasileira através da Carta Régia de 29/10/1700.

[12] Definição de distrito segundo o IGC 1995: Divisão territorial e administrativa em que certa autoridade administrativa, judicial ou fiscal exerce sua jurisdição.

[13] Definição de povoado segundo o IGC 1995: Pequeno aglomerado rural ou urbano, sem autonomia administrativa; em geral, centro da sede de um município; lugar ou sítio no qual já se formou uma pequena população ou um pequeno núcleo de habitantes.

- Vila[14] (atual município) - Categoria em que o núcleo urbano e respectivo território, originalmente denominado termo, passam a ter autonomia territorial e administrativa, caracterizada pela existência de poder público representado por Prefeitura e Câmara de Vereadores.

É importante ressaltar que as mudanças não se resumem a estes três ítens e nem sempre um núcleo urbano seguia exatamente esta ordem, além disso muitos documentos traziam denominações diferentes, pois dependendo do período em que foram escritos tais nomenclaturas podiam ter significado diferente.

Nesse sentido, não existiam apenas as denominações de cunho civil dadas pelo governo provincial, existiam também aquelas de cunho eclesiástico, principalmente para os do tipo patrimônio religioso[15]. Sobre o assunto Ghirardello (2010) pontua:

- Patrimônio: aforamentos feitos por particulares ou até mesmo pela familia real, como em Petrópolis (GHIRARDELLO, 2010, p. 16).
- Patrimônio religioso: povoados cujas origens vieram de terras aforadas pela Igreja Catolica.
- Capela: denominação eclesiástica para patrimônio religioso, ou ainda, povoado. – o próximo passo seria se tornar paróquia (capela curada) ou freguesia.
- Capela Curada ou Curato: título também dado pela Igreja Católica para um povoado que já havia sido contemplado com um pároco ou cura.

[14] Definição de vila segundo o IGC 1995: Sede do termo; unidade político-administrativa autônoma equivalente a município, trazida de Portugal para o Brasil no início da colonização (a primeira vila criada no Brasil foi São Vicente, em 22/01/1532), tendo perdurado até fins do século XIX; toda vila deveria possuir câmara e cadeia, além de um pelourinho - símbolo de autonomia; termo empregado em substituição a município, pois este não podia ser empregado na colônia, ou seja, em terras não emancipadas.

[15] Um dos primeiros autores a estudar as cidades formadas a partir de patrimônios religiosos foi Pierre Deffontaines (1944, p.300).

- Paróquia[16] ou Freguesia[17]: de cunho eclesiástico, quase sempre era o passo anterior à transformação do lugar em vila.

Tanto patrimônio quanto patrimônio religioso podem ser usados para designar vila, povoado ou pequeno aglomerado urbano ao menos até a elevação à sede de município, quando a designação "cidade"[18] seria usualmente empregada.

> Contudo, mesmo que o patrimônio ascendesse à cidade, seus limites originais e também os direitos imanentes a ele permaneciam, pois sua doação e transmissão eram perpétuas, conforme as antigas leis pré capitalistas que o guiavam. Ou seja, aqueles que estivessem ocupando áreas do patrimônio, ou da área de fronteira, como também era designado, além de não terem posse definitiva do bem, apenas lhes cabia o direito de uso e gozo, tinham que pagar o foro anual à Igreja Católica e, em caso de repassá-las a outrem, o laudêmio. (GHIRARDELLO, 2010, p. 17)

Nesse sentido as capelas ou patrimonios religiosos são bens vinculados e declarados inalienáveis "in perpetuum" por seus intituidores e com determinados encargos (GHIRARDELLO, 2010, p. 73).

> Capella é o vínculo, cujos rendimentos são destinadosno todo ou maior parte ao cumprimento de encargos pios, para continuação da piedade do instituidor. (ALVES, 1897, p.359)

[16] Definição de paróquia segundo o IGC 1995: Termo proveniente do grego para-oikia, ou seja, aquilo que se encontra perto ou ao redor da casa (supõe-se "do Senhor", ou seja, da Igreja); determinada comunidade de fiéis, constituída estavelmente na Igreja particular, cujo cuidado pastoral é confiado ao pároco como a seu pastor próprio, sob a autoridade do Bispo diocesano; divisão eclesiástica governada por um pároco ou cura; originária e essencialmente de significado espiritual adquiriu, desde o início, significado também material, tendo se integrado ao processo administrativo, como pessoa moral de direito público; nasceu da conjugação de dois fatores: um de caráter espiritual, outro tributário, que exigia a delimitação territorial; equivalente a freguesia.

[17] Definição de freguesia segundo o IGC 1995: Circunscrição eclesiástica que forma a paróquia; sede de uma igreja paroquial, que servia também, para a administração civil; categoria oficial institucionalmente reconhecida a que era elevado um povoado quando nele houvesse uma capela curada ou paróquia na qual pudesse manter um padre à custa destes paroquianos, pagando a ele a côngrua anual; fração territorial em que se dividem as dioceses; designação portuguesa de paróquia.

[18] Definição de cidade segundo o IGC 1995: Título honorífico concedido, até a Proclamação da República, pela Casa Imperial, as vilas e municípios, sem nada a acrescentar à sua autonomia; a partir da Constituição de 1891 este poder é delegado aos Estados, que podem tornar cidade toda e qualquer sede de município; nome reconhecido legalmente para as povoações de determinada importância.

Ainda sobre as denominações, neste contexto de meados do século XIX e início do século XX, também é importante descrever a diferença entre distríto, podendo ser também distríto de paz ou distríto policial, e município. Um local enquanto distrito representa ainda uma subdivisão menor territorial e/ou administrativa subordinada à outro de categoria mais elevada, não possui portanto, total autonomia governamental e/ou jurídica.

Já o município, é uma unidade administrativa que possui a sua sede de município (cidade) e é detentor de uma estrutura de poder público para atender suas necessidades e que lhe garante autonomia. Um município pode ser formado por mais de um núcle urbano (distrito) subordinados à ele.

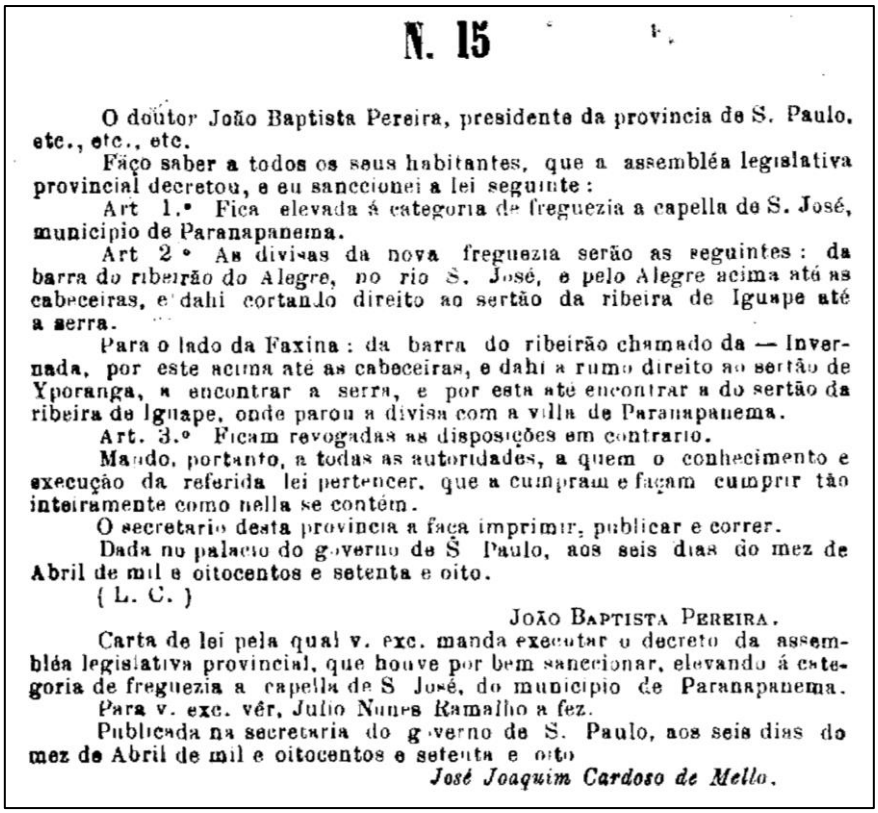
A partir desses dados é possível analisar a trajetória de Campos Novos Paulista no que diz respeito as suas mudanças de título, com o respaldo de seus respectivos diplomas legais (lei, decreto, alvará, etc...), a fim de contextualização e esclarecimento da cronologia dos fatos.

Como visto anteriormente, o município de Campos Novos foi originado de Santa Cruz do Rio Pardo e à este pertenceu até sua elevação à Municipio de Campos Novos do Paranapanema.

Assim, o assentamento inicial, em 1852, o primeiro povoado, em 1855 e o segundo povoado, em 1856 se formaram no território, até então, pertencentes ao município de Santa Cruz do Rio Pardo. Em 1868 é fundado o patrimônio religioso de São José do Rio Novo através da lavratura da escritura e a construção de uma capela as márgens do Rio Novo.

Existem duas leis que falam sobre a elevação para freguesia: a primeira a Lei nº 15, de 06/04/1878, e a segunda a Lei nº 62, de 13/04/1880 (figuras 41 e 42). A segunda, de 1880 é a mais mencionada nos documentos oficiais, mas o autor Tobias (1990, p. 22) explica que a referida lei eleva Campos Novos a distrito de paz.

Figura 41: Lei nº 15, de 06/04/1878 – Ementa: eleva à categoria de freguesia a capela São José do município do Paranapanema, e estabelece as respectivas medidas.



N. 15

O doutor João Baptista Pereira, presidente da provincia de S. Paulo, etc., etc., etc.

Faço saber a todos os seus habitantes, que a assembléa legislativa provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art 1.° Fica elevada á categoria de freguezia a capella de S. José, municipio de Paranapanema.

Art 2.° As divisas da nova freguezia serão as seguintes: da barra do ribeirão do Alegre, no rio S. José, e pelo Alegre acima até as cabeceiras, e dahi cortando direito ao sertão da ribeira de Iguape até a serra.

Para o lado da Faxina: da barra do ribeirão chamado da — Invernada, por este acima até as cabeceiras, e dahi a rumo direito ao sertão de Yporanga, a encontrar a serra, e por esta até encontrar a do sertão da ribeira de Iguape, onde parou a divisa com a villa de Paranapanema.

Art. 3.° Ficam revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no palacio do governo de S Paulo, aos seis dias do mez de Abril de mil e oitocentos e setenta e oito.

(L. C.)

JOÃO BAPTISTA PEREIRA.

Carta de lei pela qual v. exc. manda executar o decreto da assembléa legislativa provincial, que houve por bem sanccionar, elevando á categoria de freguezia a capella de S José, do municipio de Paranapanema.

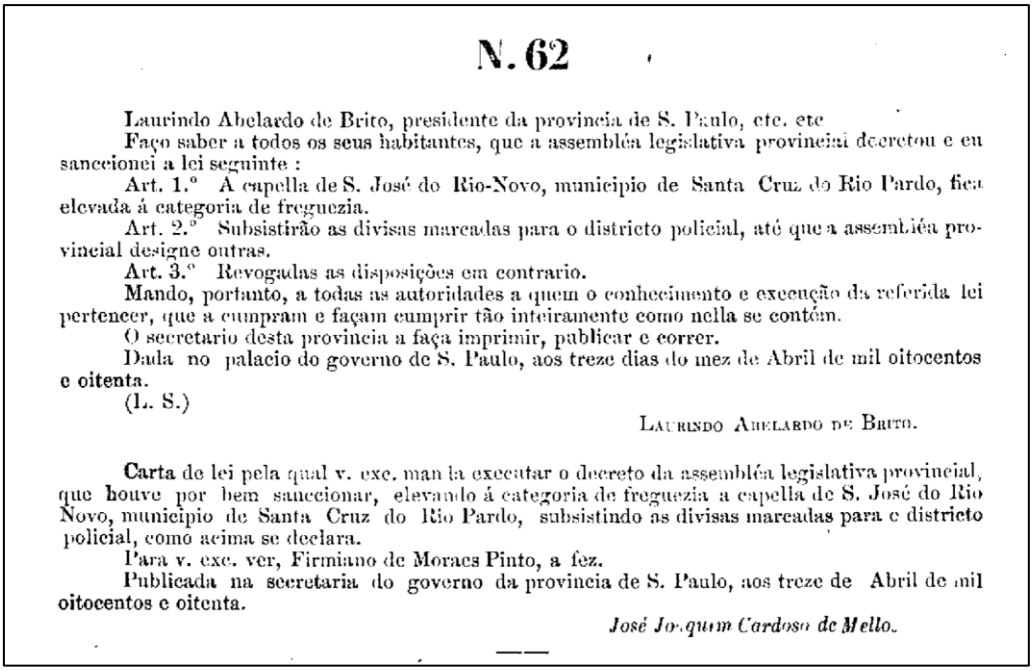
Para v. exc. vêr, Julio Nunes Ramalho a fez.

Publicada na secretaria do governo de S. Paulo, aos seis dias do mez de Abril de mil e oitocentos e setenta e oito

José Joaquim Cardoso de Mello.

Fonte: ALESP – Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/138173>

Figura 42: Lei nº 62, de 13/04/1880 – Ementa: eleva à categoria de freguesia a capela de são José do Rio Novo, município de Santa Cruz do Rio Pardo.



N. 62

Laurindo Abelardo de Brito, presidente da provincia de S. Paulo, etc. etc

Faço saber a todos os seus habitantes, que a assembléa legislativa provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° A capella de S. José do Rio-Novo, municipio de Santa Cruz do Rio Pardo, fica elevada á categoria de freguezia.

Art. 2.° Subsistirão as divisas marcadas para o districto policial, até que a assembléa provincial designe outras.

Art. 3.° Revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no palacio do governo de S. Paulo, aos treze dias do mez de Abril de mil oitocentos e oitenta.

(L. S.)

LAURINDO ABELARDO DE BRITO.

Carta de lei pela qual v. exc. manda executar o decreto da assembléa legislativa provincial, que houve por bem sanccionar, elevando á categoria de freguezia a capella de S. José do Rio Novo, municipio de Santa Cruz do Rio Pardo, subsistindo as divisas marcadas para o districto policial, como acima se declara.

Para v. exc. ver, Firmiano de Moraes Pinto, a fez.

Publicada na secretaria do governo da provincia de S. Paulo, aos treze de Abril de mil oitocentos e oitenta.

José Joaquim Cardoso de Mello.

Fonte: ALESP – Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1880/lei-62-13.04.1880.html>

Alguns registros também mencionam que segundo Eugênio Egas, o distríto policial que deu origem à Freguesia de São José do Rio Novo foi criado por Ato de 24/06/1878. O autor Tobias (1990, p.22) também menciona que por Ato Eclesiástico de 13/08/1883 se tem a elevação à Paróquia.

Finalmente, pela Lei nº 25 de 10/03/1885, cria-se a vila/município com a denominação de Campos Novos do Paranapanema, que foi instalado e desmembrado de Santa Cruz do Rio Pardo em 14/01/1887. É neste momento, então que tem-se a plena autonomia como município.

Apenas sete anos depois de se tornar município Campos Novos do Paranapanema se torna comarca, elevada pela Lei Provincial de 01/03/1890, que foi instalada em 1892. Ser comarca e até, segundo Tobias (1990, p.23), a maior comarca do Estado de São Paulo em certa época, representou o ápice do auge do município, na comarca foram julgadas famosas divisões de terras, ou seja, foi palco de grandes decisões politico-administrativas e que impactavam toda a região do Vale do Paranapanema.

Mas essa situação de prestígio e destaque começa a mudar por volta de 1918, ano em que Campos Novos do Paranapanema deixa de ser comarca, este título é transferido para a cidade de Assis através da Lei nº 1630-A de 26/12/1918.

Figura 43: Documento da Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo – Lei nº 1630-A de 26/12/1918 sobre a transferência do título de comarca de Campos Novos do Paranapanema para Assis.



CAMARA DOS DEPUTADOS

DO

ESTADO DE S. PAULO

Archive-se. Secretaria da Camara dos Deputados, 6 de Dezembro de 1918.

Projecto N. 24 de 1918

Archivado em 6 de Dezembro de 1918.

OBJECTO

Mudando para a cidade de Assis a séde da comarca de Campos Novos do Paranapanema.

Remettido ao Senado, com o officio n. 261, de 3 de Dezembro de 1918.

CD/1918/C 135

CAMARA DOS DEPUTADOS

DO

ESTADO DE S. PAULO

Archive-se. Secretaria da Camara dos Deputados, 26 de Dezembro de 1918.

Projecto N. 24 de 1918

(Emendado pelo Senado)

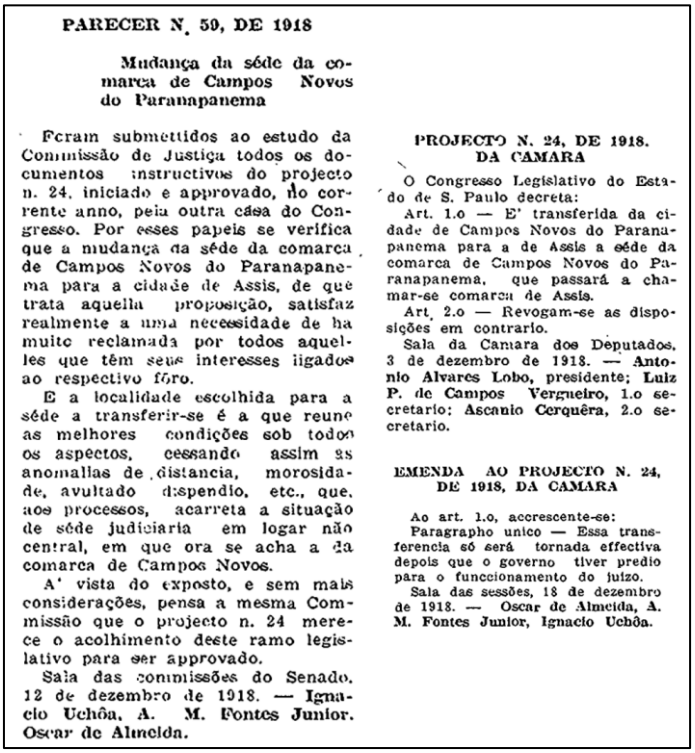
Archivado em 26 de Dezembro de 1918.

OBJECTO

Mudando para Assis a séde da comarca de Campos Novos do Paranapanema.

Enviado á promulgação com o officio nº 321, de 26 de Dezembro de 1918.

CD/1918/C 135



PARECER N. 59, DE 1918

Mudança da séde da comarca de Campos Novos do Paranapanema

Foram submettidos ao estudo da Commissão de Justiça todos os documentos instructivos do projecto n. 24, iniciado e approvado, no corrente anno, pela outra casa do Congresso. Por esses papeis se verifica que a mudança da séde da comarca de Campos Novos do Paranapanema para a cidade de Assis, de que trata aquella proposição, satisfaz realmente a uma necessidade de ha muito reclamada por todos aquelles que têm seus interesses ligados ao respectivo fôro.

E a localidade escolhida para a séde a transferir-se é a que reune as melhores condições sob todos os aspectos, cessando assim as anomalias de distancia, morosidade, avultado dispendio, etc., que, aos processos, acarreta a situação de séde judiciaria em logar não central, em que ora se acha a da comarca de Campos Novos.

A' vista do exposto, e sem mais considerações, pensa a mesma Commissão que o projecto n. 24 merece o acolhimento deste ramo legislativo para ser approvado.

Sala das commissões do Senado, 12 de dezembro de 1918. — **Ignacio Uchôa, A. M. Fontes Junior, Oscar de Almeida.**

PROJECTO N. 24, DE 1918. DA CAMARA

O Congresso Legislativo do Estado de S. Paulo decreta:

Art. 1.o — E' transferida da cidade de Campos Novos do Paranapanema para a de Assis a séde da comarca de Campos Novos do Paranapanema, que passará a chamar-se comarca de Assis.

Art. 2.o — Revogam-se as disposições em contrario.

Sala da Camara dos Deputados, 3 de dezembro de 1918. — **Antonio Alvares Lobo, presidente; Luiz P. de Campos Vergueiro, 1.o secretario; Ascanio Cerquêra, 2.o secretario.**

EMENDA AO PROJECTO N. 24, DE 1918, DA CAMARA

Ao art. 1.o, accrescente-se:

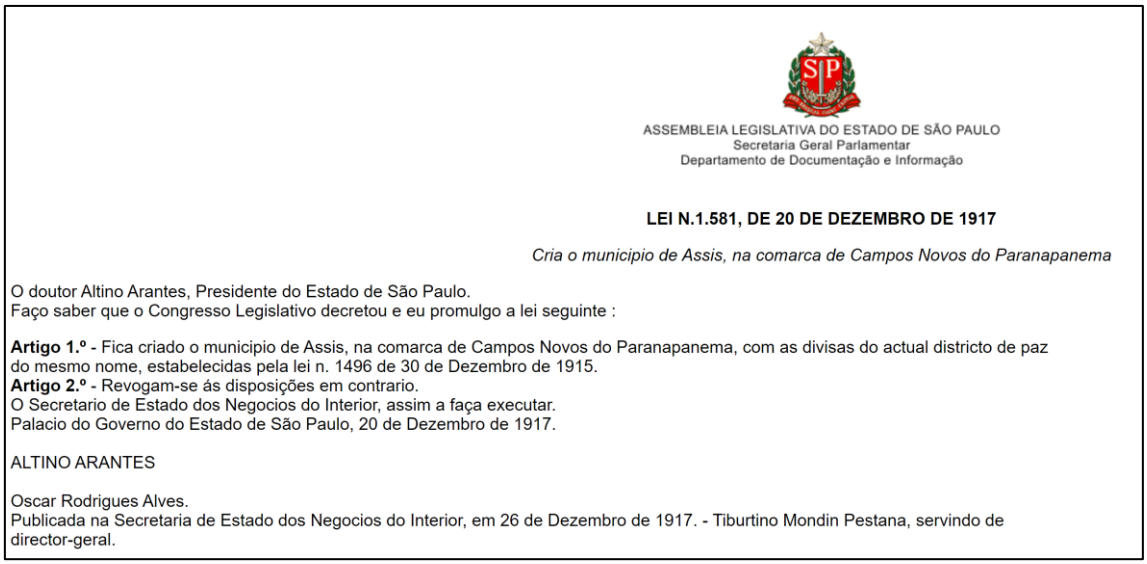
Paragrapho unico — Essa transferencia só será tornada effectiva depois que o governo tiver predio para o funccionamento do juizo.

Sala das sessões, 18 de dezembro de 1918. — **Oscar de Almeida, A. M. Fontes Junior, Ignacio Uchôa.**

Fonte: ALESP - <https://www.al.sp.gov.br/alesp/documento-historico/?idDocumento=27018> - consultado em 01/12/2023.

Importante ressaltar que apenas um ano antes o município de Assis estava sendo criado na comarca de Campos Novos do Paranapanema, em 1917, desmembrado de Platina, que enquanto distríto havia sido criada no território de Campos Novos.

Figura 44: Lei nº1.581, de 20 de dezembro de 1917 - Cria o município de Assis, na comarca de Campos Novos do Paranapanema.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

LEI N.1.581, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1917

Cria o municipio de Assis, na comarca de Campos Novos do Paranapanema

O doutor Altino Arantes, Presidente do Estado de São Paulo.
Faço saber que o Congresso Legislativo decretou e eu promulgo a lei seguinte :

Artigo 1.º - Fica criado o municipio de Assis, na comarca de Campos Novos do Paranapanema, com as divisas do actual districto de paz do mesmo nome, estabelecidas pela lei n. 1496 de 30 de Dezembro de 1915.
Artigo 2.º - Revogam-se ás disposições em contrario.
O Secretario de Estado dos Negocios do Interior, assim a faça executar.
Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 20 de Dezembro de 1917.

ALTINO ARANTES

Oscar Rodrigues Alves.
Publicada na Secretaria de Estado dos Negocios do Interior, em 26 de Dezembro de 1917. - Tiburtino Mondin Pestana, servindo de director-geral.

Fonte: ALESP - <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1917/lei-1581-20.12.1917.html> - consultado em 01/12/2023.

É justamente nesse momento que se tem uma quebra no padrão de ascensão na obtenção de títulos que Campos Novos vinha adquirindo até então, depois da perda da comarca, o município irá regredir à distríto e, portanto, a sede do município é transferida para Bela Vista (atual Echaporã), por meio do Decreto nº 9775 de 30/11/1938.

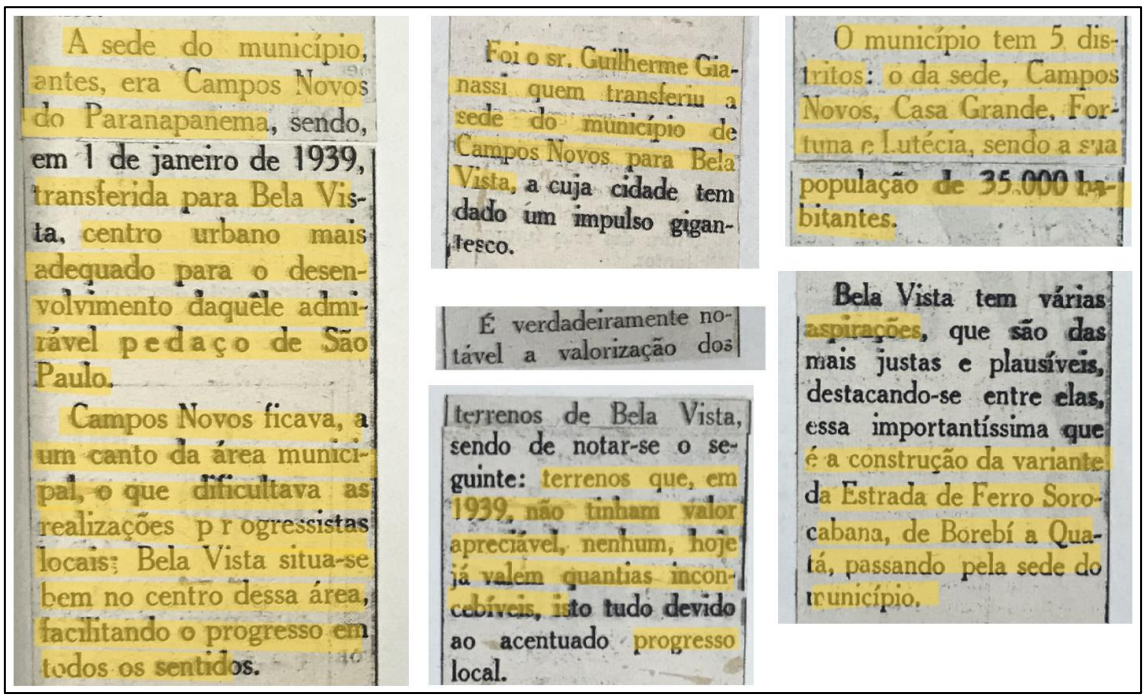
Figura 45: Decreto nº 9775 de 30/11/1938, Anexo nº 1 - Quadro Geral da divisão territorial de São Paulo em comarcas, municípios e distritos – destaque para Bela Vista, pertencente à comarca de Assis, como sede de município e o parênteses “Ex-Campos Novos” logo abaixo.



9 ASSIS	23 ASSIS	55 Assis	Cidade
		56 Tarumã	Vila
	24 BELA VISTA (Ex-Campos Novos)	57 Bela Vista	Cidade
		58 Campos Novos	Vila
		59 Casa Grande	Vila
		60 Fortuna (Ex-Vila Fortuna)	Vila
		61 Lutecia	Vila
	25 CANDIDO MOTA	62 Candido Mota	Cidade
	26 PALMITAL	63 Palmital	Cidade
		64 Platina	Vila
		65 Sussuí (Transferido do município de Candido Mota)	Vila

Fonte: ALESP - <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1938/decreto-9775-30.11.1938.html#:~:text=decreto%20n.,9.775%2C%20de%2030.11.1938&text=Fixa%20o%20novo%20quadro%20de,1943%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAncias> - consultado em 01/12/2023.

Figura 46: Recortes de jornal - sobre a transferência da Sede do Município para Bela – publicado no “Jornal da Manhã” em 27/04/1941.



A sede do município, antes, era Campos Novos do Paranapanema, sendo, em 1 de janeiro de 1939, transferida para Bela Vista, centro urbano mais adequado para o desenvolvimento daquêle admirável pedaço de São Paulo.

Campos Novos ficava, a um canto da área municipal, o que dificultava as realizações progressistas locais; Bela Vista situa-se bem no centro dessa área, facilitando o progresso em todos os sentidos.

Foi o sr. Guilherme Gianassi quem transferiu a sede do município de Campos Novos para Bela Vista, a cuja cidade tem dado um impulso gigantesco.

É verdadeiramente notável a valorização dos terrenos de Bela Vista, sendo de notar-se o seguinte: terrenos que, em 1939, não tinham valor apreciável, nenhum, hoje já valem quantias inconcebíveis, isto tudo devido ao acentuado progresso local.

O município tem 5 distritos: o da sede, Campos Novos, Casa Grande, Fortuna e Lutécia, sendo a sua população de 35.000 habitantes.

Bela Vista tem várias aspirações, que são das mais justas e plausíveis, destacando-se entre elas, essa importantíssima que é a construção da variante da Estrada de Ferro Sorocabana, de Borebí a Quatá, passando pela sede do município.

Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) - Archivo dos “Diarios Associados” de S. Paulo.

Mas a regressão em títulos não parou por ai, no fatídico ano de 1944, pelo Decreto-Lei 14334 de 30/11/1944, o município é extinto e, portanto, regride ao título de distríto e ficará subordinado à Ibirarema. Nesta ocasião tem-se

também uma mudança drástica de denominação, a um dia famosa Comarca de Campos Novos do Paranapanema passa a se chamar Distríto de Nuretama, ficando irreconhecível em título e em nome.

Figura 47: Decreto-Lei nº 14334 de 30/11/1944 - Quadro Geral da divisão territorial de São Paulo em comarcas, municípios e distritos – destaque para Nuretama (ex-Campos Novos) como pertencente à Ibirarema, e pertencentes à comarca de Palmital.

76 Palmital (102) .	165 PALMITAL . ..	359	Palmital	Cidade
		360	Platina	Vila
		361	Sussuí	Vila
	166 IBIRAREMA (ex-Pau d'Alho) (103)	362	Ibirarema (ex-Pau d'Alho)	Cidade
		363	Nuretama (ex-Campos Novos)	Vila (104)

Fonte: ALESP - <https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=122331> - consultado em 15/11/2023.

Conforme observações deste Decreto-Lei 14334:

- 103 - O município de Ibirarema (ex-Páu d'Alho) foi criado com sede na vila de Pau d'Alho e com terras desmembradas dos municípios de Salto Grande, Palmital e Bela Vista.
- 104 - O distrito de Nuretama (ex-Campos Novos) foi transferido do município de Bela Vista para o de Ibirarema (ex-Pau d'Alho).

A análise destas mudanças na hierarquia administrativa da província, ou seja, de títulos, e principalmente a regressão destes, constata que de fato Campos Novos vivenciou um período de declínio, sendo assim, este indicador (títulos) aponta para o declínio.

O momento em que Campos Novos perde o título de comarca é colocado aqui como marco para o início do declínio, mas é importante explicar que esta não é a causa dele, mesmo assim, o período em que isto acontece conversa com a hipotese trabalhada até então nesta pesquisa; de que a principal causa do declínio é a ausência da ferrovia, elemento fundamental, no período, para o desenvolvimento das urbes.

> Depois da máquina a vapor, nenhum outro objeto ou sistema técnico, surgido na Revolução industrial, mudaria de forma tão radical as

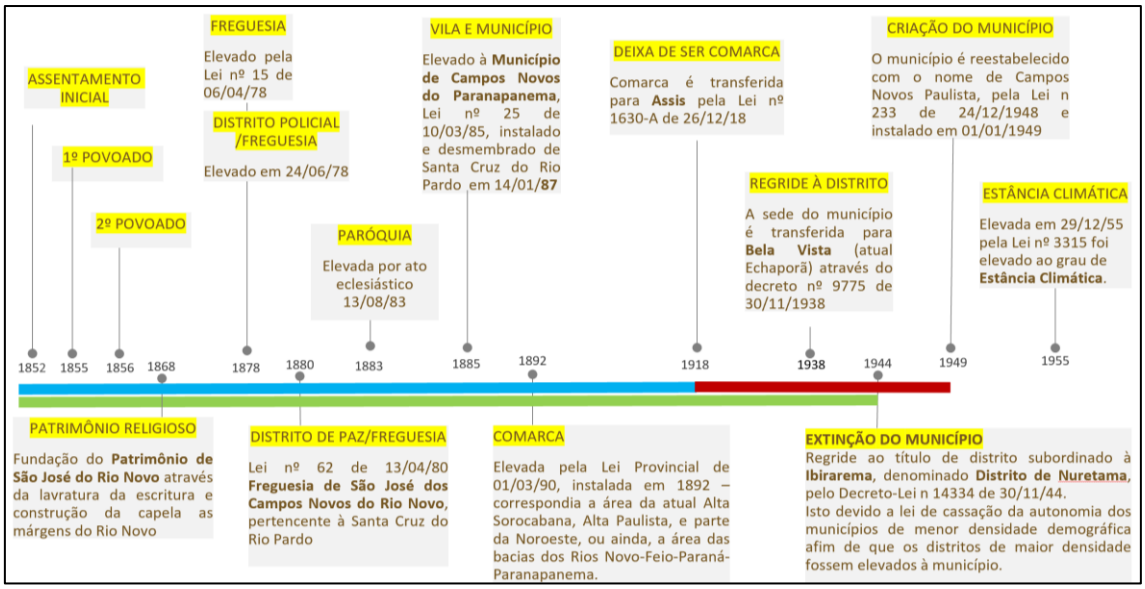
> estruturas econômicas, sociais e políticas do planeta quanto a estrada de ferro. (MARQUES, 2009, p. 29)

Em 1914 a Estrada de Ferro Sorocabana, após mudança de planos em seu traçado que considerava a passagem por Campos Novos (isto será tratado no capítulo 3), chega à cidade de Assis, não coincidentemente, não demorou muito para Campos Novos perder o título de comarca para Assis, em 1918. A falta da ferrovia refletiu no poder e na influência político-administrativa de Campos Novos, e é possível ver isto através da perda do título de comarca e com o que se seguiu: a regressão à distrito e a extinção do município.

Conclui-se, então, que avaliar as perdas de títulos como um indicador de declínio trouxe resultados satisfatórios, uma vez que tornou possível a percepção de que a regressão de títulos, está relacionada com o processo de declínio e com a causa disso. No momento em que a ferrovia desvia de Campos Novos a cidade passa a perder status e autonomia, valores que são representados também pelo título atribuído à ela.

Para melhor entendimento, organizou-se uma linha do tempo (figura 48) representando as mudanças de títulos e os principais acontecimentos vinculados a estes. Na imagem a seguir é possível visualizar como num curto espaço de tempo, de 103 anos (da formação do povoado em 1852 até a elevação ao grau de Estância Climática em 1955), Campos Novos sofreu notórias mudanças em título e nome. Na figura, a linha verde representa o período estudado, a linha azul o período de ascensão, incluindo o auge de Campos Novos e, por fim, a linha vermelha representa o período considerado por este estudo como o de declínio.

Figura 48: Linha do tempo pontuando as mudanças de título de Campos Novos no decorrer dos anos.



Fonte: Organizado pela autora, 2022.

Portanto, a figura anterior resume e reúne os principais resultados discutidos neste item, a partir dela fica evidente que desde sua origem Campos Novos Paulista teve uma rápida ascensão de titulações que refletiam seu status. No entanto esse processo de evolução aparenta ser substituído por outro fenômeno que parece fazer o caminho inverso feito até então, e isto pode ser percebido através da regressão de títulos que sofre. Se até 1918 a soma de fatores apontava para o progresso como se pode nomear o processo contrário que Campos Novos do Paranapanema vivencia a partir de 1918 quando o município perde o título de Comarca até, finalmente, ser extinto em 1944? É neste contexto que o declínio urbano é percebido como um conceito-espelho (contrário) de evolução urbana.

2.2. TERRITÓRIO

Todas as civilizações, em diferentes períodos e localidades, buscaram em sua formação ocupar e organizar o território, e a maneira que isto era feito conta muito sobre a história de um povo. No Brasil e em especial no oeste paulista não foi diferente, a “Marcha para o Oeste” marcou a mentalidade, a cultura, as leis e a forma de se relacionar com a terra de uma civilização.

> No início da formação da civilização, a propriedade era considerada como um atributo divino, concedido aos homens: *domini et terra et plenitudo ejus*. Mais tarde tornou-se um objeto da legislação civil que, nascida na ordem religiosa, foi incorporada, pela evolução dinamica da sociedade, no direito civil. Também aqui no Brasil, os primeiros títulos de propriedades, como prova a posse, eram consagrados na solenidade do registro mediante atos praticados por Sacerdotes, os quaes transcreviam os *jus in ré* em livros paroquiais. (GIOVANNETTI, 90, p. 90)

Em meados do século XIX o objetivo da marcha para o oeste era alcançar as terras desconhecidas do interior paulista em direção as divisas da província, para delas aproveitar ao máximo seu largo potencial. Por volta de 1850 quase toda a zona era completamente desconhecida, Botucatu, por exemplo, havia sido fundada em 1844 e elevado a Vila somente em 1855. Avaré foi fundada em 1862 e elevada a Distrito Policial em 1867, e mais tarde surgiu uma pequena povoação chamada “Três Ranchos”, um simples pouso de boiadeiros que depois seria batizado com o nome de Cerqueira Cesar (GIOVANNETTI, 1943, p. 69-76).

Em 1858, surge São Domingos que originará a Vila de Santa Barbara do Rio Pardo, em 1867 a freguesia de “Lençoes” é criada e, posteriormente em 1872, a freguesia de Santa Cruz do Rio Pardo. Até este momento poucos centros habitados existiam de Botucatu em direção ao Rio Paraná, é neste contexto que surge a figura dos posseiros mineiros, atraídos pela possibilidade da posse de terras, a maior motivação para aqueles que marcharam rumo ao desconhecido em busca de uma nova riqueza naquela época (GIOVANNETTI, 1943, p. 69-76).

Serão estes primeiros mineiros desbravadores que farão as primeiras divisões territoriais nesta parcela do estado, estabelecendo limites e organizando o território de acordo com suas posses e a geografia local, num sistema em que as terras eram divididas em “aguadas”.

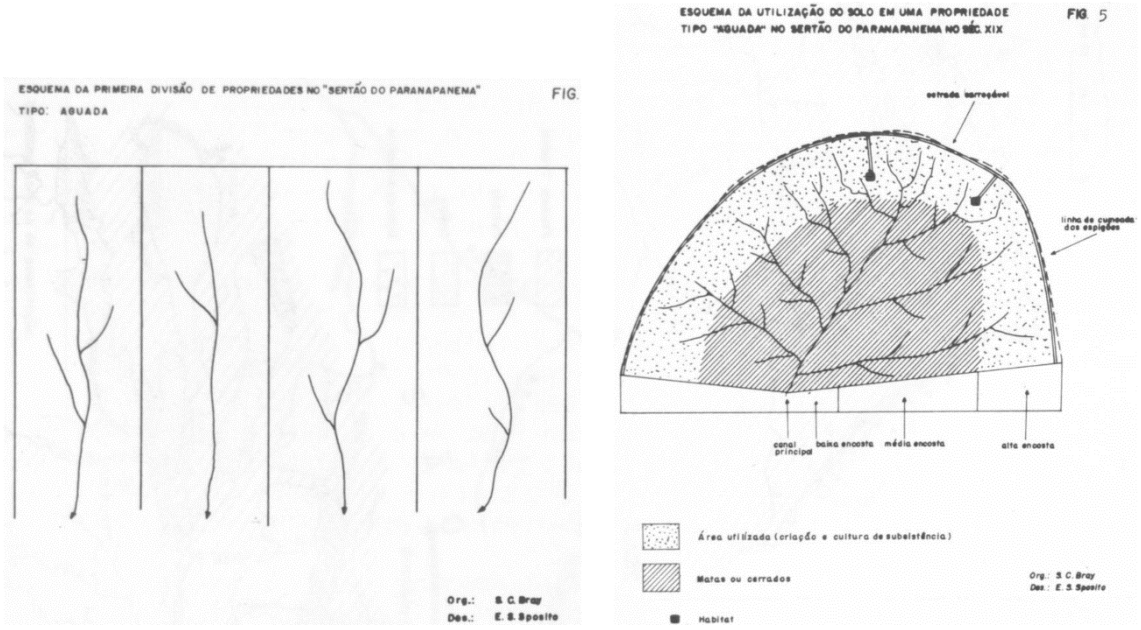
> A divisão da malha fundiária em aguadas, a disposição das vias de circulação carroçáveis, e a utilização do solo, estabelecidos pelos mineiros no sertão do Paranapanema, possuiam formas funcionais em relação as condições naturais, principalmente quanto às formas de relêvo, tipos de vegetação, e aos recursos d’água – elemento

> indispensável para a fixação desses povoadores na área. (BRAY, 2011, p. 7)

Neste sistema de divisão o relevo natural e os caminhos carroçáveis eram de grande importância para nortear os rumos e os limites das propriedades.

> Foi dos espigões que organizaram a exploração do solo, principalmente ao longo dos caminhos carroçáveis. As linhas de cumeadas dos espigões transformaram-se em limites para determinar as demarcações das aguadas. (BRAY, 2011, p. 7)

Figura 49: Esquema representando a “aguada” primeira divisão de propriedade no Sertão do Paranapanema e, ao lado, esquema da utilização do solo dentro de uma aguada – destaque para a estrada carroçável próxima à linha de cumeada do espigão (na alta encosta).



Fonte: Extrato do artigo de Silvio Carlos Bray, 2011, p. 10. Organização e desenho indicados na parte inferior das imagens.

O relevo natural de campos suaves no lado paulista do Vale do Paranapanema proporcionou uma rápida ocupação da terra, em vistas das condições favoráveis da topografia, diferente do lado paranaense, sobre isso Bray (2011) afirma:

> O prosseguimento da ocupação das terras em direção ao Paranapanema não foi tão rápido como no lado paulista, pois a distribuição da rede hidrogtráfica não repetia, no lado paranaense, as

> mesmas condições. (....) os primeiros povoadores do lado paranaense não encontraram para suas penetrações os suaves espigões leste-oeste, existentes do lado paulista. (BRAY, 2011, p. 11)

O período mais intenso de vendas de terras foi de 1890 e 1891, por parte dos herdeiros dos primeiros ocupantes. Nesta época distante da Vila de Campos Novos, eram conhecidos apenas os cursos dos grandes rios: Tiete, Paranapanema e Paraná, e somente três localidades constituíam pontos de progresso: Campos Novos, Platina e Conceição do Monte Alegre (GIOVANNETTI, 1943, p. 93).

Neste momento os latifúndios ainda se mantinham desde o período da ocupação inicial, entre eles apenas uma estreita demarcação separando o domínio de cada proprietário por estreitas picadas, sendo que boa parte dos imóveis era objeto de contentadas judiciarias pela confusão e duplicidade de seus títulos de domínio (GIOVANNETTI, 1943, p 160).

No entanto para o avanço do "progresso" com as novas exigências do povoamento era preciso fracionar, dividir e subdividir os latifúndios para criar a pequena propriedade "base única da riqueza e da consolidação de uma cultura estável e eficiente" (GIOVANNETTI, 1943, p 160-161). Toda essa "imensa mesopotâmia" que eram as terras adiante de Campos Novos foi pela primeira vez reconhecida e fracionada pelas importantes figuras do engenheiro e do agrimensor, auxiliados pelos "picadeiros"[19] (GIOVANNETTI, 1943, p 93).

Iniciou-se, portanto, os processos de grandes divisões de terras que, mais tarde, com o avanço da Estrada de Ferro Sorocabana, se caracterizaram como uma "nova epopeia", nas palavras do autor, "a epopeia majestosa do fracionamento dos imensos latifundios incultos." (GIOVANNETTI, 1943, p 93). Ou ainda, segundo Semeghini (1991), a ferrovia:

> potencializando o intercâmbio de mercadorias, permitiu a diferenciação interna da economia cafeeira e a especialização produtiva, isso acelerou o fim dos grandes latifúndios tradicionais e o surgimento de verdadeiras empresas agrícolas do café. A ferrovia facilitou também o

[19] "'picadeiros' eram os camaradas que abriam picadas, mas além disso eram os guias, os orientadores dos engenheiros na execução dos trabalhos genodésicos" (GIOVANNETTI, 1943, p.96).

> deslocamento da mão-de-obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho. (SEMEGHINI, 1991, p. 110)

Nesse sentido, a configuração do território em aguadas irá mudar no contexto da penetração dos plantadores de café, grileiros e especuladores no sertão do Paranapanema, neste momento a primitiva malha fundiária estabelecida pelos mineiros (as aguadas), se desmembrará e a nova forma das fazendas tradicionais de café serão implantadas (BRAY, 2011, p. 16-18).

O que ocorre na verdade é uma superposição da ocupação cafeeira sobre a ocupação mineira, assim a nova malha fundiária não alterou a forma das aguadas, esta persistiu e com ela o que restou das estradas, caminhos, habitações, a cultura de subsistência e a criação de gado (os dois últimos, agora, como atividade secundária na baixa encosta). Isso principalmente porque tanto a forma do relevo como a disposição das propriedades possuíam configuração favorável para a exploração da cultura do café, principal fator de ocupação do solo a partir do final do século XIX (BRAY, 2011, p. 16-18).

As fazendas também são demarcadas a partir do espigão para o vale, em forma de tiras, e nada mais são que o parcelamento das primitivas aguadas. Tanto a colonização regida pelas aguadas como as pelas fazendas seguiu o modelo característico da divisão das propriedades em relação às condições naturais do relevo com as habitações implantadas mais ou menos alinhadas à meia vertente (da média para a baixa encosta, local em que o perfil de inclinação é mais suave) (BRAY, 2011, p. 16-18).

Quem inicia, portanto, de fato o trabalho de transformar a grande floresta em campo cultivável não é o derrubador da mata, mas sim o agrimensor; o medidor de terras.

> O traçado das glebas é muito mais simples e também o é a fixação dos limites das fazendas. Pode-se notar a similitude que existe entre a maneira de fragmentar essas glebas e a de dividir os distritor municipais. Nos dois casos os processos adotados têm a vantagem de serem cômodos e seguros. (MONBEIG, 1984, p. 215)

Nesse sentido, tanto a gleba quanto o grande município das regiões pioneiras têm a forma de um grande retângulo, cujos lados geralmente são

delimitados por duas grandes bacias hidrográficas, ou cursos d'águas. Os limites dos municípios primitivos são estabelecidos, portanto, pelos espigões e pelos rios dos planaltos ocidentais (MONBEIG, 1984, p. 215).

Daí esse aspecto alongado e geométrico da terra repartida; das glebas que originarão as fazendas e do município pioneiro que originará tantos outros, assim, a forma retangular se repetirá nos municípios originados dos desmembramentos do primeiro. Isto norteará também as características dos loteamentos:

> O traçado dos lotes é o mesmo em toda a parte e, seguramente, é o mais fácil e o menos oneroso no trabalho do loteador. Basta continuar aplicando o sistema utilizado desde o começo da fragmentação da gleba, que consiste em assegurar, tanto ao fazendeiro como ao pequeno sitiante, o acesso, ao mesmo tempo, à água e ao espigão, pois os dois continuarão a servir também como fronteiras naturais. (MONBEIG, 1984, p. 221)

As plantas de loteamentos geralmente repetirão a mesma disposição e parcelamento em cada bacia hidrográfica, isso resultará em lotes em forma geométrica, longos e estreitos e, portanto, parecidos em forma e valor.

> O loteamento é uma transação comercial e, como tal, ela é feita em função dos interesses do vendedor, ou seja, vender o quanto mais possível e ao melhor preço (...) as necessidades comerciais obrigam o loteador a conceber e aplicar um plano de colonização. (MONBEIG, 1984, p. 222)

Diante de tudo isso, é correto afirmar que a forma como o território foi sendo ocupado, organizado e fracionado conta a história da Alta Sorocabana.

> O fenômeno da fragmentação dos latifundios, creou a zona 'pioneira' da Alta Sorocabana. Nasceu o ciclo da policultura, que fez surgir novos centros. (...) Assim a terra despovoada, sem sociedade e sem vida social, tornou-se o maior empório agrícola do Estado. (GIOVANNETTI, 1943, p. 98-99)

2.2.1. Transformações territoriais: as criações e os desmembramentos no território de Campos Novos Paulista.

Mesmo em diferentes períodos, o montante territorial que se obtém é sinônimo de poder, autonomia e influência, seja esse momento o das posses ou, posteriormente, o da compra, onde a terra passa a ser mercadoria. É no território que surgirão os primeiros assentamentos, e como esse território se divide depende de como esse povoamento evolui: para que direção? em que pontos de concentração? em função do que?

> Na nossa zona [da Alta Sorocabana][20] desde os primeiros anos do descobrimento, os grandes latifúndios sofreram uma profunda e radical transformação. (...) Em Campos Novos tornou-se o centro clássico que abrigou por muitos anos os destruidores da propriedade inculta territorial. Foi uma longa quadra de explendor para sua vida comercial, cuja fama chegou a todos os recantos do Estado. De toda parte acorria gente de diversas classes e condições para o então afamado centro de riqueza, um verdadeiro paraiso de negocios que seduzia e que encantava. (GIOVANNETTI, 1943, p. 91)

À medida que um assentamento é criado e progride para povoado e depois para vila, novas configurações territoriais vão se estabelecendo com sucessivas incorporações e desmembramentos. Isto fica muito claro através das mudanças das divisas municipais ao longo dos anos nos mapas do estado de São Paulo. A exemplo tem se o mapa a seguir de 1850, nele é possível perceber como a borda leste do estado, de ocupação mais antiga, já apresenta mais subdivisões em detrimento do surgimento dos municípios que vão se instaurando a partir do desmembramento do território em que se originou o povoado. Nesse sentido, nota-se que quanto mais para dentro do estado menor é o número de subdivisões e maiores são os territórios, isto porque o último município conhecido à oeste era detentor de todo o território que seguia à frente até a divisa com o estado do Mato Grosso.

[20] Entre colchetes: [observação da autora]

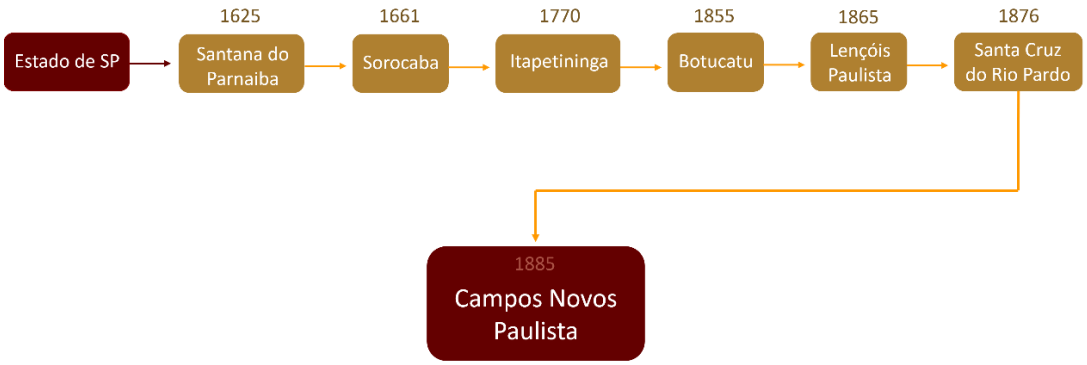
Figura 50: Mapa do Estado de São Paulo de 1850 organizado segundo suas divisões municipais – destaque parra Itapetininga sendo o último município e, portanto, detentor das terras adiante.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Seguindo estas características, Campos Novos Paulista surge a partir de sucessivos desmembramentos até a sua emancipação legal de Santa Cruz do Rio Pardo, em 1885, que deu origem ao município de Campos Novos do Paranapanema, como sugerem as documentações disponibilizadas na ALESP e no IGC.

Figura 51: Desmembramentos territoriais que originaram Campos Novos Paulista.



Fonte: Produzido pela autora, 2022.

Voltando a questão da ocupação mineira, mas agora de modo particular ao objeto de estudo, foi em meio as matas e aos confrontos com os indígenas que José Theodoro seguiu adentrando, a partir da última localidade conhecida na região de Santa Cruz do Rio Pardo, acompanhando a bacia do Rio Pardo, passando pelos “Três Ranchos”, São Domingos, “Lençoes” (Lençóis), Santa Cruz do Rio Pardo e atravessando o Turvo para, por fim, após dias de viagem chegar ao Rio Novo na barra do córrego “Barracca” (GIOVANNETTI, 1943, p. 69-76). Daí em diante seguem os acontecimentos já narrados do surgimento de Campos Novos Paulista.

O que de fato é importante destacar aqui, mais uma vez, é o pioneirismo de Campos Novos em relação à ocupação do território da Alta Sorocabana e como esta “boca de sertão” permaneceu por anos sendo a última localidade alcançada pelo povoamento e, portanto, detentora de enorme extensão de terra até as divisas do estado de São Paulo. Sobre o mapa, em 1889 fazia quatro anos que Campos Novos havia sido elevado à município e estava há três anos de se tornar comarca.

> Com a fundação da Vila de S. Pedro e Campos Novos, foi transferido, pode-se dizer, o centro de ação para novos descobrimentos numa vantagem grande, tanto do ponto de vista geográfico, como no objetivo de povoamento (...) De modo lento, mas seguro, (...) cada vez mais chegavam lavradores e comerciantes que iam se estabelecer nas margens do Rio Novo. (GIOVANNETTI, 1943, p. 72)

Figura 52: Mapa do Estado de São Paulo de 1889 – destaque para Campos Novos sendo o último município e, portanto, detentor das terras adiante, a criação do município aparece no nome de Dr. José Luís de Almeida Couto. Em vermelho o território de Campos Novos.





Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Em meio às terras pertencentes a Campos Novos surgiram inúmeros assentamentos e, boa parte deles, evoluiu para município. Assim, Campos Novos teve o papel de verdadeira "plantadora de cidades", é a partir de seu território que a ocupação rumo a oeste segue acontecendo. Por esse motivo, o indicador território foi escolhido para analisar o declínio de Campos Novos.

Neste momento de "interiorização" incentivada pelo governo, cada vez mais cidades surgem à medida que a região cresce e se desenvolve a partir da produção agrícola. A região sempre buscou aproveitar-se economicamente das condições naturais do local, sobretudo dos vastos campos e cerrados. Como já destacado anteriormente, o cerrado favoreceu o cultivo de gramínea Bachiaria e do fruto Gabiroba, além destes a mangabeira foi muito importante para a economia de Campos Novos.

> Campos Novos. Grande bossoroca[21]. Quanta riqueza de madeira de lei, de tinturaria, cortumes futuros... o vale do Paranapanema prometia! (ALMEIDA, 1960, p. 194)

Num momento de incentivo do governo à exportação da borracha extraída dos seringais (anterior ao advento do café no oeste paulista), outro cultivo ganhou destaque na região de Campos Novos; a mangabeira (Hancornia speciosa), desta, a seiva era muito utilizada para a fabricação da borracha. Nesse contexto, Campos Novos tornou-se centro produtor desta planta nativa. No final do século XIX, o extrativismo da mangaba ainda era importante atividade econômica de exportação no centro sudeste e oeste paulista (PRADO; SATO, 2006, p. 490).

[21] Mesmo que voçoroca, ou ainda, "terra rasgada".

Figura 53: Anúncio de venda da fazenda “Santa Maria” pertencente ao município de Campos Novos do Paranapanema, destaque para a propaganda da terra como propícia ao cultivo de mangabeira.



A FAZENDA

« SANTA MARIA »

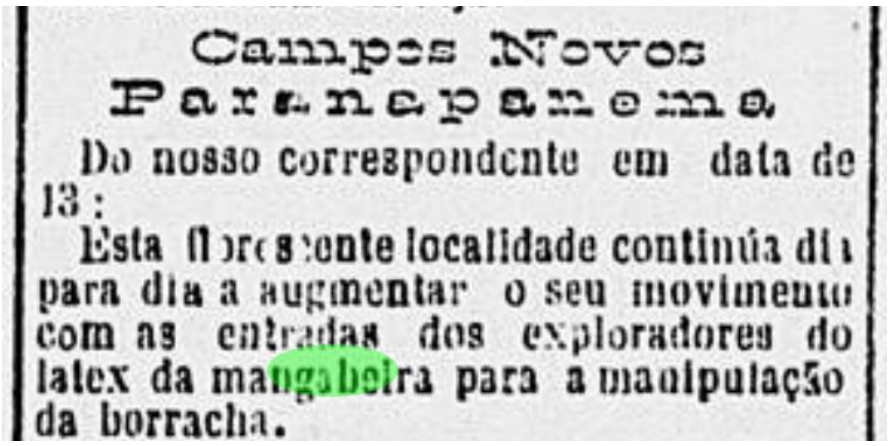
Vende-se, na freguezia de S. José de Campos Novos, no Rio do Peixe, municipio de Campos Novos de Paranapanema.

A fazenda contém 10.634 hectares de terras em matta virgem. Seus terrenos são constituidos de pura terra rôxa, e situados na zona predilecta para a cultivação da mangabeira.

Para informações, dirigir-se a King, Ferreira & Comp., rua da Quitanda n. 11, S. Paulo.

Fonte: Correio Paulistano, data 09/10/1898 – link: <https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_05&pagfis=9516> - acessado em 20/10/23, com intervenção da autora.

Figura 54: Extrato do Correio Paulistano “Mala do interior”, Campos Novos Paranapanema: “Esta florescente localidade continua dia para dia aumentar os eu movimento com as entradas dos exploradores do látex da mangabeira para a manipulação da borracha”.



Campos Novos

Paranapanema

Do nosso correspondente em data de 13:

Esta florescente localidade continúa dia para dia a augmentar o seu movimento com as entradas dos exploradores do latex da mangabeira para a manipulação da borracha.

Fonte: Correio Paulistano, data 17/11/1898 – link: <https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_05&pagfis=9661> - acessado em 20/10/23, com intervenção da autora.

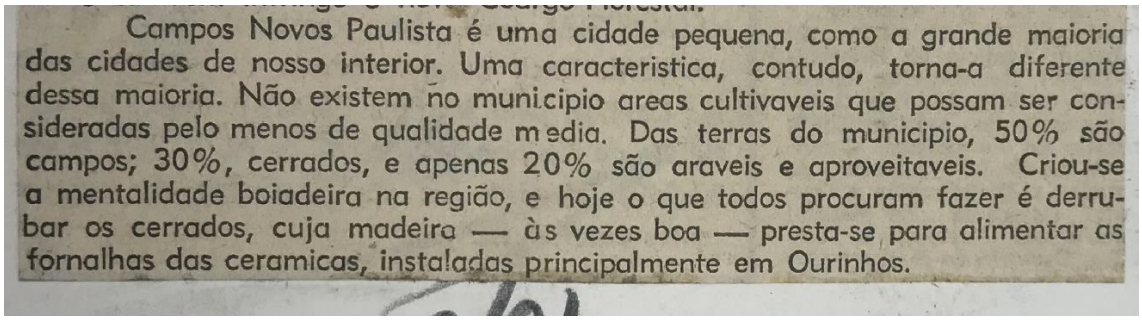
Além da extração para a borracha, o fruto da mangabeira tinha um uso medicinal, sendo o leite da planta eficaz contra tuberculose e outras doenças

pulmonares (Correio Paulistano, 04/08/1885:1; Correio Paulistano, 11/08/1885:1).[22]

O ciclo econômico regional da mangabeira teve fim com a chegada de culturas mais lucrativas que se fortaleceram no centro sudeste e oeste paulista, como o café, a cana de açúcar e as grandes fazendas de gado. Culturas estas que provocaram derrubadas indiscriminadas das matas e cerrados resultando, portanto, na inviabilidade do cultivo da mangabeira na proporção de antes (PRADO; SATO, 2006, p. 490).

A partir daí, com o crescimento da economia da criação de gado, os campos e cerrados passam a representar um empecilho à visão boiadeira que se construía na região, a exemplo disto tem-se o extrato de jornal de 1996 (Figura 55).

Figura 55: Extrato de notícia de jornal de 16/08/1966 – "ignorância cria desertos em campos novos paulista" – Sobre o cultivo das terras e a força da criação de gado na economia.



Campos Novos Paulista é uma cidade pequena, como a grande maioria das cidades de nosso interior. Uma caracteristica, contudo, torna-a diferente dessa maioria. Não existem no municipio areas cultivaveis que possam ser consideradas pelo menos de qualidade media. Das terras do municipio, 50% são campos; 30%, cerrados, e apenas 20% são araveis e aproveitaveis. Criou-se a mentalidade boiadeira na região, e hoje o que todos procuram fazer é derrubar os cerrados, cuja madeira — às vezes boa — presta-se para alimentar as fornalhas das ceramicas, instaladas principalmente em Ourinhos.

Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Apesar de esta ser uma visão limitada sobre a capacidade de aproveitamento dos tipos de solo compostos por campos e cerrados, foi a que formou a mentalidade do local diante das novas formas de economias vigentes; o café, a cana e a produção de gado. Assim, "restou" para Campos Novos investir na criação de gado.

Neste momento, também emerge a estrada de ferro como força motriz das economias vigentes, uma verdadeira rede de apoio ao transporte dessas mercadorias. E, portanto, todo povoado, vila e/ou cidade buscava a instalação

[22] Seccão scientifica: "Cura da phtisica pelo leite da mangabeira" – link: <https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_04&pagfis=6852>, acessado em 20/10/23. "Leite de mangabeira" – link: <https://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_04&pagfis=7079>, acessado em 20/10/23.

de pelo menos um ramal ferroviário, para assim, criar a estabilidade econômica necessária para o crescimento daquela localidade. A questão da ferrovia no território de Campos Novos será tratada com mais detalhes no Capítulo 3.

De volta ao contexto em que Campos Novos tem o papel de “plantadora de cidades”; desde sua emancipação de Santa Cruz do Rio Pardo, em 1885, e consequentemente sua elevação a município, Campos Novos do Paranapanema seguiu atraindo o povoamento e criando distritos em seu território, que quando emancipados se tornariam municípios independentes. O primeiro distrito criado em sua jurisdição foi o distrito de Conceição de Monte Alegre no ano de 1891, através do Decreto nº 142 de 24/03/1891, o distrito se emancipará de Campos Novos (será elevado a município) em 1896 pela Lei nº 400 de 22/06/1896, tem-se estão a primeira divisão do território.

Figura 56: Mapa do Estado de São Paulo de 1900 – destaque para a nova divisão territorial, em vermelho a nova configuração do território de Campos Novos.





Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Três anos depois, em 1894, cria-se o distrito de Platina no município de Campos Novos pela Lei nº 309 de 26/07/1894, este irá se emancipar apenas em 1915, pela Lei nº 1.478 de 24/11/1915. Pele Lei nº 1.526 de 27/12/1916 é criado o distrito de Palmital no território de Campos Novos do Paranapanema e depois tem-se o desmembramento para a criação do município de Palmital pela Lei nº 1.693 de 18/12/1919. Em seguida é criado o distrito de Tabajara (futura Oscar Bressane) no território de Campos Novos pela Lei nº 823 de 17/12/1921 e pelo Decreto nº 6.154 de 13/11/1933 o distrito é transferido para o povoado de Vila Fortuna. Em 1925 tem-se a criação de Garça pela Lei nº 2.100 de 29/12/1925 e sua posterior emancipação em 1928 pela Lei 2.330 de 27/12/1928. Varpa (atual distrito de Tupã) também foi criado no município de Campos Novos no ano de 1927 pela Lei nº 2.237 de23/12/1927, e será transferido para o município de Marília em 1933 pela Lei nº 6.204 de 11/12/1933.

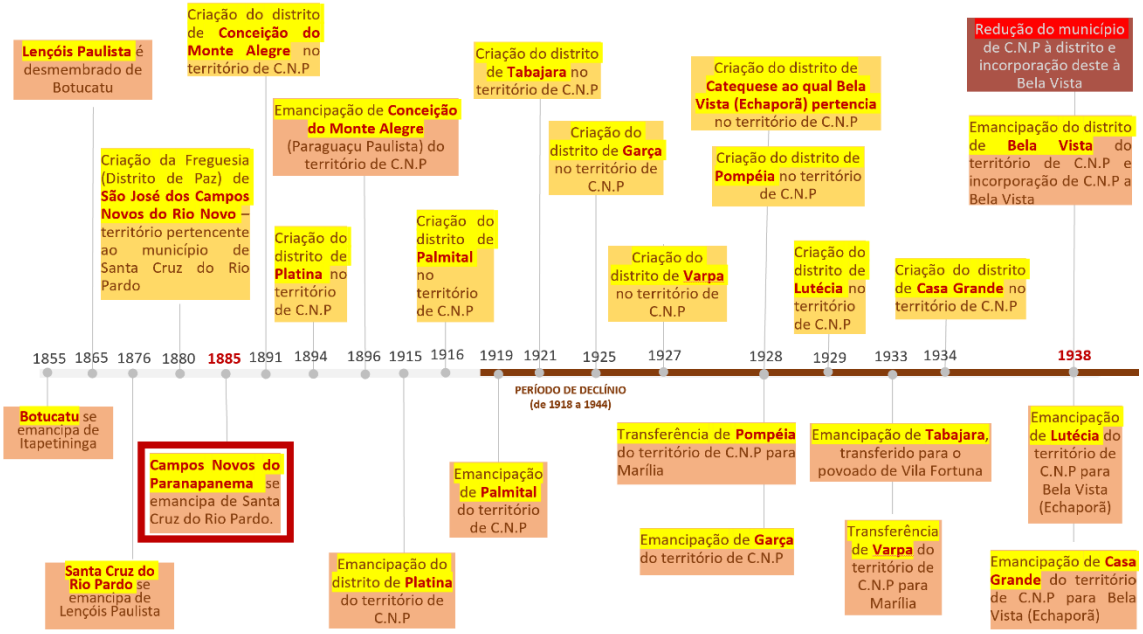
O distrito de Catequese, a qual Bela Vista (atual Echaporã) pertencia, foi criada no município de Campos Novos em 1928, hoje é um bairro rural de Echaporã. Já o distrito de Pompéia é criado em 1928 pela Lei nº 2.282 de

17/09/1928 no território do município de Campos Novos, e se emancipa em 1928 por meio da Lei nº 2.320 de 24/12/1928. O distrito de Lutécia (antigo povoado da Boa Esperança) é criado no território pela Lei 2.380 de 11/12/1929 e pelo Decreto nº 9.775 de 30/11/1938 o distrito é transferido para o município de Bela Vista. Por meio do Decreto nº 6.617 de 21/08/1934 cria-se o distrito de Casa Grande (atual Ocauçú) no município de Campos Novos, quatro anos depois pelo Decreto nº 9.775 de 30/11/1938 o distrito é transferido para o município de Bela Vista. Por fim, Echaporã (antiga Bela Vista) que nasce pertencente à Catequese, que por sua vez fazia parte do território de Campos Novos, tem sua emancipação em 1938 quando a sede do município de Campos Novos é transferida para o povoado de Bela Vista e cria-se, portanto, o município de Bela Vista que terá seu nome alterado para Echaporã mais tarde pelo Decreto-Lei nº 14.334 de 30/11/1944. [23]

Para facilitar a interpretação destas informações e organiza-las em ordem cronológica, foi elaborado uma linha do tempo mostrando as criações que aconteceram no território de Campos Novos e suas emancipações. Na imagem a seguir: em amarelo as criações de distritos e em laranja os desmembramentos que ocorreram no território de Campos Novos Paulista.

[23] Informações obtidas do documento "Municípios e Distritos do Estado de São Paulo" dos arquivos do IGC, disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.igc.sp.gov.br/produtos/arquivos/municipios_e_distritos.pdf

Figura 57: Linha do tempo com as criações de distritos no território de Campos Novos e seus respectivos desmembramentos ao longo dos anos. Em vermelho o período de declínio, de 1918 a 1944.



Fonte: Organizado pela autora, 2022.

Além dos municípios citados que surgiram diretamente do desmembramento do território de Campos Novos Paulista, é importante pontuar que indiretamente o município gerou ainda mais cidades da Alta Sorocabana. Isto porque os limites territoriais de Campos Novos, em dado momento, alcançavam as divisas do estado, portanto as várias subdivisões e ramificações dos desmembramentos que aconteceram, ora ou outra, comprovam suas origens das terras de Campos Novos.

A exemplo disto: a cidade de Assis, que tem seu distrito criado por Lei nº 1.496 de 30/12/1915 no município de Platina em 1915, mesmo ano em que a própria Platina havia se emancipa de Campos Novos. Além disso, o Patrimônio de Assis foi originado da doação de terras da fazenda Taquaral, em Campos Novos do Paranapanema, conforme a citação:

> em 17 de maio [de 1880], o Capitão [Francisco de Assis Nogueira] registrara a doação que fazia de 80 alqueires de terras da Fazenda Taquaral, no sertão dos Campos Novos do Paranapanema, para a formação de um patrimônio que seria conhecido como “Patrimônio de Assis” (...) As terras foram recebidas pelo vigário da Freguesia de São

> José dos Campos Novos do Paranapanema, o padre Paulo de Maio.[24] Essas terras deram origem ao "Patrimônio e Assis, onde se desenvolveria posteriormente a cidade de Assis. (DI CREDDO, 2003, p. 73)

A partir destes dados e analisando as mudanças de título que Campos Novos teve, é possível diferenciar dois momentos bem distintos (I) de ascensão: no qual Campos Novos aparece como pioneira, depois boca de sertão formadora de cidades e por fim, o auge como comarca da região, e (II) o de declínio: quando se perde o título de comarca, acontecem as emancipações territoriais, regride a distrito e por fim é extinto. Comparando os dois indicadores (título e território) com os dois períodos identificados, se pode concluir que à medida que o status de Campos Novos diminui, menor também se torna o seu território. Ou ainda, que a perda da autonomia municipal teve reflexo na perda territorial e vice e versa.

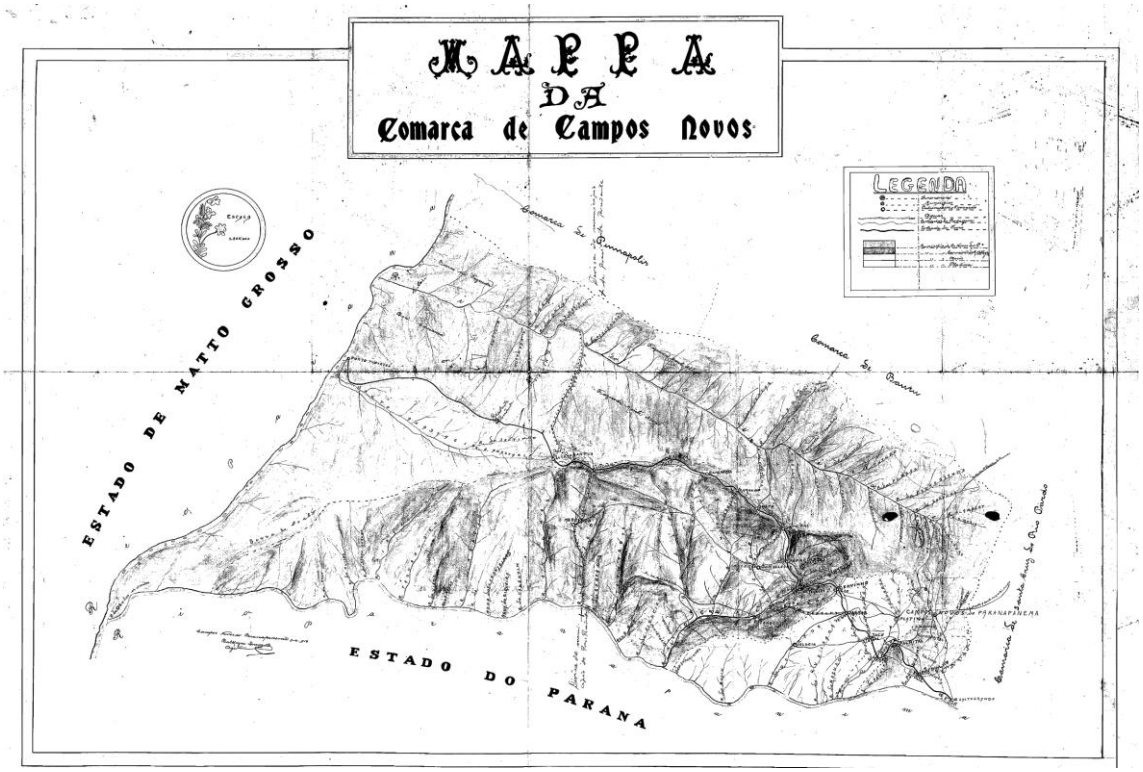
A influência territorial que o município teve no seu auge como Comarca de Campos Novos do Paranapanema é percebida primeiro pelo tamanho de seu território, segundo pelas atividades dos "engenheiros pioneiros" [25] que residiam na comarca e realizavam inúmeros trabalhos na região[26], e terceiro pelas já mencionadas cidades que foram originadas a partir do antigo território da comarca, verdadeiros vestígios das "glórias" do passado.

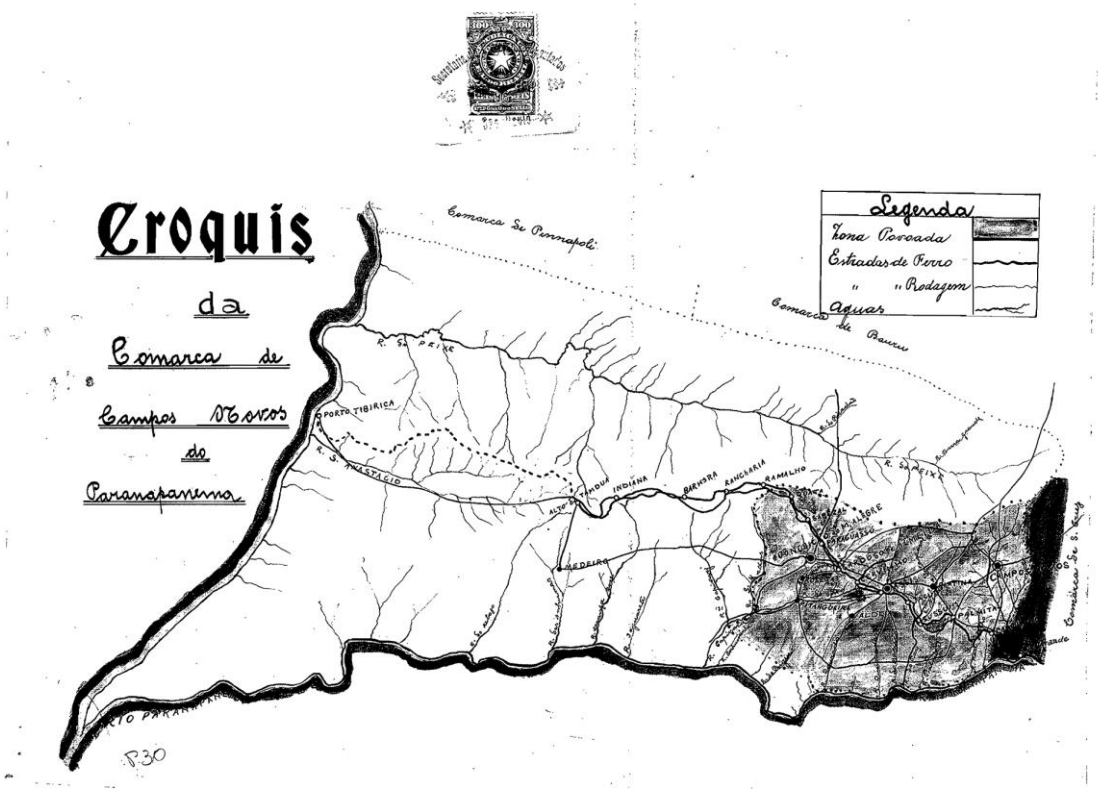
> Nos primeiros tempos a Comarca dominava a vasta extensão territorial desde o ribeirão Coimbra até as barrancas dos rios Paranapanema e Paraná e o divisor Peixe-Paranapanema. Campos Novos concorreu para a creação e desenvolvimento de todas as cidades e municipios que foram formando e separando. (GIOVANNETTI, 1943, p. 109)

Figura 58: Mapa da Comarca de Campos Novos anexo ao Documento da Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo – Lei nº 1630-A de 26/12/1918 – destaque para a porção territorial pertencente à comarca de Campos Novos do Paranapanema que faz limite, na parte superior, com as Comarcas de Penápolis e Bauru, à direita com a Comarca de Santa Cruz do Rio Pardo, em baixo com o Rio Paranapanema (limite com o estado do Paraná), e a esquerda

[24] Primeiro vigário de Campos Novos, irmão do fundador de Campos Novos Nicolau de Maio.
[25] Dentre eles o engenheiro-agrimensor, historiador e escritor Bruno Giovannetti.
[26] "A Vila de Campos Novos teve seu apogeu de gloria quando foi centro das atividades profissionais dos engenheiros que ali residiam" (GIOVANNETTI, 1943, p. 93)

limite com o Rio Paraná (limite com o estado do Mato Grosso). Atenção também, no croqui, para a “Zona Povoada” que se limita às proximidades da sede da comarca; Campos Novos.





Fonte: Setor <https://www.al.sp.gov.br/alesp/documento-historico/?idDocumento=27018> - Acessado em 15/05/2023. <https://www.al.sp.gov.br/repositorioAH/Acervo/Alesp/Republica/C_135/0024_1918.pdf> - Acessado em 15/05/2023.

> No momento que é elevado a comarca o município tem sua área compreendida ao que hoje a Alta Sorocabana (configuração atual), ou o equivalente a área abrangida pelas “aguadas”, isto é, pelas bacias dos Rios Novo-Feio-Paraná-Paranapanema. (TOBIAS, 1990, p. 22)

A representação do montante territorial de Campos Novos Paulista enquanto comarca deixa evidente que seu território foi muito vasto e influenciou a configuração territorial da região da Alta Sorocabana. No entanto após 1918, com a transferência da comarca para Assis, o território encolhe em proporções notáveis, devido a perda do prestígio, da influência e consequentemente graças as emancipações. Também é importante relacionar estes indicadores com o contexto histórico da ferrovia no processo de expansão territorial, em especial, o da Sorocabana cortando o estado de São Paulo.

> O surgimento da estrada de ferro no Brasil esteve ligado à necessidade de modernização do processo de produção dependente, com a finalidade de ajustá-lo ao capitalismo em expansão. O crescimento ferroviário acompanhou o processo de transformação da economia brasileira, servindo à expansão da produção agro-exportadora e, a partir das primeiras décadas do século XX, serviu também de suporte ao avanço das frentes pioneiras na expansão das fronteiras internas do capitalismo. (MARQUES, 2009, p.34-35)

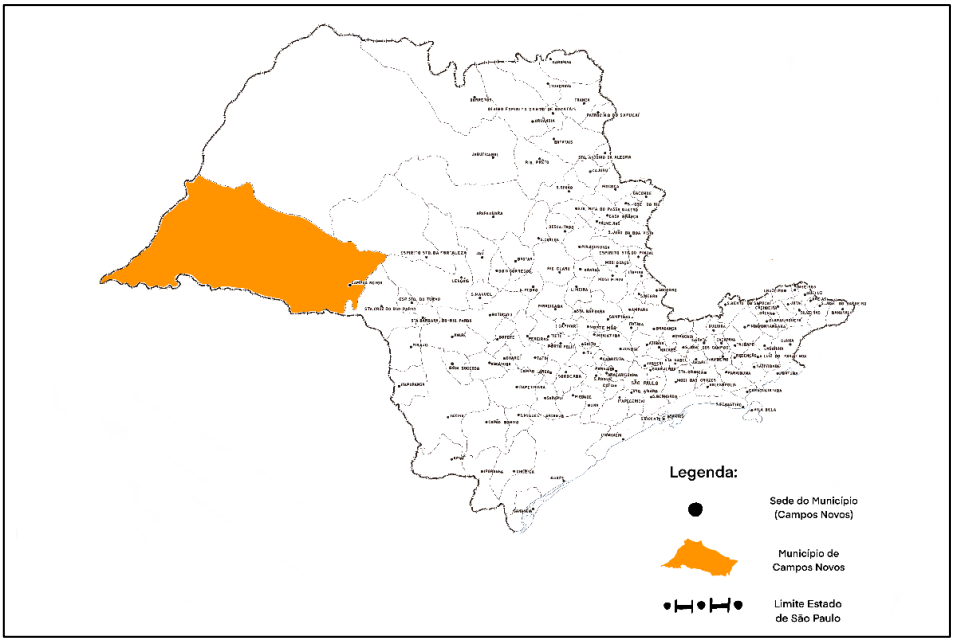
Nos planos originais da Estrada de Ferro da Sorocabana a linha férrea alcançava Campos Novos, pelo fato de este ser um dos últimos centros desenvolvidos da região, e ainda, comarca. Assim, enquanto a passagem da linha férrea pelo território de Campos Novos estava nos planos, o território se manteve, à medida que a linha tronco da Sorocabana muda seu destino e os projetos ferroviários considerando Campos Novos no traçado não acontecem, menor se torna a parcela territorial do município, que não consegue se manter sem o progresso que a ferrovia trazia.

> A Estrada de Ferro Sorocabana chega ao “sertão paulista” e corre por territórios marcados por densas florestas e rarefeitas povoações, só de longe em longe apareciam as estações com suas dependências,

> rodeadas por modestos ranchos e habitados por trabalhadores que "Pareciam pessoas varridas, por forte tempestade, dos centros civilizatórios. (GIOVANNETTI, 1943, p. 160)

A seguir será apresentada uma sequência de mapas mostrando as mudanças territoriais do município de Campos Novos ao longo dos anos (1889,1900, 1911, 1920, 1933, 1940, 1950 e 1960), sobretudo, as perdas. Os anos representados são aqueles em que foi possível encontrar dados suficientes para a elaboração dos mapas, com base nas informações contidas nas instituições APESP e SEADE.[27]

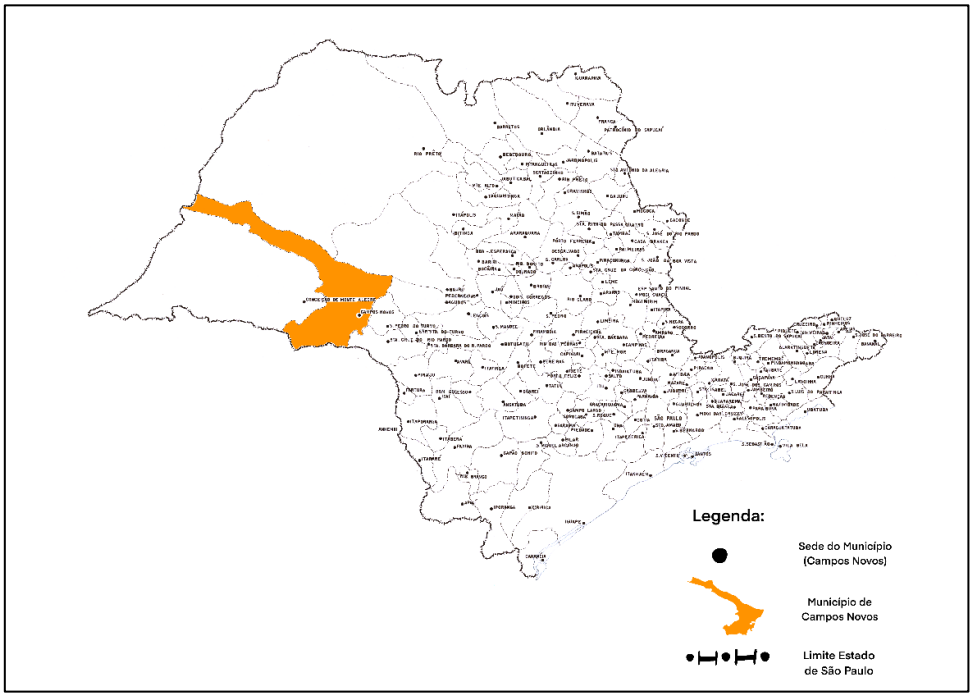
Figura 59: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1889.



Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo da APESP, 2023.

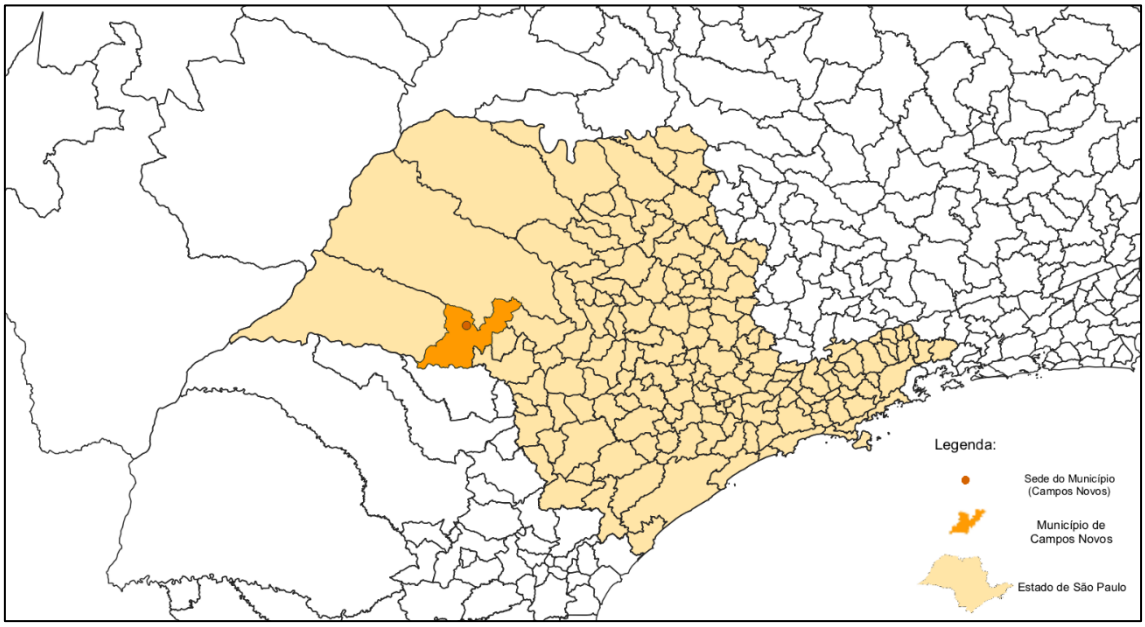
[27] Os mapas elaborados a partir dos dados georreferenciados do SEADE aparecem com a representação da sede do município de Campos Novos deslocada para onde seria o núcleo urbano de Echaporã (antiga Bela Vista) e não Campos Novos, que foi sede até 1938 quando regride a distrito de Bela Vista e em 1944 quando passa a ser distrito subordinado à Ibirarema. Acredita-se ser um erro. O mapa de 1940 está com a localização certa da sede do município, que neste momento de fato era Bela Vista. Os mapas de 1889 e 1900 elaborados a partir de mapas da APESP apresentam uma representação mais condizente com a localização do núcleo urbano de Campos Novos, bem como os mapas de 1950 e 1960 elaborados a partir dos dados do SEADE.

Figura 60: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1900.



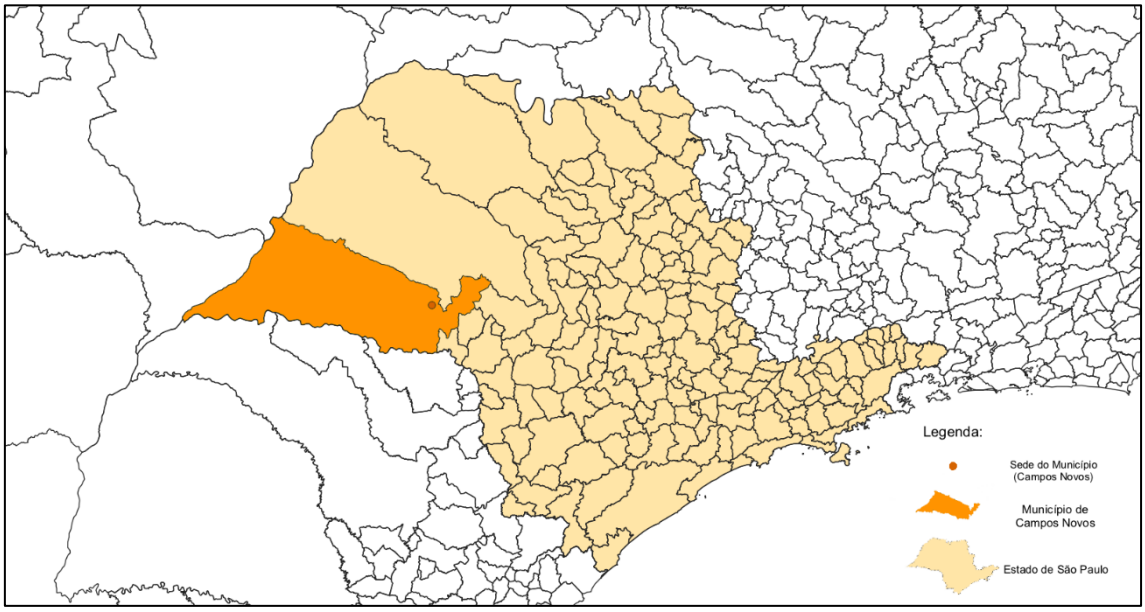
Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo da APESP, 2023.

Figura 61: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1900.



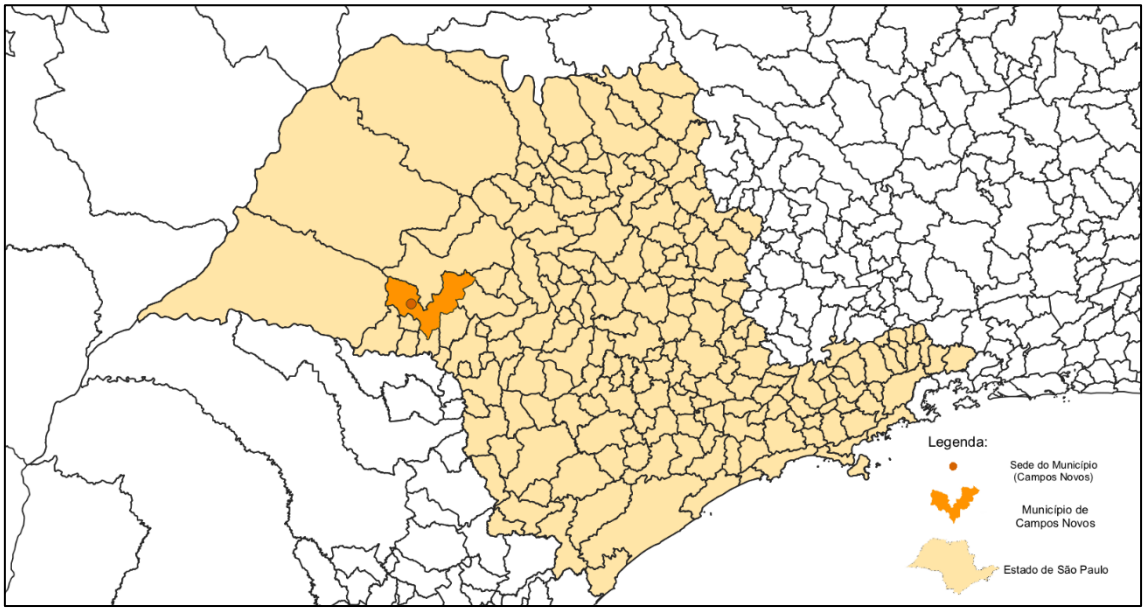
Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 62: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1911.



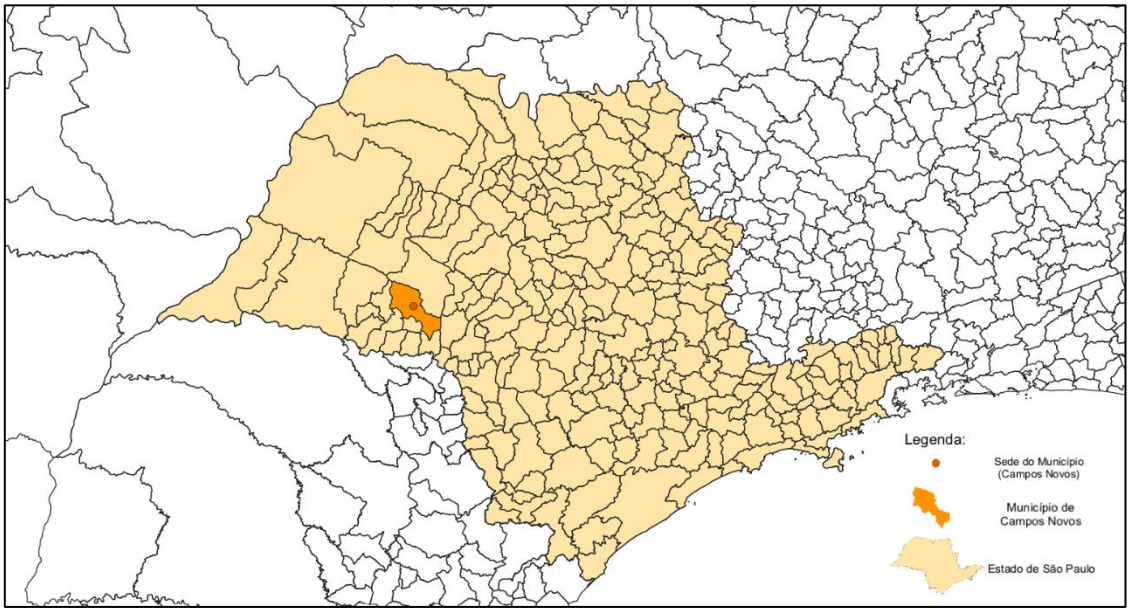
Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 63: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1920.



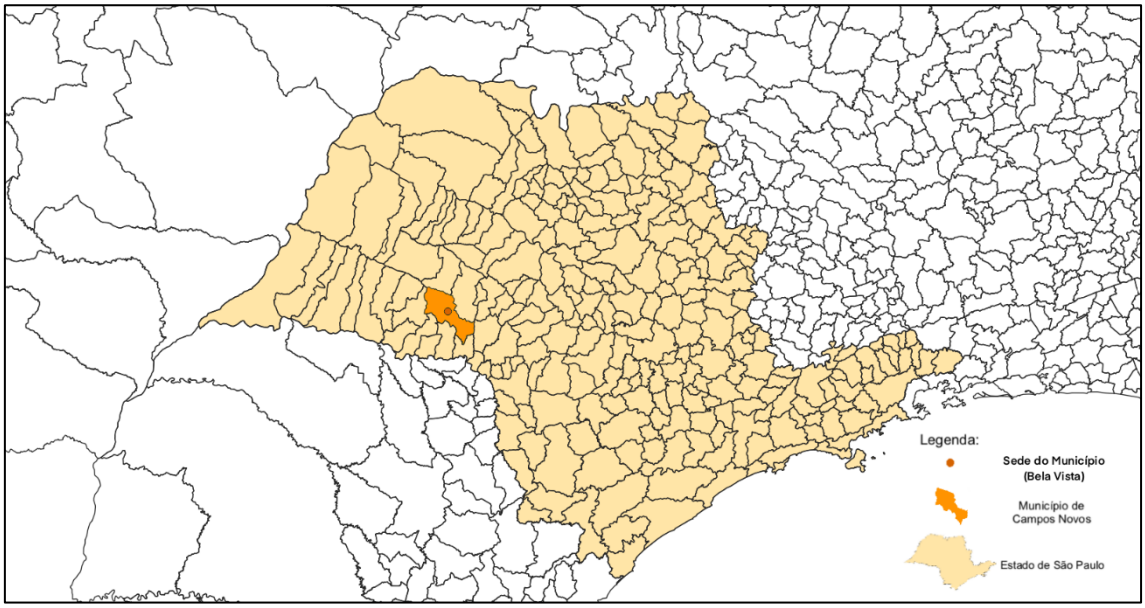
Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 64: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1933.



Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 65: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1940.



Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 66: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1950.



Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Figura 67: Mapa do município de Campos Novos no ano de 1960.



Fonte: Organizado pela autora a partir de mapas do arquivo do SEADE, 2023.

Relacionando as impressões feitas das transformações territoriais ilustradas na sequência de mapas representados pelas figuras 59 a 67 e a linha do tempo presente na figura 57, pode-se chegar à conclusão de que dentre os anos de 1889 e 1960, foram nos anos de 1889 e 1911 que Campos Novos atingiu os maiores territórios: em 1889 ainda como município, mas gozando das vantagens de ser pioneira e “boca de sertão”, e em 1911 quando Campos Novos

Paulista atingiu seu auge territorial enquanto comarca, com grande influência político-administrativa.

No entanto, nos anos seguintes é possível perceber sucessivas perdas, de títulos e territórios, fato que reforça um dos principais pontos deste trabalho; o município passou por um processo de transição; do auge ao declínio, ou seja, de seu momento "glorioso" como comarca, a partir de 1892, até sua extinção de fato em 1944.

Em 1914, a Sorocabana é inaugurada no município de Assis e, portanto, a linha de ferro desvia do município de Campos Novos, diante da ausência da ferrovia há uma grande perda territorial que pode ser percebida nos mapas de 1911 e 1920, além disso, neste intervalo de tempo entre os dois mapas, Campos Novos havia perdido o título de comarca (para Assis) em 1918.

Comparando os mapas dos anos de 1940 e 1950 é possível perceber outra significativa perda territorial por conta da extinção do município em 1944. De 1950 em diante a "involução" parece ter dado lugar à uma estagnação que dificultou a retomada do crescimento, seja ele em forma, número ou influência.

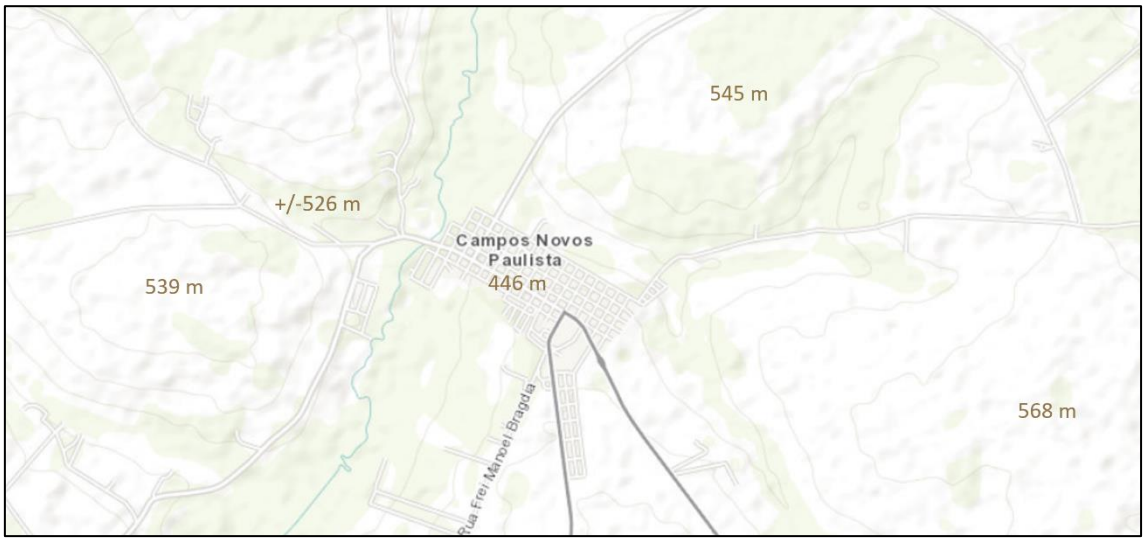
2.3. TRAÇADO

O contraste entre o que a cidade já foi com o que ela é hoje constata e facilita a interpretação do processo de contração urbana que nela ocorreu, por isso o traçado é pontuado aqui como mais um indicador do fenômeno de declínio. Uma das formas de perceber essa fenomenologia do retrocesso é a partir de uma análise urbana, em resumo, o que aconteceu com a malha urbana ao longo dos anos, os elementos moduladores dessa estrutura, bem como, os elementos que se ausentaram do contexto.

Um núcleo urbano é o conjunto das atividades humanas, os elementos urbanos e a forma que estes se organizam e se relacionam. Os elementos urbanos inicialmente se desenvolvem à medida que as necessidades humanas se modificam. As construções e suas funções, a distribuição das zonas, os acessos, o calçamento e o arruamento, a medida das quadras, os meios de transporte, as áreas públicas, de lazer e de comércio, tudo que é relacionado ao urbano e a vida que ali se estabelece faz parte da cidade.

No período dos primeiros povoados, sobretudo aqueles à oeste do estado de São Paulo, o assentamento era estabelecido onde as condições do relevo eram favoráveis e onde a vida tinha melhores condições de se manter, ou seja, na proximidade das águas. Nesse sentido, quando José Theodoro de Souza, no reconhecimento da zona do Vale do Paranapanema, chegou às margens do Rio Novo “pensou que a topografia se prestava maravilhosamente para fundar uma povoação, e mandou levantar no alto do campo um cruzeiro, como marco inicial” (GIOVANNETTI, 1943, p. 139). O autor Cobra (1923) ainda descreve que das cabeceiras do Córrego da Barraca desce uma topografia suave por uma encosta de espigão, até a margem esquerda do rio, onde a vista se espraia pelos campos ao redor. De fato, condições propícias para um povoado.

Figura 68: Mapa topográfico de Campos Novos Paulista – núcleo urbano em região de baixada.



Fonte: <https://www.melhoresrotas.com/m/mapa-topografico-da-campos-novos-paulista> - Acessado em 10/06/2023.

Como visto anteriormente, a localização da cruz de arranchamento deu origem ao primeiro povoado à poucos quilômetros do povoado que perdurou e cujo traçado será analisado neste trabalho. O núcleo urbano de Campos Novos surgiu de fato, situado na barra do Córrego da Barraca com o Rio Novo, em região de forquilha.

Nos moldes de um patrimônio religioso, boa parte das decisões do patrimônio que surge eram tomadas por parte da Igreja Católica, ainda mais

considerando que esta foi, até a primeira Constituição republicana, parte do Estado. Ainda assim, é importante observar que para o arruamento de terras dos patrimônios religiosos e sua administração era "necessário todo um arcabouço legislativo e burocratas ligados à esfera temporal, e que, portanto, o civil e o religioso entrelaçavam-se continuamente, parte das vezes com previsíveis conflitos." (GHIRARDELLO, 2010, p. 17).

Neste contexto os Códigos de Postura foram elementos cruciais para nortear a organização desses centros habitados que surgiam, como forma de legislar sobre os elementos urbanos, como por exemplo, estabelecendo parâmetros e regulamentações a respeito do tamanho das quadras, das larguras das ruas, de questões administrativas, financeiras, de serviços urbanos e de higiene. Para este último houve também a criação do primeiro Código Sanitário do Estado, em 1894, o qual irá reforçar a ocupação urbana levando padrões de conduta no que diz respeito à saúde pública e ao trato do urbano (GHIRARDELLO, 2010, p. 34).

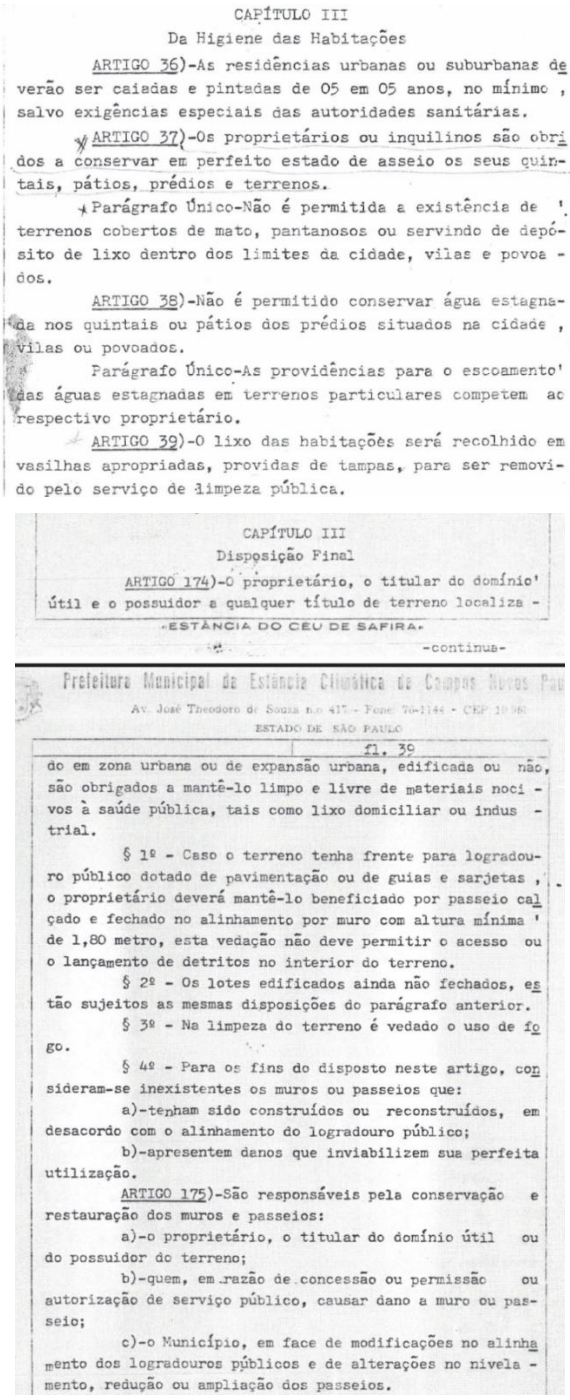
> Nesses títulos e nos capítulos gerais [dos códigos de postura], vários assuntos eram tratados: alinhamento, limpeza, iluminação, 'desempachamento' de vias; construções de uso comum, como pontes, chafarizes, prisões, cemitérios e matadouro; regularidade e elegância externa dos edifícios e ruas; edifícios ruinosos; comodidade, higiene, saúde e asseio público; prevenção de incêndios, venda de pólvora e produtos explosivos; vagação de doentes, loucos e animais ferozes; silêncio urbano; conservação de estradas; feiras, vendas ambulantes e espetáculos públicos; casas de caridade; escolas de primeiras letras e educação dos órfãos; tranquilidade e segurança pública; aquisição de máquinas e instrumentos rurais, melhora das raças de animais, distribuição de sementes pela Câmara etc. (GHIRARDELLO, 2010, p. 56)

No contexto da primeira Constituição brasileira de 1824 (e o ato adicional de 1834), as câmaras municipais eram obrigatoriamente responsáveis pela elaboração dos códigos de postura[28], após a promulgação da Constituição de

[28] Originalmente tratados de códigos de posturas policiais (GHIRARDELLO, 2010, p. 55)

1824 e conforme determinava a Lei de 1º de outubro de 1828[29], o que ficou conhecido como Regimento das Câmaras Municipais (GHIRARDELLO, 2010, p. 55).

Figura 69: Recortes do Código de Posturas da Estância Climática de Campos Novos de 1990 – Capítulo III, sobre a higiene das casas e disposição final.



CAPÍTULO III

Da Higiene das Habitações

ARTIGO 36)-As residências urbanas ou suburbanas deverão ser caiadas e pintadas de 05 em 05 anos, no mínimo, salvo exigências especiais das autoridades sanitárias.

ARTIGO 37)-Os proprietários ou inquilinos são obrigados a conservar em perfeito estado de asseio os seus quintais, pátios, prédios e terrenos.

Parágrafo Único-Não é permitida a existência de terrenos cobertos de mato, pantanosos ou servindo de depósito de lixo dentro dos limites da cidade, vilas e povoados.

ARTIGO 38)-Não é permitido conservar água estagnada nos quintais ou pátios dos prédios situados na cidade, vilas ou povoados.

Parágrafo Único-As providências para o escoamento das águas estagnadas em terrenos particulares competem ao respectivo proprietário.

ARTIGO 39)-O lixo das habitações será recolhido em vasilhas apropriadas, providas de tampas, para ser removido pelo serviço de limpeza pública.

CAPÍTULO III

Disposição Final

ARTIGO 174)-O proprietário, o titular do domínio útil e o possuidor a qualquer título de terreno localiza-

-ESTÂNCIA DO CÉU DE SAFIRA-

-continua-

Prefeitura Municipal da Estância Climática de Campos Novos Pau

Av. José Theodoro de Souza nº 417 - Fone: 76-1144 - CEP 89.6

ESTADO DE SÃO PAULO

fl. 39

do em zona urbana ou de expansão urbana, edificada ou não, são obrigados a mantê-lo limpo e livre de materiais nocivos à saúde pública, tais como lixo domiciliar ou industrial.

§ 1º - Caso o terreno tenha frente para logradouro público dotado de pavimentação ou de guias e sarjetas, o proprietário deverá mantê-lo beneficiado por passeio calçado e fechado no alinhamento por muro com altura mínima de 1,80 metro, esta vedação não deve permitir o acesso ou o lançamento de detritos no interior do terreno.

§ 2º - Os lotes edificados ainda não fechados, estão sujeitos as mesmas disposições do parágrafo anterior.

§ 3º - Na limpeza do terreno é vedado o uso de fogo.

§ 4º - Para os fins do disposto neste artigo, consideram-se inexistentes os muros ou passeios que:

a)-tenham sido construídos ou reconstruídos, em desacordo com o alinhamento do logradouro público;

b)-apresentem danos que inviabilizem sua perfeita utilização.

ARTIGO 175)-São responsáveis pela conservação e restauração dos muros e passeios:

a)-o proprietário, o titular do domínio útil ou do possuidor do terreno;

b)-quem, em razão de concessão ou permissão ou autorização de serviço público, causar dano a muro ou passeio;

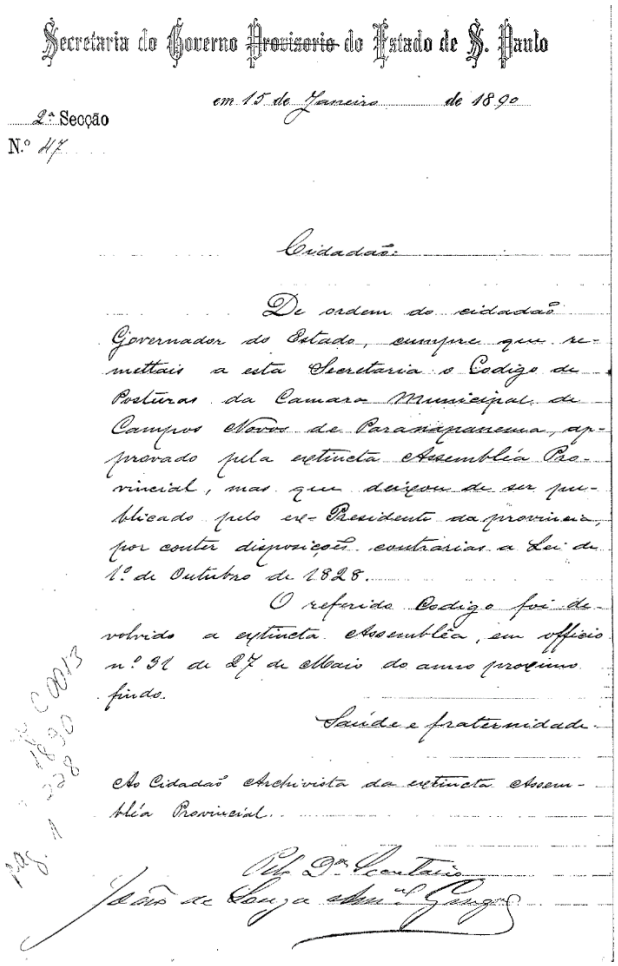
c)-o Município, em face de modificações no alinhamento dos logradouros públicos e de alterações no nivelamento, redução ou ampliação dos passeios.

Fonte: Prefeitura Municipal de Campos Novos Paulista.

[29] "Lei 1 º de Outubro de 1828. Dá nova forma as Câmaras Municipaes, marca suas atribuições, e o processo para sua legislação, e dos Juizes de Paz". (GHIRARDELLO, 2010, p. 55)

Apesar de serem elaborados pelas câmaras, os códigos, por lei, tinham que ser submetidos à aprovação das assembleias, estas poderiam alterá-los ou revogá-los, como exemplo tem-se na figura a seguir o Código de Postura do Município de Campos Novos do Paranapanema de 1890 “aprovado pela Assembleia Provincial”.

Figura 70: Código de Postura do Município de Campos Novos do Paranapanema, 1890.



Secretaria do Governo ~~Provisorio~~ do Estado de S. Paulo

em 15 de Janeiro de 1890

2ª Secção

N.º 47

Cidadão

De ordem do cidadão Governador do Estado, cumpre que remetta a esta Secretaria o Codigo de Posturas da Camara Municipal de Campos Novos de Paranapanema, approvado pela extincta Assembléa Provincial, mas que deixou de ser publicado pelo ex-Presidente da provincia, por conter disposições contrarias a Lei de 1.º de Outubro de 1828.

O referido Codigo foi devolvido a extincta Assembléa, em officio n.º 31 de 27 de abril do anno proximo findo.

Saúde e fraternidade

Ao Cidadão Archivista da extincta Assembléa Provincial.

O Dr. 2º Secretario

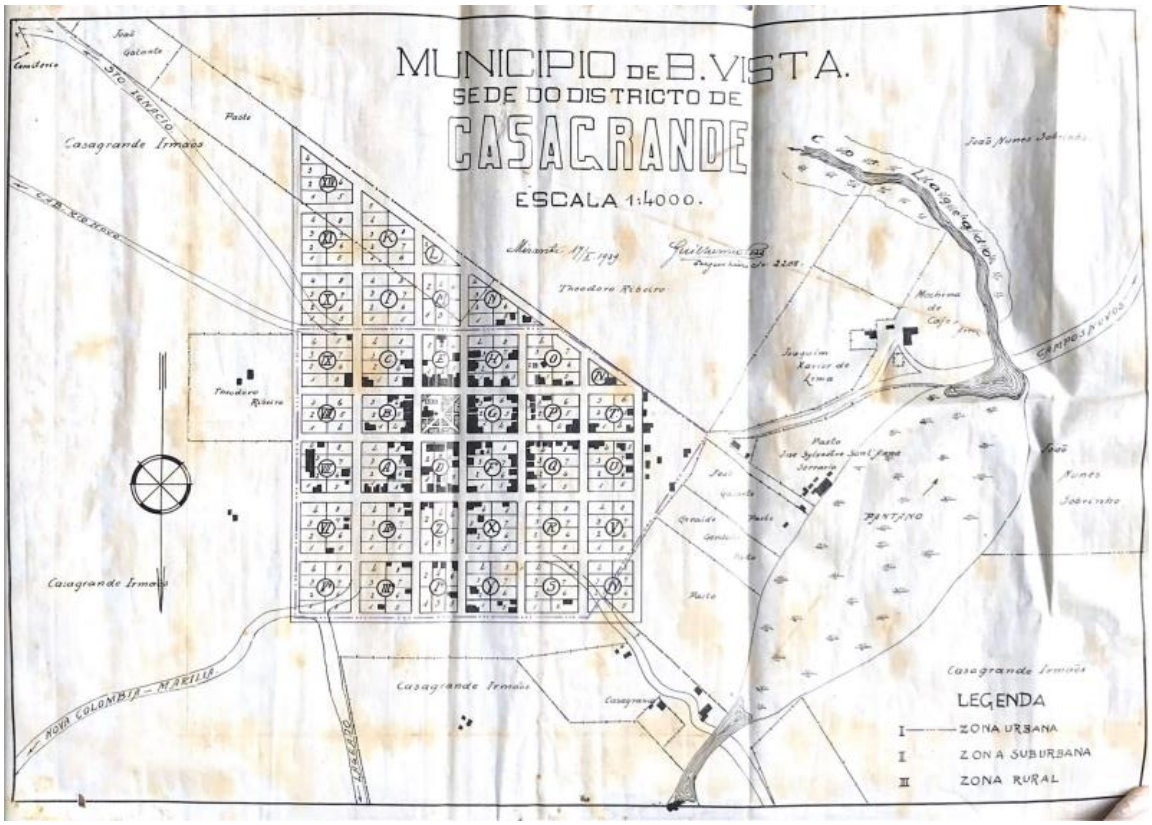
João de Souza Queiroz

C0013 1890 228

Fonte: Acervo Histórico da Assembleia Legislativa do Estado, disponível em: <https://app.al.sp.gov.br/acervohistorico/>

Quando uma localidade ainda não tinha seu próprio código de postura, geralmente está assimilava as diretrizes adotadas por um centro mais desenvolvido que já tinha o código aprovado pela Assembleia Provincial. Além disso, os povoados criados dentro da circunscrição territorial de um município deveriam considerar para a elaboração de seu traçado o código de postura de sua “cidade mãe”, isto era fruto de lei emanada pelo município para o novo povoado (GHIRARDELLO, 2010, p. 60).

Figura 71: Distrito de Casa Grande (futura Ocauçú) originado no município de Campos Novos em 1934 – destaque para o traçado retilíneo seguindo os moldes da "cidade mãe" – Planta de 1939.



Fonte: Prefeitura de Campos Novos Paulista.

Os Códigos de Posturas tinham forte influência do arcebispado da Bahia, principalmente no que diz respeito à localização da Igreja Matriz em pontos mais altos do núcleo urbano e com um espaço livre a frente para dar suporte as festas religiosas como, por exemplo, as procissões, celebrações e quermesses. Como a igreja era a proprietária das terras, lhe cabia a escolha da melhor e mais adequada posição para a capela, assim, o templo deveria estar em "lugar decente, alto, livre de umidade, desviado quando possível de lugares imundos." (GHIRARDELLO, 2010, p. 136).

É fato que os códigos de postura proporcionaram às cidades do período imperial um modelo básico de conduta, embora as câmaras tivessem liberdade de criar artigos dentro do código de posturas, estes estavam submetidos à aprovação da Assembleia Provincial, isso resultou em um centralismo político por parte do Estado, desse modo, o poder central tinha a possibilidade de dirigir e influenciar não só o destino político e administrativo das câmaras, mas também

o padrão urbano, como por exemplo padrões relativos ao traçado regular do chão GHIRARDELLO, 2010, p. 58).

O primeiro artigo do Código de posturas de Campos Novos do Paranapanema de 1893 traz disposições sobre a medida das ruas e o formato dos largos e praças para o município de Campos Novos, e também, para os povoados originados em seu território, os quais herdarão as diretrizes do código da “cidade mãe”.

> Artigo 1º - Todas as ruas e travessas que forem abertas nesta villa ou nas povoações que se criarem neste Município terão des metros de largur. As praças e largos serão quadrangulares sempre que o terreno permitir. (Código de posturas de Campos Novos do Paranapanema. Registros de leis municipais, livro de 1881 a 1905. Centro Cultural de Echaporã)

Na República, o Código Sanitário do Estado de 1894 manterá os moldes imperiais sobre o traçado urbano dos patrimônios; verdadeiros arruados em xadrez.

> Portanto, pode-se dizer que, a partir da segunda década do século XIX, as cidades passaram a contar com extenso corolário de medidas em relação ao espaço urbano que foram responsáveis pela criação de modelo e por condutas aproximadas na administração pública, o que pode ser comprovado pela configuração atual dessas cidades, em particular no âmbito de seu traçado urbano”. (GHIRARDELLO, 2010, p. 59)

O modelo reticulado da cidade se mantém durante a expansão cafeeira nestas novas cidades que iam surgindo. Este padrão repetitivo da urbe também se deu em razão da cópia dos códigos de posturas das cidades mais antigas e relevantes, afinal, poucas eram as vilas que tinham pessoal gabaritado para executar obras mais complexas.

Tudo isso contribuiu e caracterizou a formação e evolução do traçado das cidades formadas nesta parcela do estado, desde seu início com o desbravamento das matas, a demarcação das terras, o projeto da vila, o crescimento do traçado até a realidade da ferrovia que irá formar muitas cidades, mas também reorganizar em muitos aspectos as já existentes.

Neste momento, as ferrovias assumem o papel de “plantadoras de cidades”, “cargo” antes pertencente às cidades pioneiras bocas de sertão, que eram as responsáveis pela criação de inúmeros distritos em suas jurisdições. Estas cidades originadas no período do café e da ferrovia manterão os moldes do traçado em quadrícula. As cidades eram formadas a partir da gleba de uma ou mais fazendas e, portanto, essa ocupação, visando a maior obtenção de lucro possível e o máximo aproveitamento do território, condicionou a maioria dos traçados urbanos. Evitar custos era uma diretriz que resultava em uma menor preocupação com os investimentos na infraestrutura e no planejamento do projeto urbanístico, o qual acabava por prender-se à um traçado ortogonal que futuramente se desenvolveria de forma repetitiva e monótona (CONSTANTINO, 2010, p.3).

2.3.1. O traçado de Campos Novos

Ao entender o processo de formação desta cidade fica evidente as motivações que influenciaram o desenho urbano desde os seus primórdios como São José do Rio Novo; um traçado ortogonal, predominantemente um quadrilátero retilíneo estabelecido a partir de um quarteirão todo destinado a ser a praça principal e a duas avenidas principais que se cruzam. (SILVA, 2006, p.159). Essa leitura do território a partir dos conceitos de Silva (2006) permite analisar a malha urbana a partir de um “fator de diferenciação” que é a ausência da ferrovia.

Este traçado mais rígido e tradicional que apresenta uma praça cercada por quatro ruas acabava por ser muito eficiente e econômico na época, já que o traçado geral dificilmente precisava ser alterado e originava ruas mais ou menos iguais, as quais proporcionavam lotes de praticamente mesmo valor, facilitando muito a venda e o eventual prolongamento de vias na expansão da cidade.

No caso do patrimônio religioso, após a doação da terra um dos primeiros serviços a ser executado para sua efetivação era a indicação de um arruador para estabelecer seu traçado. O arruador normalmente era um agrimensor prático ou formado que tinha como principal função profissional o corte da terra rural. Engenheiros ou arquitetos eram raríssimos no “sertão paulista” (GHIRARDELLO, 2010, p. 96).

No entanto, conforme visto no item anterior (no indicador “território”), um dos motivos da fama e do prestígio da percursora Campos Novos era o fato de muitos engenheiros residirem no município e realizarem diversos trabalhos na região. De formação mais antiga, Campos Novos abrigou boa parte dos primeiros engenheiros que atuaram na Alta Sorocabana, com destaque para o seu momento de comarca, que representou o apogeu de glória, também porque era o centro das atividades desses profissionais (GIOVANNETTI, 1943, p. 93).

> Em 1889, os membros da Comissão Militar, engenheiros Jerónimo Vilela Tavares e José da Silva Braga demarcaram as terras pertencentes ao Patrimônio, cuja área resultou de alq. 32. 270. Dois anos depois o engenheiro Pinto da Silva Vale, elaborou o projeto da Vila... (GIOVANNETTI, 1943, p. 101)

Portanto em 1891, apenas há um ano de ser elevada à comarca, o engenheiro Pinto da Silva Vale traça o projeto de Campos Novos. No início, o núcleo urbano se estabelecia de forma mais simples, sobre isso Giovannetti (1943) afirma:

> Nos primeiros tempos tudo era tosco e pobre: casebres cobertos de sapé com paredes de pau a pique, ruas cheias de tocos de árvores recem-abatidas, duas praças quasi invisiveis por estarem asfixiadas no meio do matagal que se alastrava intensamente fora das linhas geométricas traçadas e que só um tosco cruzeiro indicava a existencia das mesmas. (GIOVANNETTI, 1943, p. 100-101)

O autor fala sobre o início de Campos Novos, mas enfatiza que em 25 de agosto de 1892, quando a comarca foi instalada no município, é que “uma nova vida resplandeceu na longínqua cidade sertaneja” (GIOVANNETTI, 1943, p.109), e continua:

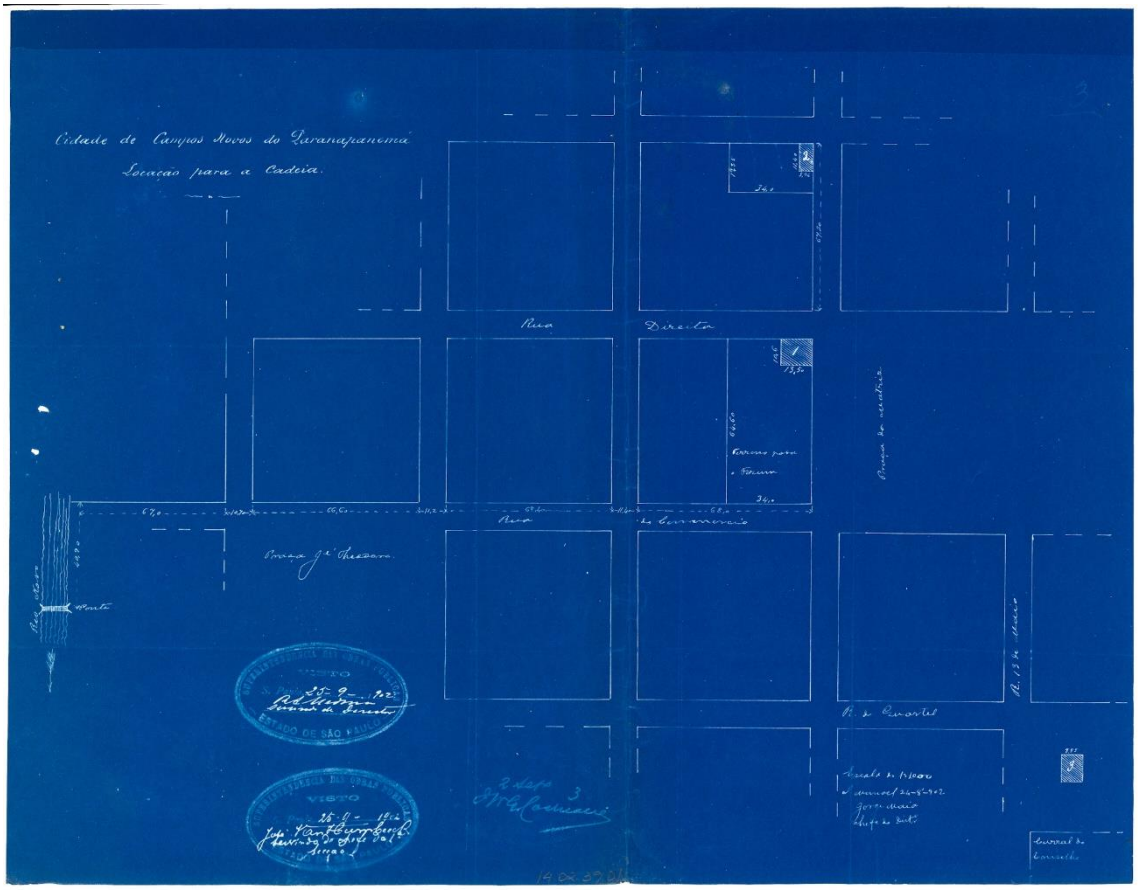
> Teve uma vida agitadíssima seja no campo politico, como no judiciário. Foi o foco de irradiação para o oeste e, ali se foram superpondo varias camadas etnográficas, na concurrencia dramática pela posse das terras. (GIOVANNETTI, 1943, p.109)

2.3.1.1. Alguns elementos urbanos

Os elementos urbanos compõem o traçado, e alguns deles podem ser ponto norteador da organização da cidade e suas zonas. Para o patrimônio religioso a cruz de arranchamento marca o ponto em que se construirá a capela que poderá, ou não, se tornar a futura matriz. Além de ser o marco inicial do núcleo urbano, o largo que a acompanha originará outro importante espaço urbano: a praça. Assim, esse conjunto de igreja mais praça formará o quadrante inicial da malha urbana, e a partir dele e para ele se organizarão as vias de acesso. Geralmente os prédios públicos também ficavam próximos a esta área, como é o caso da casa de câmara e cadeira, se tornando este, portanto, o centro das atividades urbanas.

No caso de Campos Novos tem-se o Fórum, que reunia a prisão, a sala do júri, dos jurados e das testemunhas na mesma construção localizada na frente da praça da matriz. A seguir o desenho urbano de 1902 mostrando a locação para a cadeia e, em seguida, uma planta do Fórum de Campos Novos do Paranapanema.

Figura 72: Planta de locação do edifício destinado a cadeia e fórum da Comarca de Campos Novos do Paranapanema, 1902.



Fonte: Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

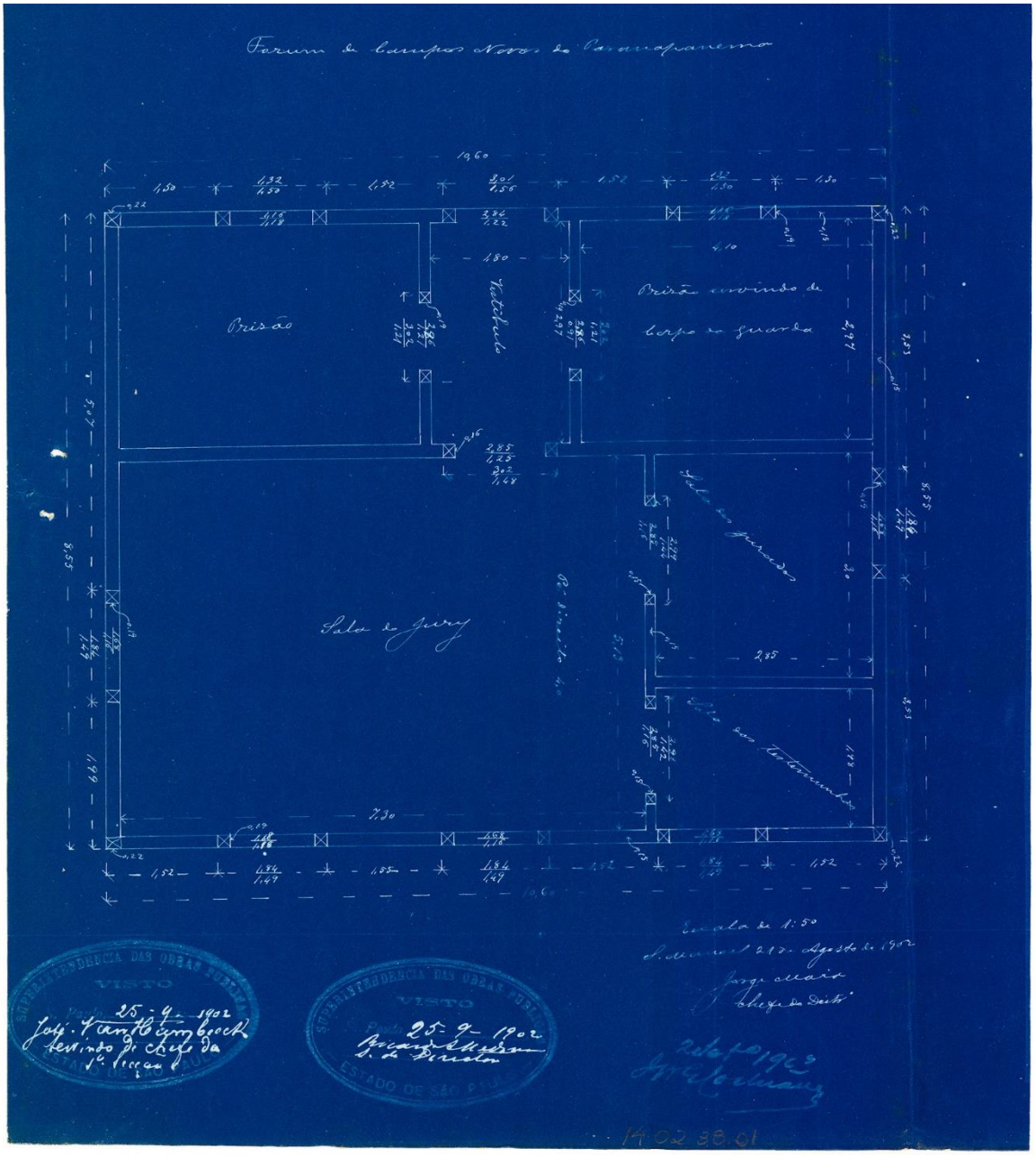
Sobre a figura anterior, é importante também destacar a Praça José Theodoro de Souza no início da cidade logo a frente da ponte sob o Rio Novo, esta praça depois desaparecerá, fato confirmado pelo relato de um morador:

> Eu conheci essa praça, ali tinha uma igrejinha Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, ali mudou tudo por completo, eu conheci até 1970 mais ou menos, essa praça ainda existia, alguém invadiu ela e derrubou a igreja, nela tinha uma imagem de madeira de Nossa Senhora lindíssima de mais ou menos 45 cm. Então esse terreno foi invadido, desapropriado, feito usucapião e já passou por pelo menos umas três ou quatro mãos de pessoas, hoje é uma residência, mudou tudo, mudou a geografia do lugar completamente, mas eu conheci, tinha uma cruz, naquela época tinha-se o costume de colocar pedras no pé da cruz, todos os cruzeiros aqui de Campos Novos tinham um montinho de pedra no pé. Tiraram tudo, tiraram a igrejinha de Nossa

Senhora do Rosário, acabou tudo lá. (Relato de morador de Campos Novos)

Outro aspecto importante é a Rua Direita, à direita da Praça da Matriz e a Rua do Comércio ligando a entrada da cidade com a Praça da Matriz e o Fórum, ou seja, com o centro da cidade, mais tarde essas ruas mudarão de nome.

Figura 73: Projeto do edifício destinado a cadeia e fórum da Comarca de Campos Novos do Paranapanema – vestíbulo, prisão, prisão servindo de corpo de guarda, sala do "jury", sala dos jurados e sala das testemunhas – pé direito de 4m.

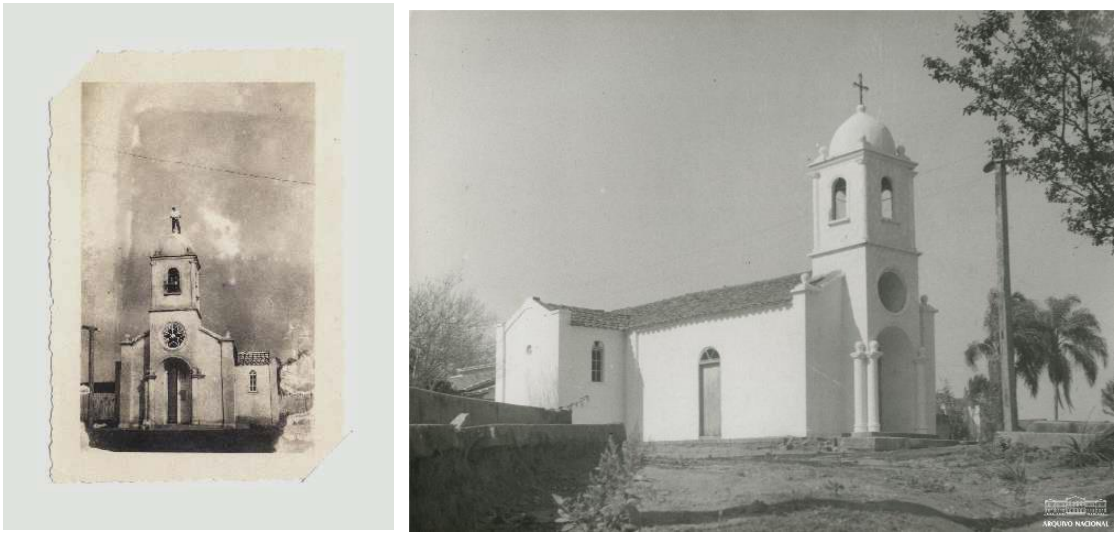


Fonte: Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Alguns elementos urbanos marcaram a história da cidade, mas não resistiram a ação do tempo, mesmo assim suas ruínas e seus relatos são importantes para a reconstituição daquele cenário urbano. O “Cemitério dos Bandeirantes”, já mencionado no primeiro capítulo, dele nada restou. De Catequese, tanto a cidade quanto a reserva indígena só ficaram ruínas. As casas antigas de linguagem vernacular, boa parte ou está em ruinas ou descaracterizada[30].

A Capela do Sagrado Coração de Jesus, a mais antiga (supõe-se de 1885), da cidade ainda persiste. Foi erguida pelos pioneiros, se situa em praça de mesmo nome, e aparece nas plantas mais antigas da cidade (que serão apresentadas a seguir).

Figura 74: Capela Sagrado Coração de Jesus na praça de mesmo nome, sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html>

A Paróquia São José é a matriz de Campos Novos Paulista situada na Praça São José, antes a praça se chamava Praça João Pessoa.

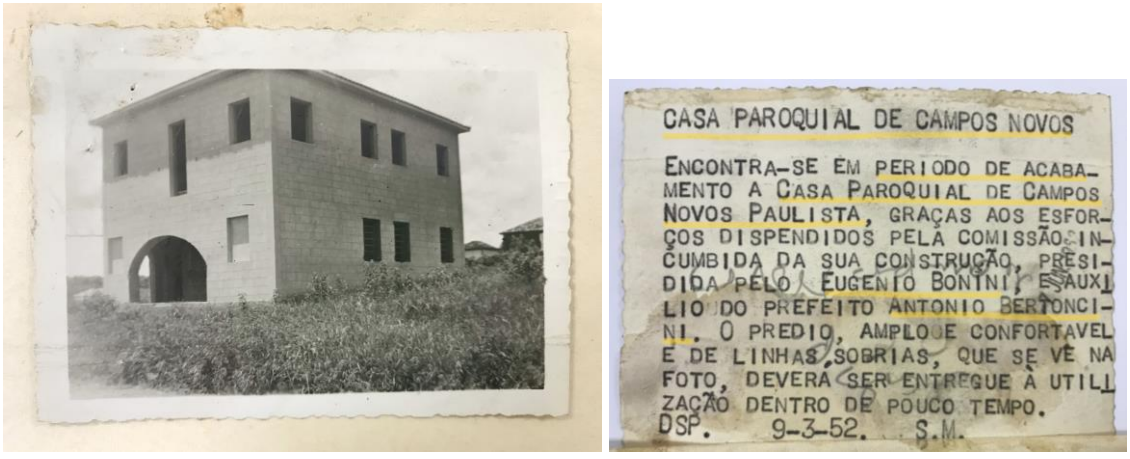
[30] A exemplo tem-se a antiga casa do Dr. Bruno Giovannetti, na Rua 7 de Setembro e a casa de Amador Nogueira Cobra, que ficava na Rua 24 de Maio, esquina coma 13 de Maio.

Figura 75: Igreja Matriz em construção, sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html> e Arquivo Nacional do Brasil disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/737183032727331512/visual-search/?x=16&y=16&w=532&h=385.2054794520548&cropSource=6&surfaceType=flashlight>

Figura 76: Casa Paroquial de Campos Novos Paulista em fase de acabamento – arquivo de 09/03/1952.



Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

A seguir serão mostrados mais alguns prédios relevantes na história urbana de Campos Novos através de imagens extraídas, principalmente, de arquivos do IGC e da APESP.

Figura 77: Prefeitura Municipal de Campos Novos – sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html>

Figura 78: Prédio da Coletoria Federal, sem data (de 1938 a 1960), segundo o DOU a coletoria foi instalada em Campos Novos do Paranapanema em 1912, e tinha como coletor, em 1916, o sr. Assad Mattar.



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html>

Figura 79: Casa da usina da iluminação, sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html>

Figura 80: Grupo Escolar, primeiro prédio, sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), , disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html> e Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) com nota atrás da imagem.

Figura 81: A “Casa do Suicídio” antigo casarão de Frei Mariano de Bagnaia – na foto: o antigo prefeito de Campos Novos, o Sr. Antonio Bertoncini, o presidente da Câmara, Sr. José de Oliveira Neto e o vereador Vivaldo de Souza - arquivo de 19/02/1962.



ESTADO DE SÃO PAULO - CAMPOS NOVOS PAULISTA

CAMPOS NOVOS JÁ FOI MAIS IMPORTANTE CIDADE DA REGIÃO DO PARANA-PANEMA -

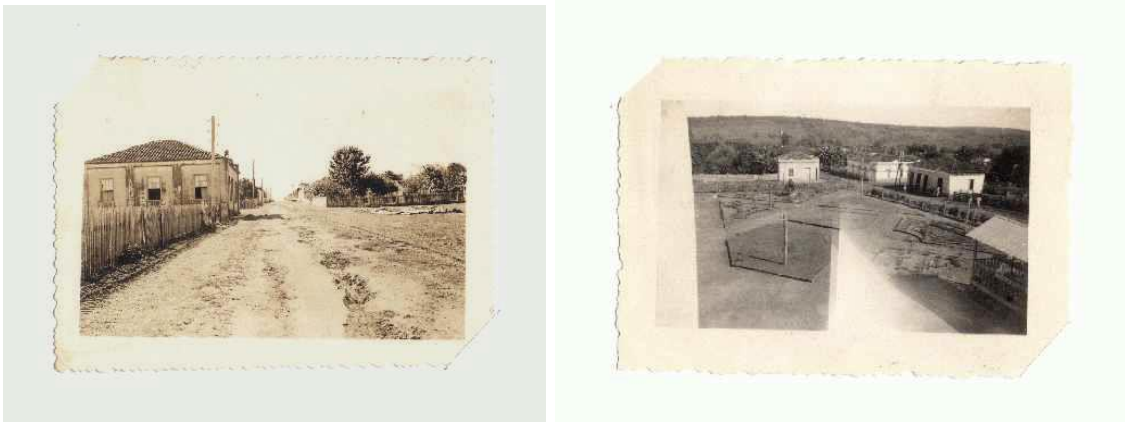
DN.2a.Ed. 19/2/1962-
cjs.

Uma das figuras mais típicas [illegible] porém, não tem seu nome nos anais da Câmara. Trata-se de [illegible] Frei Mariano [illegible] ajudou a [illegible] do Paranapanema e [illegible] Procurou [illegible] Fazia extensas [illegible] pelos povoados, [illegible] também conquistou [illegible] De volta de uma dessas andanças, [illegible] cortando-se com uma navalha.

Os moradores de Campos Novos referem-se à sua figura com simpatia, lastimando seu horrível fim. [illegible] Frei Mariano aqui pôs termo à vida [illegible] com uma navalha, cortando o pescoço" — afirma o sr. Aristides Vicente de Mayo. — O quarto onde o religioso se suicidou é hoje a cozinha do [illegible]. Na foto, [illegible]

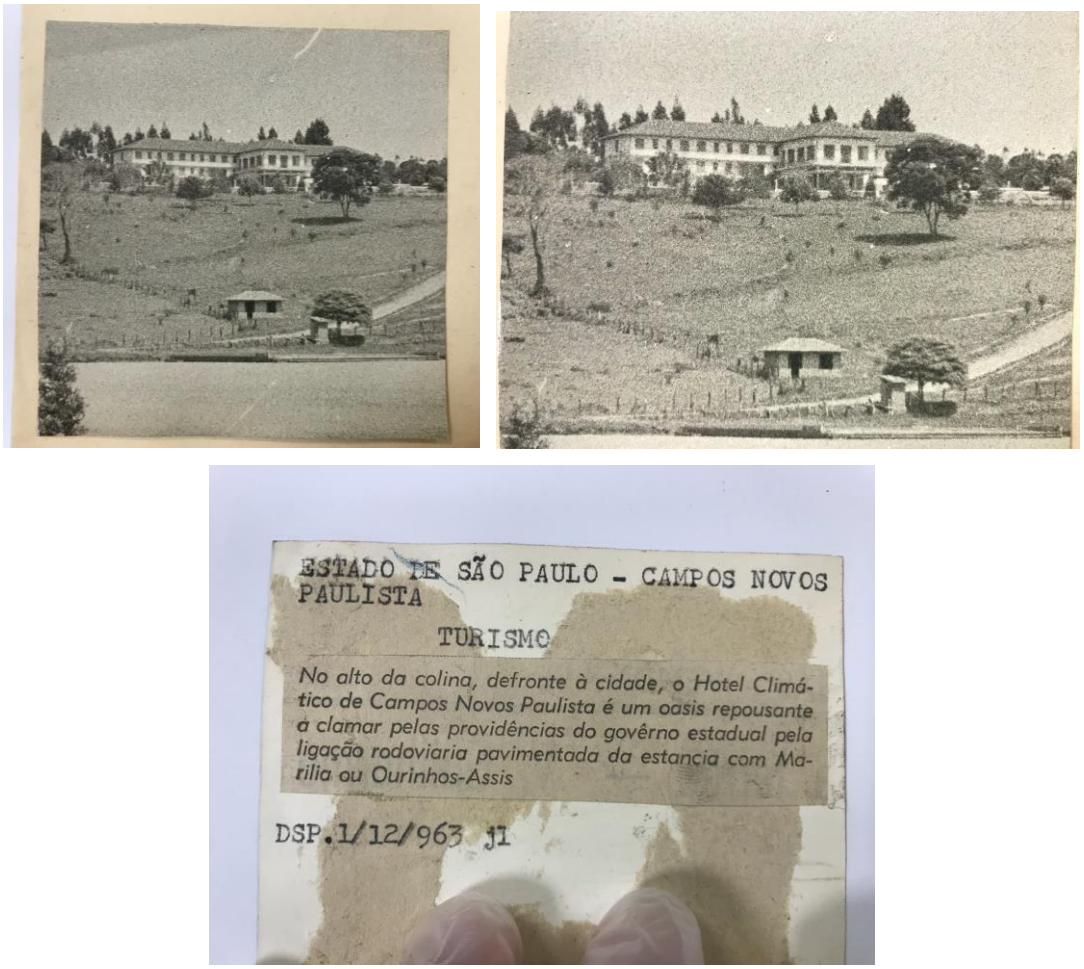
Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Figura 82: Trecho da Rua Siqueira Campos, e ao lado, um Jardim Público de Campos Novos, sem data (de 1938 a 1960).



Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aspectos_urbanos.html>

Figura 83: Hotel Climático de Campos Novos, 1963.



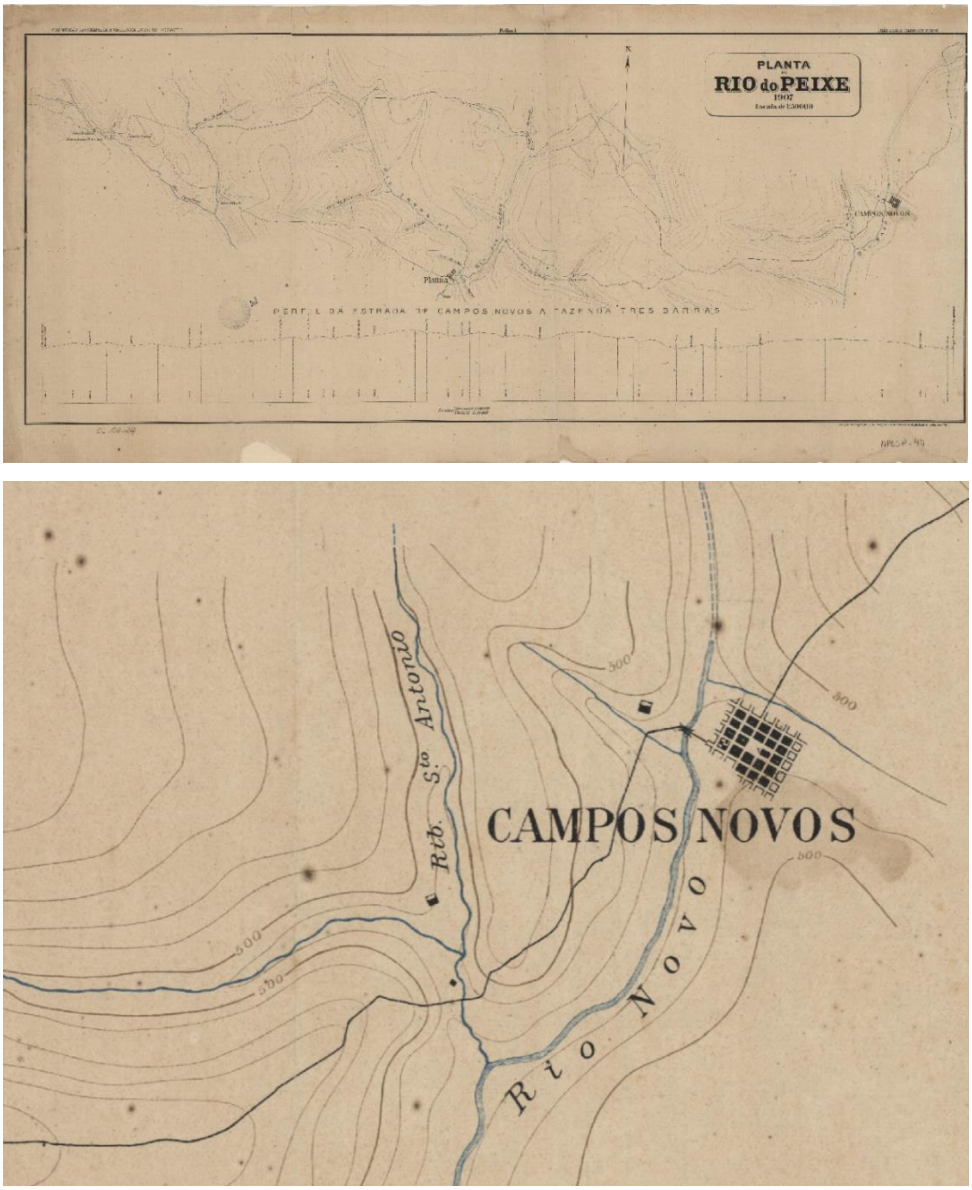
Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

2.3.1.2. As plantas de Campos Novos

O primeiro registro cartográfico encontrado que representa o início do traçado de Campos Novos está presente em um detalhe pertencente à Planta do Rio do Peixe, produzida pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Nela é possível ver a característica do traçado em xadrez da já instaurada Comarca de Campos Novos, com a retícula ortogonal.

Figura 84: Planta do Rio do Peixe, 1907, de Campos Novos até João Botelho. Perfil da Estrada de Campos Novos a Fazenda Três Barras. Produzido pela Comissão Geográfica e Geológica do

Estado de São Paulo, João Pedro Cardoso, Chefe. Folha I. - destaque para a configuração do núcleo urbano de Campos Novos.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

A retícula ortogonal aparece em forma de grelha entre o Rio Novo e o Córrego da Barraca, o elemento que mais se destaca na planta é a praça central com largo à frente ocupando dois quarteirões, ao que tudo indica, trata-se da Praça São José com a paróquia de mesmo nome (nomes atuais, antes era Praça João Pessoa). O primeiro quarteirão representado após a ponte sob o Rio Novo, ou seja, na entrada principal da cidade, é outro que se destaca; a Praça José Theodoro de Souza, em homenagem ao posseiro. Partindo de Campos Novos dois acessos: a estrada para Catequese e Palmital, atravessando o Rio Novo, e a estrada para Casa Grande e Marília, atravessando o córrego da Barraca.

A segunda planta encontrada data 1939, quando Campos Novos já havia regredido à distrito de Bela Vista, ou seja, a sede do município havia sido transferida.

Figura 85: Planta do Distrito de Campos Novos no Município de Bela Vista, 1939.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Nesta planta percebe-se uma expansão significativa do traçado, considerando o que persistiu de seu período de auge como comarca, e, portanto, novos elementos são perceptíveis. Vê-se melhor o Largo da Praça João Pessoa com a igreja (atual Paróquia São José) ocupando o equivalente a dois quarteirões, o Largo da Praça José Theodoro de Souza com capela, e neste mapa é visível a Praça Sagrado Coração de Jesus com igreja de mesmo nome.

O sentido da expansão do traçado é afastando-se do Rio Novo dando continuidade ao desenho já estabelecido, ou seja, a quadrícula se repete.

Figura 86: Distrito de Nossa Senhora Aparecida da Bella Vista (futura Bela Vista e depois Echaporã), 1938, ano de sua emancipação de Campos Novos – destaque para o tamanho (até então, menor que Campos Novos) e as características herdadas da “cidade mãe” do traçado.



Fonte: Prefeitura de Campos Novos Paulista.

Figura 87: Município de Bela Vista, 1940 – destaque para a evolução do traçado após 2 anos da emancipação de Campos Novos.



Fonte: Prefeitura de Campos Novos Paulista.

Deste período (1939/1940) há um registro aéreo de Campos Novos, na foto das “costas” da cidade é possível checar o que se apresenta em planta: um traçado ordenado com linhas retas, quarteirões de medidas padronizadas e as construções concentradas no início da cidade, na proximidade do Rio Novo.

Figura 88: “Aerofoto Oblíqua” – Vila de Campos Novos, núcleo urbano - 1939/1940.

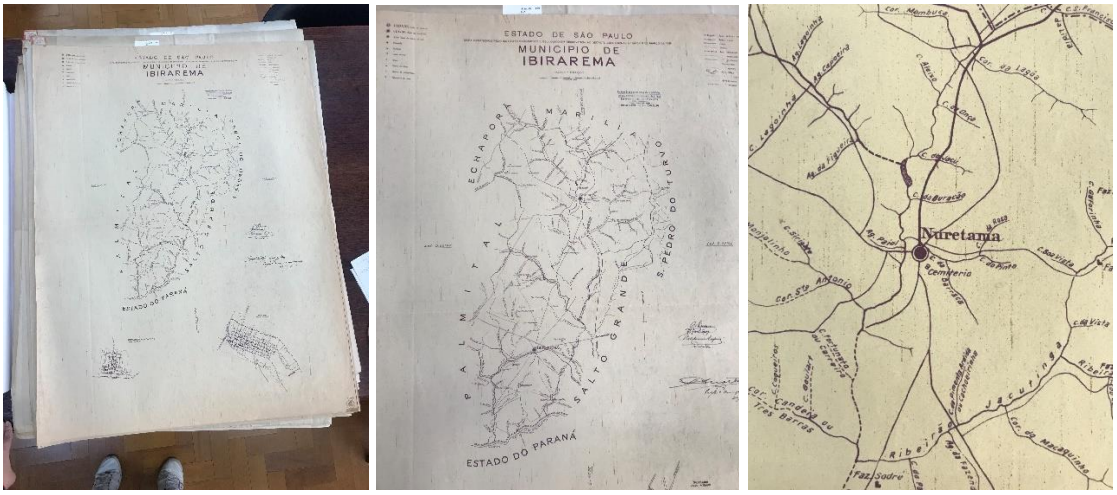


Fonte: IGC (Instituto Geográfico e Cartográfico), disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/galeria_aerofotos.html> e <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/iconografia.html>

O terceiro registro encontrado é a planta de 1938, extraída de um mapa do Município de Ibirarema organizado pelo Instituto Geográfico e Geológico. Neste ano de 1938 a sede do município foi transferida de Campos Novos para Bela Vista, no entanto, as informações do mapa são mais condizentes com o ano de 1944, quando pelo Decreto-Lei n 14334 de 30/11/44 o município de Campos Novos é extinto, regredindo, portanto, ao título de distrito subordinado, neste caso, à Ibirarema.

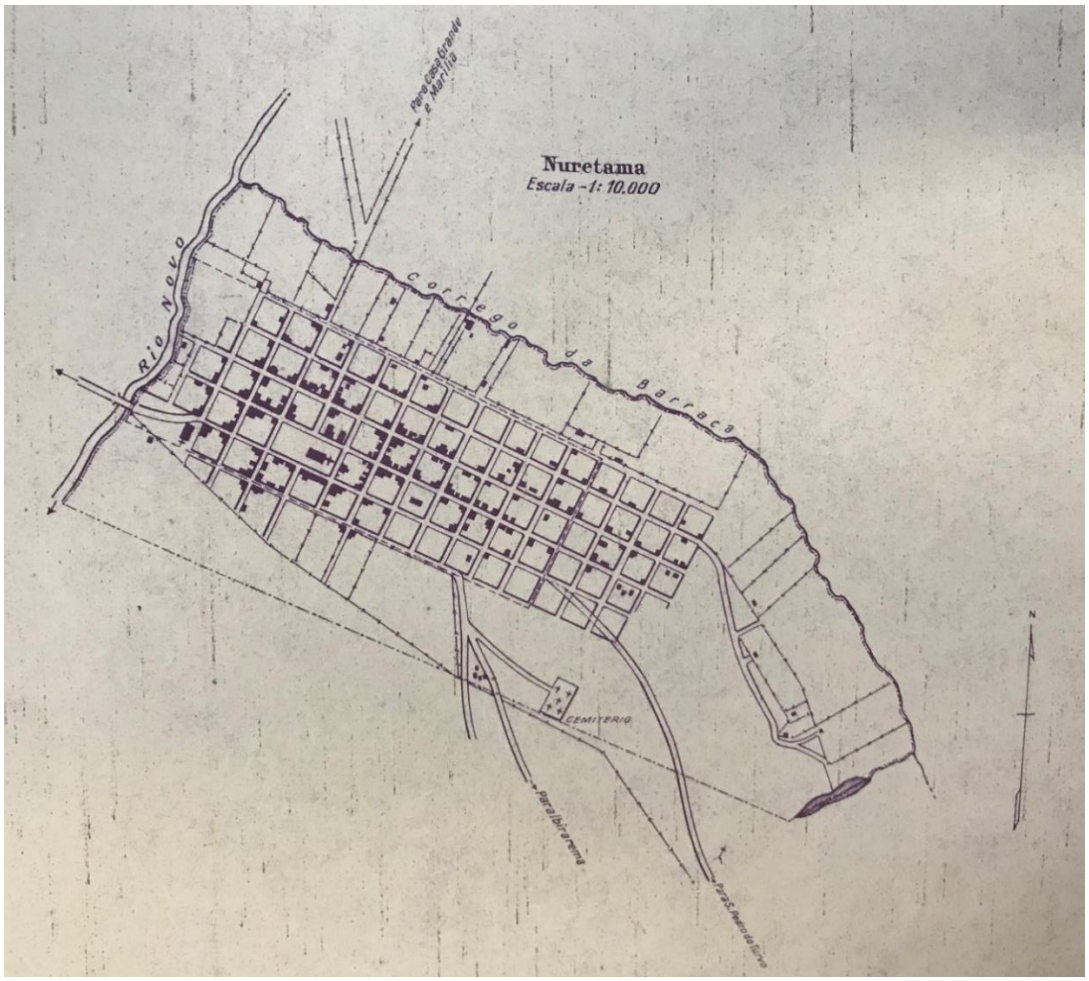
Figura 89: Mapa de 1938 organizado pelo Instituto Geográfico e Geológico em observância ao decreto-lei nacional n 311 de 2 de março de 1938. – Nele, apesar da data, o município de Campos

Novos Paulista já aparece como extinto e regredido ao título de distrito subordinado à Ibirarema, com o nome de Nuretama.



Fonte: Biblioteca Mário de Andrade – Coleção São Paulo.

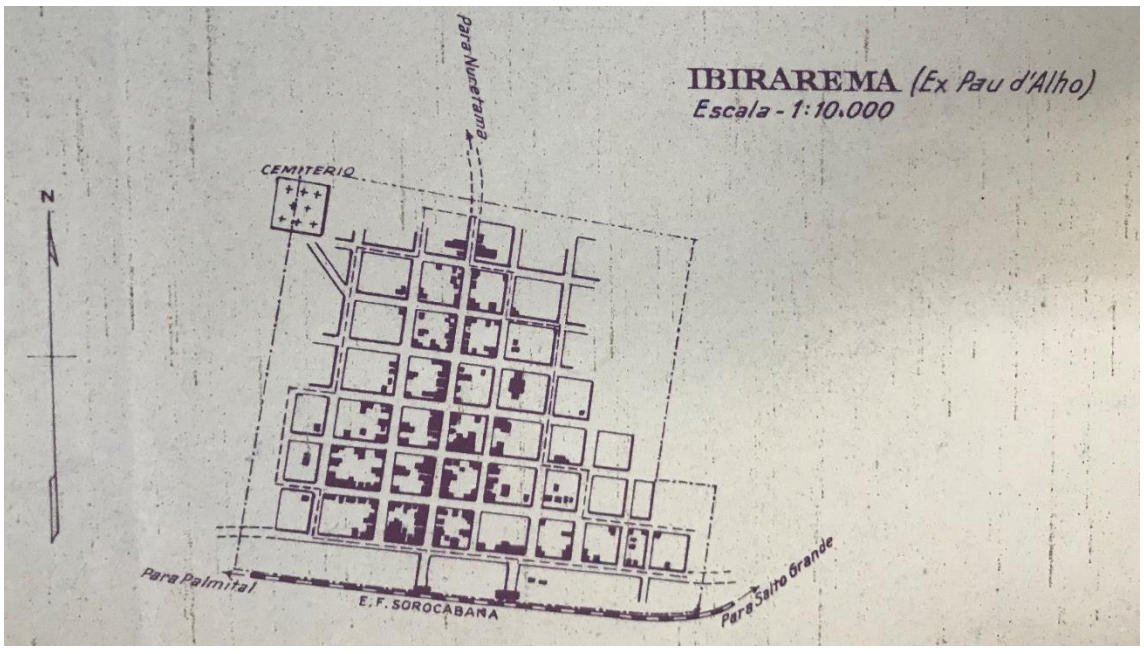
Figura 90: Recorte do mapa anterior de Ibirarema, 1938 – núcleo urbano de Nuretama (Campos Novos), subordinado à Ibirarema – destaque para o nome Nuretama, e os acessos que chegavam e partiam da malha urbana (para Casa Grande e Marília, Platina, Ibirarema, e São Pedro do Turvo).



Fonte: Biblioteca Mário de Andrade – Coleção São Paulo

Mais uma vez, o traçado se mantém sem significativas alterações em relação ao de 1939, apenas uma mudança drástica: o nome. O interessante neste momento, é comparar a extensão do traçado de Campos Novos com o município ao qual se encontra subordinado, apesar da semelhança no que diz respeito à forma da malha, em quadrícula, existem duas grandes diferenças. A primeira é o tamanho do núcleo urbano de Ibirarema muito menor que o de Nuretama (Campos Novos), a segunda diferença é um elemento chave para entender a situação de declínio que Campos Novos se encontra: a ferrovia. Enquanto a planta de Ibirarema mostra a estrada de ferro da Sorocabana margeando o traçado urbano, a planta de Nuretama apresenta apenas um significativo vazio. A linha férrea chegou em Ibirarema em 12/02 de 1914, isto não lhe garantiu uma grande extensão da malha urbana, porém lhe garantiu a autonomia municipal, diferentemente de Campos Novos.

Figura 91: Recorte do mapa anterior de Ibirarema – núcleo urbano de Ibirarema – destaque para o traçado urbano menos desenvolvido se comparado com o de Nuretama (Campos Novos), estrada ligando à Nuretama, e a Estrada de Ferro Sorocabana chegando de Salto Grande, passando por Ibirarema e seguindo para Palmital.

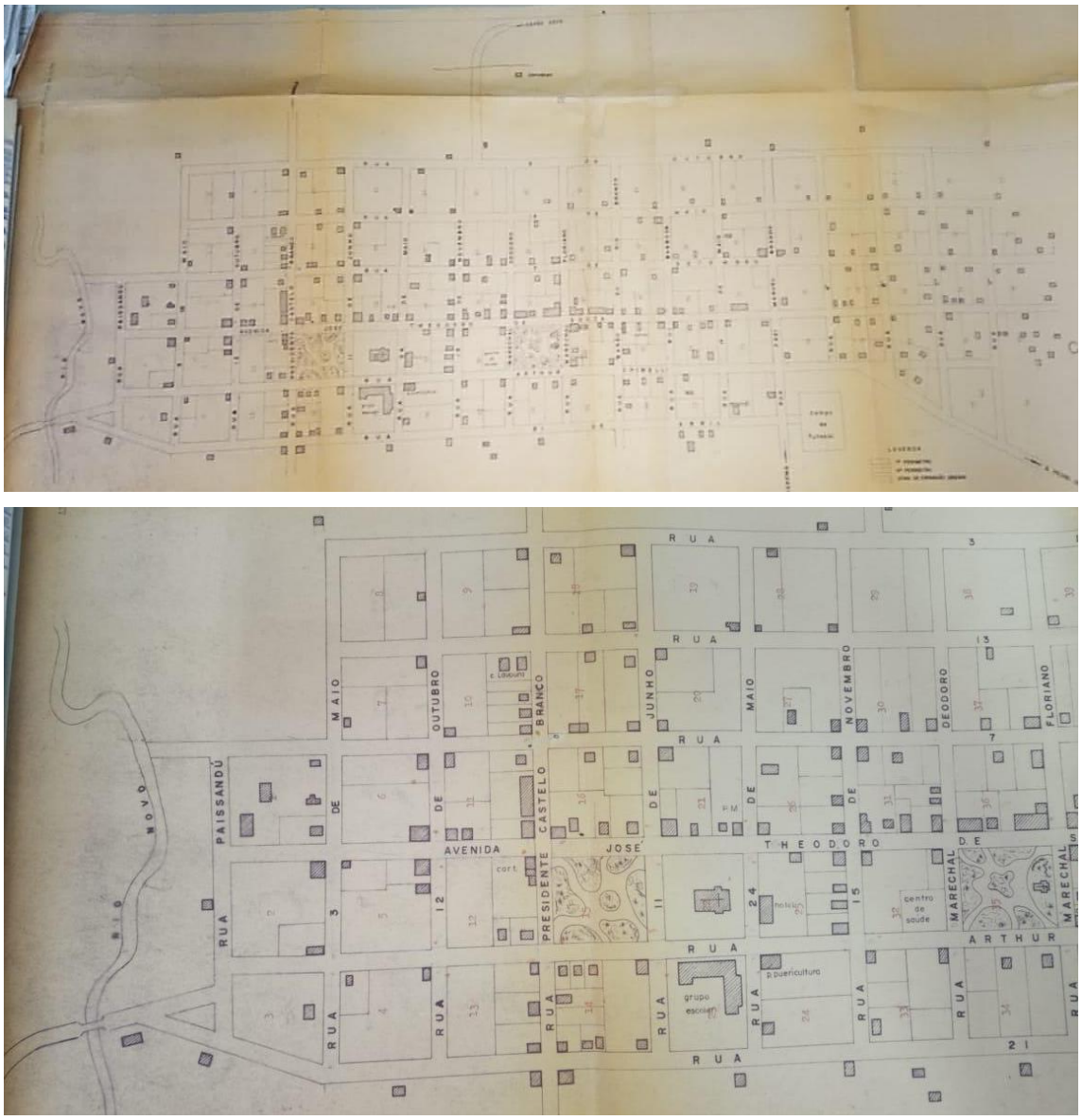


Fonte: Biblioteca Mário de Andrade – Coleção São Paulo.

O quarto mapa encontrado é de 1980, período em que o município já havia sido extinto, em 1944 e restituído, em 1949. A malha urbana se mantém

basicamente a mesma desde a última planta de 1939, com 41 anos de diferença entre os traçados as únicas mudanças que chamam a atenção é: a divisão da Praça São José (antiga João Pessoa); a reformulação do espaço que abrigava a Praça José Theodoro de Souza; e o quarteirão que se estabelece o grupo escolar, o qual na planta anterior aparece como “campo de jogo”.

Figura 92: Planta do Município de Campos Novos Paulista, 1980.

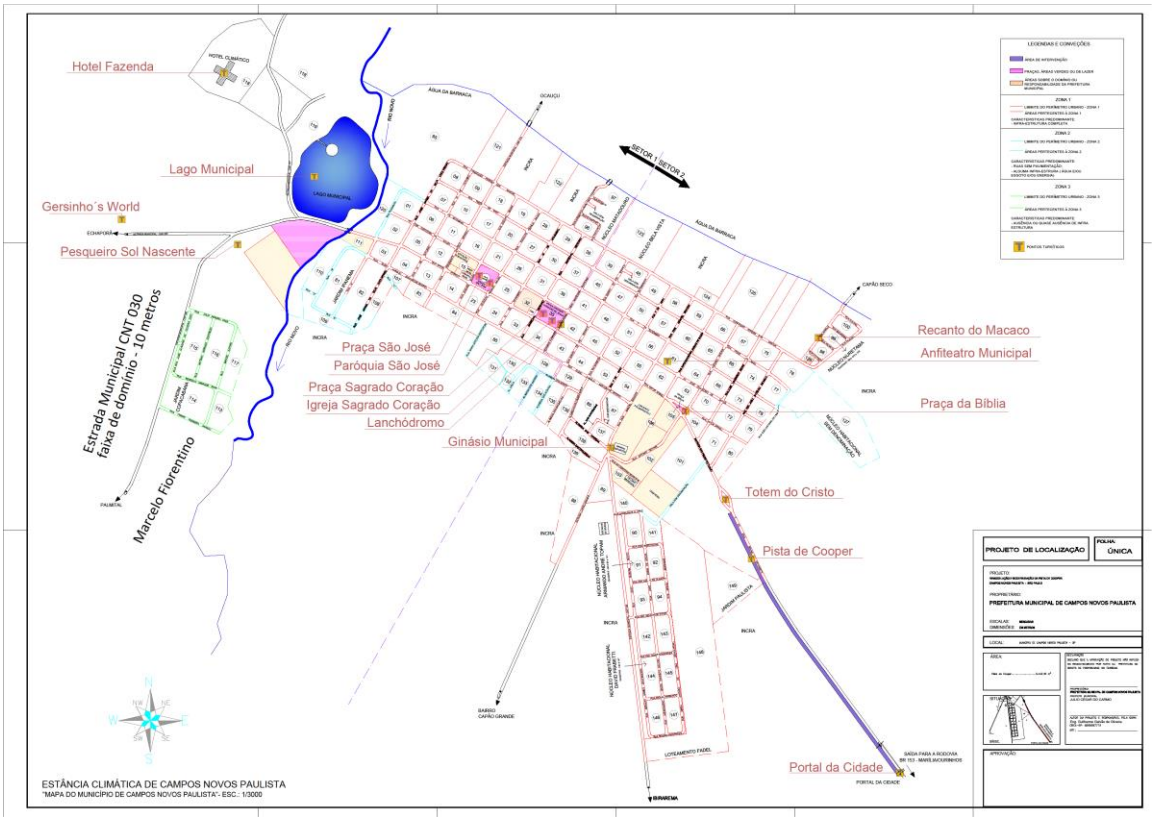


Fonte: Acervo da Prefeitura de Echaporã.

Se comparado o traçado com a configuração mais atual, planta de 2020, quase nada mudou, apenas uma singela expansão seguindo uma direção

diferente do traçado originário, mas que segue os mesmos padrões de repetição da quadrícula.

Figura 93: Planta do Município de Campos Novos Paulista, 2020.



Fonte: Acervo da Prefeitura de Campos Novos Paulista.

Em resumo, as principais percepções sobre o traçado da cidade foram: I- A ocupação se deu considerando a presença da água, e portanto, encontra-se na forquilha entre o Rio Novo e o Córrego da Barraca[31], II- O projeto urbano prende-se a um traçado ortogonal caracterizado por uma malha em forma de quadrícula originada a partir da definição de uma praça principal cercada por quatro ruas, III- A planta de 1939, é a mais detalhada e a que melhor possibilita o entendimento da extensão do traçado que o município alcançou em seu auge como comarca, no entanto a data da planta corresponde ao período em que o município já havia deixado de ser comarca, sua sede havia sido transferida para Bela Vista e estava a cinco anos de ser extinto e, portanto, vivenciando o processo de declínio, IV- O mapa de 2020 mostra que desde 1939 o traçado

[31] Assim chamado porque em sua cabeceira ficou acampada a turma chefiada por José Theodoro no contexto de exploração do Vale do Paranapanema (GIOVANNETTI, 1943, p.139).

ortogonal se manteve e apresentou apenas uma pequena expansão num intervalo de tempo de 81 anos, V- A ferrovia não atravessa o território de Campos Novos Paulista e isto impactou o seu traçado: estagnando-o.

Mesmo que o traçado não diminua fisicamente de forma literal, é possível perceber o sentido intrínseco dessa estagnação da malha urbana. Um centro urbano em situação de progressão geralmente reflete esse aumento em sua forma de maneira a expandir suas bordas, o que não acontece em Campos Novos.

Quando a ferrovia alcança o interior paulista ela atua como elemento estruturador da morfologia urbana, no geral; trazendo novos aparatos urbanos e reestruturando e desenvolvendo a malha, isto de forma particular para cada implantação.

> Quando as ferrovias chegam às cidades brasileiras, em meados do século XIX, as suas estruturas físicas são instaladas, comumente, nas áreas próximas ao núcleo primaz das cidades e que posteriormente, na maioria dos casos torna-se área central. Cria-se uma relação espacial entre as ferrovias e a estrutura urbana das cidades, que pode ser analisada pela perspectiva da negação do tecido urbano preexistente e/ou reconciliação, a depender de cada implantação. (MAIA, 2017, p. 3)

Como exemplo se tem, entre muitos outros na região, o município de Assis, que recebeu uma linha férrea nas proximidades da sua malha urbana, o que possibilitou seu desenvolvimento, garantiu sua autonomia e a expansão do seu traçado. Situação extremamente contrastante com o experienciado por Campos Novos.

Figura 94: Malha urbana de Campos Novos Paulista que não recebeu a ferrovia, em comparação com a de Assis que recebeu a ferrovia, logo ao lado, 2023.



Fonte: Google Maps.

> Nos estudos sobre a cidade no século XIX, a ferrovia é de fato um marco na história, por onde passou ela conduziu a expansão da cidade ou apresentou-se como barreira para o crescimento da cidade além dos trilhos. A ferrovia não exigia apenas os trilhos e a estação, mas uma série de equipamentos e alterações no uso do solo que modificam a morfologia das cidades e sua dinâmica socioeconômica. da importância da cidade e do capital acumulado para movimentar com maior ou menor velocidade as ferrovias e, por conseguinte, a dinâmica das cidades. (MAIA, 2017, p. 4)

2.4. POPULAÇÃO

Para melhor interpretação deste tópico, vale ressaltar que em alguns momentos será descrita e caracterizada as mudanças populacionais do território pertencente à Campos Novos e em outros as mudanças demográficas da respectiva vila, município ou comarca. Isto irá variar de acordo com o período tratado, visto que, como destacado anteriormente, muito importa a questão da territorialidade de Campos Novos, bem como a população que ocupou esse espaço.

A densidade demográfica da área pertencente à Campos Novos representa mais que um contingente populacional, representa a ocupação de uma parcela do Estado e como esta evoluiu; com suas subdivisões e consequentes mudanças populacionais.

Além da análise no âmbito territorial, é importante analisar a população e suas mudanças dentro dos limites municipais à medida que este vai tomando

forma, ou seja, desde a formação do povoado, o seu auge como comarca e o que se seguiu até a extinção do município. Avaliar o número populacional é tratado, nesta dissertação, como índice de análise do declínio urbano, o qual vai muito além de investigar se a população aumentou ou diminuiu numericamente, mas sim, os significados dessas mudanças atreladas à um contexto histórico.

Para isto, a comparação com o número populacional do Brasil, do Estado de São Paulo e/ou das cidades vizinhas (principalmente as que de alguma forma tiveram relação com a história de Campos Novos) é feita a fim de contribuir para uma análise menos numérica e mais relacionada com os significados, de forma especial; o que significava ter uma ferrovia cortando o município, um aumento populacional?

Um povoamento não ocorre com apenas passagem de pessoas, mas sim com a permanência, no primeiro capítulo foi trabalhado, dentre outras coisas, como se deu a ocupação do Vale do Paranapanema a partir de Campos Novos, sobretudo com o desbravamento de José Theodoro de Souza que primeiro chega com seus homens, depois traz sua família e aos poucos vão chegando cada vez mais mineiros, a medida que a terra vai se apresentando como segura (o que nesse contexto significava principalmente a medida que o índio era combatido), e a propaganda das terras férteis e ainda desocupadas se propaga. Nesse sentido, a Guerra do Paraguai, as correntes imigratórias para o interior do estado de São Paulo e as Companhias de Colonização em muito contribuíram para este povoamento.

> O povoamento [do território] no começo foi lento, depois tornou-se tumultuoso: constituíram-se as gigantescas posses de José Teodoro de Souza e de Francisco de Paula Moraes, que em breve se fracionaram em latifúndios menores, porem sempre com áreas vultuosas. (GIOVANNETTI, 1943, p. 74)

Como mencionado, a Guerra do Paraguai contribuiu com a chegada de um grande número de mineiros na região do sertão do Paranapanema, em especial em Campos Novos. Os autores Celso e Junko destacam que “Essa procura pelo lugar [Campos Novos] promoveu crescimento acelerado do povoado até em detrimento a outros centros como São Pedro e Santa Cruz do Rio Pardo, porque lá residia José Theodoro de Souza, o latifundiário vendedor

de terras a bom preço, e a quem os índios temiam; isto sem dúvida sinônimo de segurança" (PRADO; SATO, 2006, p. 489).[32]

Um dos primeiros registros de uma população residente em Campos Novos condiz com o período do primeiro povoado (de 1855), ou seja, de localização que difere da atual, instaurado em 1864.

> No ano de 1859 tem-se registro de batismo do primeiro nascido em São José do Rio Novo, Salatiel, filho de Antonio Cassiano Pereira e Anna Maria Tereza, aos 04 de fevereiro de 1859. (PRADO; SATO, 2006, p. 489)[33]

Outro indicador do crescimento populacional são as mudanças de título, uma localidade é elevada a município se possui infraestrutura e população suficientes para mantê-la. Sobre a elevação de São José do Rio Novo a município Giovannetti (1943) afirma:

> Em 1885 S. José do Rio Novo foi elevado a categoria de Municipio e nas vertentes deste rio como do Taquaral e Pari o desenvolvimento demográfico era animador. (GIOVANNETTI, 1943, p. 73).

Já no contexto da implementação dos Serviços de Imigração e Colonização no Estado de São Paulo, outro momento de "boom" populacional, o Estado se preparava, no que diz respeito à infraestrutura, para acolher um significativo aumento populacional. Neste momento, os imigrantes italianos chegavam "aos milhares... e se espalhavam ao longo da Paulista e da Sorocabana, e nos vales do Triangulo Mineiro" (GIOVANNETTI, 1943, p. 101) até alcançarem, também, Campos Novos Paulista, onde muito contribuíram para o seu progresso; "Na evolução demográfica, mental e econômica à colaboração do elemento italiano foi fundamental e decisiva" (GIOVANNETTI, 1943, p. 101).

Ao experimentar tal progresso, proporcionado pelo aumento populacional e, em especial, com o aumento de imigrantes italianos, a "Comissão Militar (de Governo), em 1889, apressou concluir a demarcação das terras para

[32] Sobre o valor das terras vale destacar novamente a citação feita no Capítulo 1 p. 86 (ACMSP – Autos de Ereções de patrimônio e Capelas, Vol. VI, 6-2-27. Apud CAMPANHOLE, 1985, p.153).
[33] Informação extraída na Diocese de Ourinhos, transcrição do Livro de Registro de Batizados da Paróquia de São Domingos, Livro 01-05, nº 0020 – fls. 10, Arquivos da Cúria.

o patrimônio daquela nova Vila, além de todo o projeto de instalações urbanas, tidas como exemplo modelo para futuros centros populacionais (PRADO; SATO, 2006, p. 491; GIOVANNETTI, 1943, p. 101)[34], ou seja, o aumento populacional gera novas necessidades e oportunidades de progresso, que se bem aproveitadas resultarão no avanço do núcleo urbano.

2.4.1. Uma análise histórica do número populacional

No que diz respeito a territorialidade, ou seja, contando os vários distritos pertencentes ao município, em 1888, Campos Novos tinha mais de 12.811 habitantes e em 1891, mais de 26.000 almas, conforme o recenseamento de 189035. Adriano Campanhole faz uma observação importante a fim de entender o que representam estes números, segundo o autor em 1872 a população do Vale do Paranapanema era de 57.406 habitantes e, em 1886, de 89.84036, sendo assim, na época, 1/3 da população do Vale do Paranapanema morava em Campos Novos (TOBIAS, 1990, p. 22-23).

Considerando a densidade demográfica do município a partir dos dados dos Recenseamentos anuais presentes no Acervo da Biblioteca do IBGE podemos chegar a um quadro populacional geral de Campos Novos Paulista, com o intuito de analisar as mudanças populacionais ao longo dos anos e relacioná-las com seu respectivo momento histórico. A partir desta análise se espera ser possível averiguar se os dados populacionais apontam para um período de declínio na história de Campos Novos.

Em 1886 o município de São José dos Campos Novos contava com uma população de 3.205 habitantes. Neste mesmo ano o município que originou Campos Novos, Santa Cruz do Rio Pardo, era formada pelas paróquias de Santa Cruz do Rio Pardo e São Pedro dos Campos Novos do Turvo (deu origem a São Pedro do Turvo) totalizava 9.655 habitantes. O município de Espírito Santo do Turvo tinha 1.796 habitantes, Bauru contava com 5.569 e Botucatu com 15.985

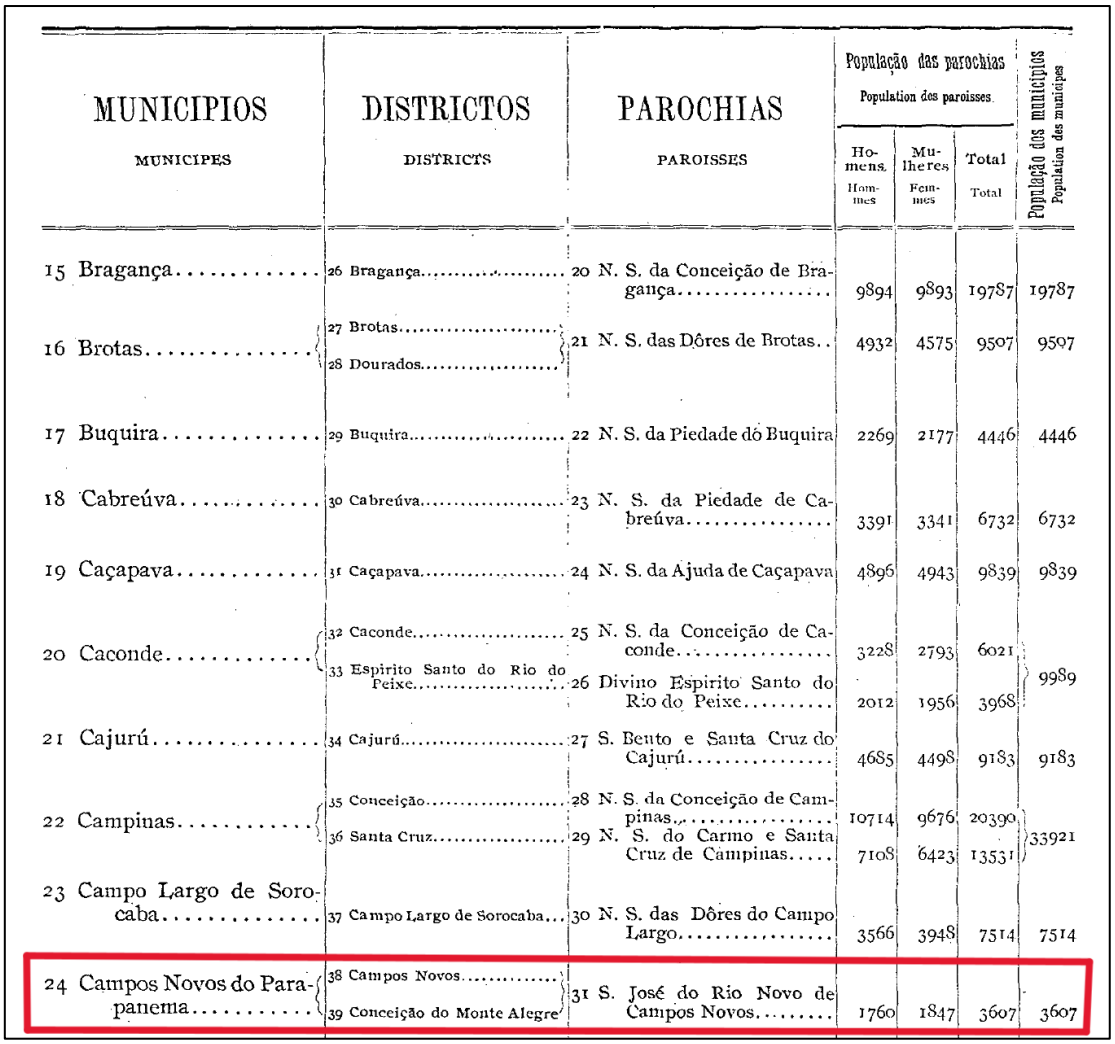
[34] Assunto melhor tratado no item “Traçado” no capítulo 2.
[35] O autor Tobias esclarece a fonte da informação: Livro n 29, de Campos Novos do Paranapanema. Arquivo da Câmara Municipal de Echaporã, Estado de São Paulo. A numeração (n 29) foi estabelecida por Tobias referente aos 228 volumes existentes do Arquivo da Câmara Municipal de Echaporã.
[36] CAMPANHOLE, Adriano. História da Fundação de Assis. São Paulo, Editora Gráfica Latina, 1985. p.98.

hab., ou seja, apenas 1 ano após sua emancipação, o município de Campos Novos já contava com uma população relativamente próxima a municipalidades que eram referência na época, sem contar que a população total da cidade de São Paulo neste ano era de 54.706 habitantes e da província 1.209.425 habitantes.[37]

No ano de 1890 Campos Novos apresenta um crescimento de 402 habitantes, totalizando, portanto, 3.607 habitantes, enquanto Espírito Santo do Turvo tem um crescimento menor, de 202 habitantes, o equivalente a 1.998 hab. Já Santa Cruz do Rio Pardo possuía 12.418 hab e Botucatu, formada por 5 distritos totaliza 20.128 hab. Neste ano os habitantes da cidade de São Paulo chegam a 65.000.[38]

[37] Informações obtidas no documento São Paulo do Passado, dados demográficos 1886, organizado por Maria Silva C. Beozzo Bassanezi.
[38] Informações obtidas no documento de 1898 do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas: “Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890”.

Figura 95: Quadro Parcial referênte ao Estado de São Paulo – Sinópse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890, um documento do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.



MUNICIPIOS MUNICIPES	DISTRICTOS DISTRICTS	PAROCHIAS PAROISSES	População das parochias Population des paroisses			População dos municipios Population des municipes
			Homens Hommes	Mulheres Femmes	Total Total	
15 Bragança	26 Bragança	20 N. S. da Conceição de Bragança	9894	9893	19787	19787
16 Brotas	27 Brotas	21 N. S. das Dôres de Brotas	4932	4575	9507	9507
	28 Dourados					
17 Buquira	29 Buquira	22 N. S. da Piedade do Buquira	2269	2177	4446	4446
18 Cabreúva	30 Cabreúva	23 N. S. da Piedade de Cabreúva	3391	3341	6732	6732
19 Caçapava	31 Caçapava	24 N. S. da Ajuda de Caçapava	4896	4943	9839	9839
20 Caconde	32 Caconde	25 N. S. da Conceição de Caconde	3228	2793	6021	9989
	33 Espirito Santo do Rio do Peixe	26 Divino Espirito Santo do Rio do Peixe	2012	1956	3968	
21 Cajurú	34 Cajurú	27 S. Bento e Santa Cruz do Cajurú	4685	4498	9183	9183
22 Campinas	35 Conceição	28 N. S. da Conceição de Campinas	10714	9676	20390	33921
	36 Santa Cruz	29 N. S. do Carmo e Santa Cruz de Campinas	7108	6423	13531	
23 Campo Largo de Sorocaba	37 Campo Largo de Sorocaba	30 N. S. das Dôres do Campo Largo	3566	3948	7514	7514
24 Campos Novos do Paranapanema	38 Campos Novos	31 S. José do Rio Novo de Campos Novos	1760	1847	3607	3607
	39 Conceição do Monte Alegre					

Fonte: Acervo da Biblioteca do IBGE.

Em 1900 Campos Novos do Paranapanema já é comarca há 8 anos e tem um contingente populacional de 7.052 habitantes, superando o número de seu município originário, Santa Cruz do Rio Pardo, que neste ano contava com 4.964 habitantes, bem como o de Espírito Santo do Turvo (2.491 hab.) e Conceição do Monte Alegre (1.703 hab.), a exceção fica para Bauru que ainda possui um número maior de habitantes (7.815), mas com uma diferença numérica muito menor entre a população de Campos Novos e Bauru se comparado com 1886, apenas 763 habitantes a menos.

Os dados populacionais de 1907 a 1912[39] consideram os habitantes de Campos Novos do Paranapanema e incluem Conceição do Monte Alegre, podem ser analisados a seguir através da tabela.

Tabela 1: Comparativo entre o número de habitantes de diferentes localidades e o de Campos Novos do Paranapanema nos anos de 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 e 1912.

Localidades X População por ano	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Campos Novos do Paranapanema	12.037	12.992	14.024	15.137	15.591	16.059
Espírito Santo do Turvo	3.690	3.904	4.129	4.368	4.499	4.634
São Pedro do Turvo	8.107	8.269	8.435	8.604	8.776	8.951
Salto Grande do Paranapanema	x	x	x	x	x	12.000
Bauru	21.248	21.886	22.543	23.219	23916	24.633
Botucatu	33.295	34.483	35.714	36.989	38.098	39.242
São Paulo	291.720	300.000	322.371	346.410	372.242	400.000

Fonte: Acervo da Biblioteca do IBGE, disponível em: <https://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-temas/populacao.html> e <https://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/arquivos_download/populacao/1908_12/populacao1908_12v1_082_a_116.pdf>

Neste intervalo de anos a população da Comarca de Campos Novos do Paranapanema só aumentou[40], nestes 5 anos a população teve um aumento de 4.022 habitantes. E esta situação se mantém enquanto comarca, ou seja, o número populacional cresce progressivamente enquanto perduram os efeitos de ter sido comarca e enquanto há a esperança da passagem da linha férrea no município.

Nesse sentido, boa parte do aumento se dá pela promessa da ferrovia; diversos projetos de prolongamento da Sorocabana consideram a passagem da linha férrea por Campos Novos (isto será melhor trabalhado no capítulo 3).

> Os trabalhos do prolongamento da estrada foram acompanhados pelas volumosas correntes de colonização (...) Assim, à medida que penetrava a estrada de ferro, iam-se povoando rapidamente as suas margens, de modo que, dentro em breve, os sacrifícios da construção eram compensados fartamente por um grande volume de transporte de passageiros e mercadorias. (GIOVANNETTI, 1943, p. 153)

[39] Informações obtidas no acervo do IBG no documento da Diretoria Geral de Estatística: "População do Brazil por Municipios e Estados (1907 – 1912).

[40] É importante destacar que os dados mais antigos apresentados aqui não trazem uma diferenciação entre população urbana e rural, esta separação aparecerá no SIDRA a partir de dados do IBGE, no Caso de Campos Novos, somente a partir de 1970, período que não faz parte do recorte temporal desta pesquisa.

Desde quando a ferrovia chega nas proximidades, esta esperança se intensifica. Em Avaré a Sorocabana é inaugurada em 16/05/1896, no mesmo ano é inaugurada em Cerqueira César (01/11/1896) que permanece como ponta de trilho por cerca de 10 anos[41], porque isto era vantajoso para o local, mas também porque a continuidade do traçado ainda estava sendo decidido.

Quando os trilhos são inaugurados em Salto Grande (12/10/1909) o projeto original da linha tronco já havia sido mudado (o que justifica a passagem por Salto Grande), mas ainda fazia parte do novo projeto um prolongamento para Campos Novos. A esperança começa a se esvair quando a ferrovia segue para Assis (linha inaugurada em 1914). Nesse período diversas outras tentativas de um ramal férreo acontecem, mas sem sucesso, o que leva a perda do prestígio do município, seguido de seu título e com ele sua população.

Estas informações conversam com o que é visto no quadro populacional de Campos Novos[42] ao longo dos anos, uma vez que a partir do momento que a sede do município é transferida para Bela Vista (atual Echaporã), ou seja, da regressão ao título de distrito de Bela Vista também se inicia a sua diminuição populacional como distrito e depois como distrito subordinado, fato que aponta para o período de declínio que Campos Novos vivenciou. Mesmo não fazendo parte do recorte temporal do estudo, é interessante notar que a perda populacional perdurou mesmo com o reestabelecimento do município em 1949.

[41] A próxima localidade da linha tronco é São Bartolomeu, que só será inaugurada com trilhos em 22/04/1906.

[42] Informações obtidas através do IBGE, SIDRA, SEADE disponíveis em https://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-temas/populacao.html e http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=esta e https://sidra.ibge.gov.br/Acervo?nivel=6&unidade=3509809#/S/RC/A/Q

Tabela 2: Mudanças populacionais de Campos Novos Paulista ao longo dos anos, a titulação correspondente e sua situação.

Ano	População	Título	Situação
1886	3.205	Município	Crescimento enquanto município
1890	3.607	Município	Crescimento enquanto município
1900	7.052	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1907	12.037	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1908	12.992	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1909	14.024	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1910	15.137	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1911	15.591	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1912	16.059	Comarca	Crescimento enquanto comarca
1918	X	Perde o título de comarca	Crescimento populacional
1936	25.409	Perde o título de comarca	Crescimento populacional
1938	X	Regride a Distríto de Bela Vista	Diminuição populacional
1944	X	Extinção do município/regride ao título de distríto subordinado a Ibirarema	Diminuição populacional
1949	X	Município reestabelecido	Diminuição populacional
1950	3.734	Município reestabelecido	Diminuição populacional

Fonte: da autora, 2022.

Na tabela acima existem algumas lacunas nos registros populacionais, principalmente a partir de 1938, quando Campos Novos tem a sede do município transferido e, portanto, tem suas informações diluídas em meio aos dados de Bela vista, o que acabou por dificultar a busca do montante populacional do distrito de Campos Novos, já que os documentos consideravam o total numérico junto a Bela vista, não permitindo a constatação de dados precisos.

Considerando os dados populacionais de 1936[43] (último em que se tem registro de crescimento) e de 1950 (o próximo que será possível encontrar registros), a população diminui 21.675 habitantes, e isto num espaço de 14 anos, o que corresponde a uma média de uma perda populacional de mais ou menos 1.550 pessoas por ano.

Além de tudo isso, é importante destacar que mesmo não apresentando uma diminuição numérica, no que diz respeito ao número de habitantes, Campos Novos começa a sentir os efeitos do declínio desde a perda do título de comarca, com a mudança para Assis, transfere-se também boa parte do aparato necessário para se reger uma comarca bem como a população responsável pela execução dos diferentes cargos envolvidos.

[43] Ano com o maior número populacional. No entanto, é importante pontuar que boa parte deste número populacional se dá pela provável inclusão das populações dos distritos criados no território de Campos Novos neste período. Mesmo após a perda do título de comarca em 1918 tem-se a criação dos distritos de: Tabajara (1921), Garça (1925), Varpa (1927), Catequese incluindo também Echaporã (1928), Pompéia (1928), Lutécia (1929) Casa Grande (1934). Ao mesmo tempo que distritos eram criados, outros eram emancipados do território, num curto espaço de tempo, o que talvez justifique em partes a ausência de informações desse período. Para melhor entendimento, consultar o indicador “Território”.

Além disso, a ausência da ferrovia em Campos Novos causa uma natural evasão de pessoas para as cidades vizinhas detentoras de estrada de ferro, seja para servir como mão de obra para os diversos cargos que a ferrovia necessita, ou pela simples ideia de progresso que a cidade ao lado poderia trazer, e com ela a esperança de melhores condições de vida.

Tudo isto está no plano dos significados. Se não é possível visualizar um encolhimento de fato neste período é possível considerar que o crescimento diminuiu seu ritmo ou, pelo menos, não alcançou o ritmo que se espera de uma cidade em estado de contínua ascensão. Portanto, a regressão populacional representa uma quebra no padrão de crescimento, diante do que se havia experienciado até então e do que havia se programado para o futuro.

Vale destacar também que os 3.205 habitantes que o município tinha em 1886 não tem o mesmo significado, por exemplo, que os 3.734 habitantes de 1950. Apesar de serem números próximos os contextos históricos são totalmente diferentes e o significados dessas populações, ainda mais se considerarmos a densidade demográfica do estado de São Paulo em cada data, ou mesmo da capital. Em 1886 Campos Novos era município recém-instalado (1885), era pioneira e tinha grande contribuição com o povoamento do "sertão paulista", dela e para ela partiam as pessoas. Em 1950 Campos Novos Paulista também é município recém-instalado, ou melhor reinstalado, o que difere agora é que seu significado e a importância haviam se perdido, quem plantava as cidades agora era a ferrovia, e geralmente só floresciam as que tinham linha férrea, não foi o caso de Campos Novos.

Diante de tudo isto, pode se concluir que não é válido olhar apenas para as mudanças numéricas, é preciso também se atentar ao valor simbólico dessas demografias, levando em conta o contexto histórico nacional e estadual (seja ele de implantação de cidades ou de consolidação de núcleos urbanos). A contração deve ser avaliada considerando para além dos défts em número, mas também, por exemplo, considerar uma redução na taxa de crescimento como uma quebra no padrão, mesmo que o número continue aumentando, ou ainda considerar que pequenas reduções em número podem significar uma mudança muito mais significativa do que aparenta na curva da densidade populacional. Por isso foi tão importante para esta pesquisa considerar a população como um indicador do

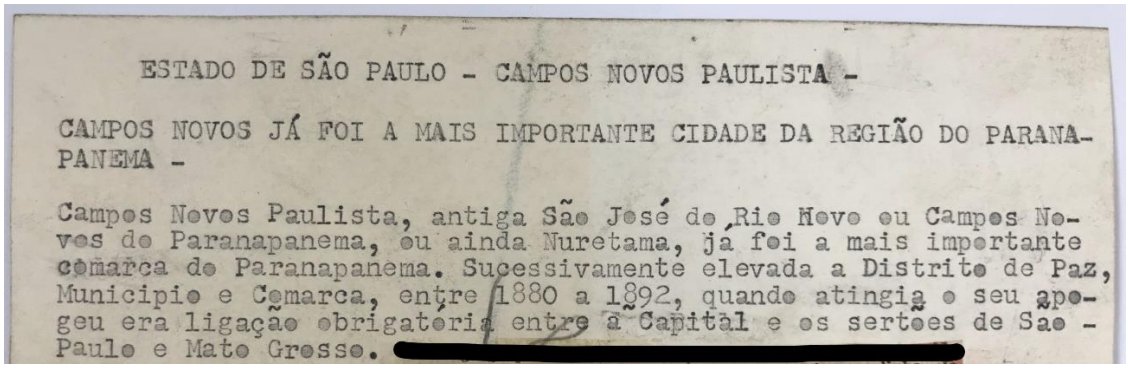
declínio de Campos Novos relacionando-o com o contexto histórico e com os demais indicadores escolhidos.

2.5. ACESSOS

> Os meios de locomoção e a estrada constituem índices reveladores de qualquer época e do grau de prosperidade ou de atraso de qualquer cidade ou região. (TOBIAS, 1990, 47)

O último indicador escolhido é o do acesso, por dois motivos: primeiro que como a citação anterior pontuou, uma estrada, o meio pelo qual ela é percorrida e os pontos que ela interliga contam a história de como aquele local foi sendo ocupado e, posteriormente, valorizado ou não. Em todo o país foi assim, a Marcha para o Oeste, em resumo, foi a abertura de caminhos e/ou a reutilização daqueles já traçados. Para as ocupações acontecerem é preciso primeiro chegar até lá, e para um lugar se manter estável e evoluir é preciso manter a conexão com zonas de interesse e circunvizinhas.

Figura 96: Nota sobre Campos Novos - no verso de fotografia do antigo grupo escolar, documento de 19/02/1962 – destaque para a importância da localização do município, interligando zonas de interesse.



ESTADO DE SÃO PAULO - CAMPOS NOVOS PAULISTA -

CAMPOS NOVOS JÁ FOI A MAIS IMPORTANTE CIDADE DA REGIÃO DO PARANA-PANEMA -

Campos Novos Paulista, antiga São José do Rio Novo ou Campos Novos do Paranapanema, ou ainda Nuretama, já foi a mais importante comarca do Paranapanema. Sucessivamente elevada a Distrito de Paz, Municipio e Comarca, entre 1880 a 1892, quando atingia o seu apogeu era ligação obrigatoria entre a Capital e os sertões de Sao - Paulo e Mato Grosso. [redacted]

Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Além da localização, outro incentivo e elemento facilitador era o relevo natural dessa região, composta por campos e cerrados. O autor Bray (2011) destaca como a topografia conduzia a formação dos primeiros caminhos sendo o relevo parte da característica das vias de circulação.

> Sendo as formas de relevo constituídas de espigões amplos e suaves, as vias de circulação carroçáveis foram estabelecendo-se, primeiramente ao longo desses espigões, pelas facilidades naturais de penetração, e através dos domínios de campos e cerrados. (BRAY, 2011, p. 7)

O segundo motivo é que este tópico, de certa forma, enuncia o capítulo seguinte. Falar sobre os acessos à Campos Novos desde as estradas de leito carroçável[44], já prepara o próximo assunto; o da ferrovia e seus caminhos de ferro. Este tópico ajuda a esclarecer como, e de que maneira, o município passou do Ciclo do Muar, para o Ciclo da Ferrovia e depois para o Ciclo da Rodovia, trabalhados no capítulo 3. Analisar como se estruturou os acessos é também entender mais sobre o processo de declínio que a cidade sofreu, considerando o número de acessos um termômetro da relevância de Campos Novos na região. Ao final deste item ficará evidente que a quantidade e a qualidade dos acessos mudaram drasticamente de quando Campos Novos era considerada a "porta de entrada para o sertão" para quando ela retoma à categoria de município (depois de sua extinção em 1944) e parece perdida em meio a malha rodoviária.

Em resumo, portanto, será tratado aqui sobre as estradas e caminhos que ligavam à Campos Novos: 1º as estradas de rodagem do tipo carroçáveis, "de chão"; 2º a estrada boiadeira, aproveitando o caminho da anterior; 3º a estrada de ferro, e as zonas de influência da Noroeste e da Sorocabana; 4º as estradas de rodagem do tipo asfaltadas.

2.5.1. Estrada de rodagem (carroçáveis)

> Na retaguarda da civilização foram abertos os primeiros caminhos, para o território incógnito, creando novas células de povoamento, novos centros dos quais nervos e arterias se estendiam para regiões ainda não trilhadas. (GIOVANNETTI, 1943, p. 72)

2.5.1.1. Estrada João da Silva: de Campos Novos à Barra do Tibagi (local do futuro Porto Tibiriçá e atual Presidente Epitácio)

[44] As águas também são acessos, neste caso o Rio Novo, que faz ligação com o Paranapanema e o Córrego da Barraca, possibilitou a exploração e posterior ocupação do local. A importância das águas foi comentada em outros pontos no decorrer do trabalho, em "acessos" serão considerados apenas os caminhos de chão.

O primeiro acesso a se destacar é a chamada “Estrada João da Silva” no Vale do Paranapanema, que aparece na descrição de Teodoro Sampaio em meio ao Relatório da Exploração do Rio Itapetininga e do Rio Paranapanema de 1886.

> Após dois dias de marcha penosíssima através da espessa mata, apenas trilhada, alcançávamos a estrada de Campos Novos à Barra do Tibagi, conhecida por estrada João da Silva, pela qual seguimos sem dificuldades até a região dos campos, onde agora mais se desenvolve a população destes sertões”. (extraído do original Relatório da Exploração do Rio Itapetininga e do Rio Paranapanema p. 31; SAMPAIO, 1955, p. 48-49; COBRA, 1923, p. 88)

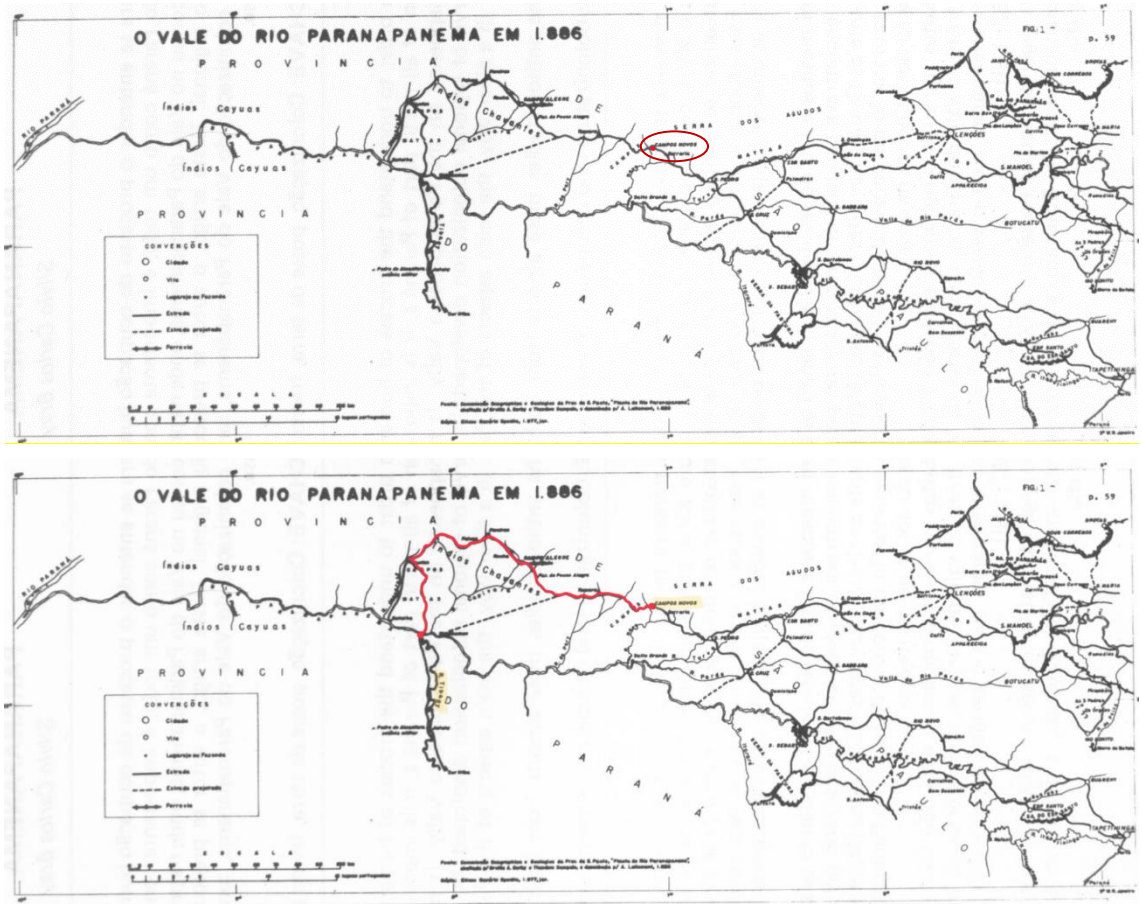
Na obra Razias os autores Celso Prado e Junko Sato (2006, p. 384) fazem menção de uma “Estrada Pioneira e suas ligações” e afirmam, embasados em relatos de Theodoro Sampaio, que a Estrada João da Silva fazia parte desta.

> A conhecida ‘Estrada Pioneira’ calcava-se no leito da primitiva trilheira desde a Serra de Botucatu ao antigo porto de Lençóes, no Tietê, daí a São João de São Domingos até o lugar denominado Turvo (Espirito Santo do Turvo), e pela referência marginal do rio à barra do Alambari, onde o entroncado de caminhos, um a despassar o Turvo pelo baixio e seguir adiante, às próximas São Pedro do Turvo e Campos Novos Paulista, daí ao Salto Grande do Paranapanema; e outro trajeto aos campos e matas do Pardo santa-cruzense...” (PRADO; SATO, 2006, p. 384)

Na figura 97, foi traçado o suposto caminho da estrada carroçável João da Silva ligando Campos Novos até à barra do Tibagi:

Figura 97: Mapa do Vale do Rio Paranapanema, 1886, realizado através das informações reunidas pela Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo na expedição de

1886 – Nele, em vermelho, a Estrada de Campos Novos à barra do Tibagi (Presidente Epitácio), conhecida como Estrada João da Silva.



Fonte: BRAY, 2011, p. 6.

> Foi João da Silva Oliveira quem abriu, orientando-se pelo sol, a estrada de Campos Novos a São Mateus, no Paranapanema. Sem bússola. (ALMEIDA, 1960, p. 189)

A existência desta estrada de Campos Novos até a Barra do Tibagi, denota que para em 1886 já haver um caminho que parte e que leva a Campos Novos, esse era um ponto que "valia a pena" ser interligado desde os primórdios da exploração do território; a partir dele e para ele eram traçadas as viagens. O fato de este caminho ser mencionado em um documento tão importante no que diz respeito ao reconhecimento do Vale do Paranapanema através dos rios, comprova que este acesso foi relevante e a cidade foi mais que apenas um ponto no mapa, era destino, era partida, lugar de repouso e de abastecimento.

À medida que o reconhecimento do Oeste avançava, também se fazia necessário o avanço dos caminhos que a ele levavam, e consequentemente

mais se sabia sobre os aspectos da região e maior era a propaganda estimulando a ocupação.

> Enquanto Campos Novos ia crescendo, a zona com suas terras cultivadas e descobertas reproduzia a bíblica Canaan. A terra ostentava uma vegetação vigorosa e oferecia todos os elementos que o agricultor necessitava para viver feliz e desenvolver com grande proveito a sua atividade. Os latifúndios inviolados, uma vastidão territorial imensurável, um esplendor de uma Natureza opulenta... (GIOVANNETTI, 1943, p. 26)

Neste contexto de reconhecimento do Oeste Paulista a partir de Campos Novos e com a intenção de desenvolver a agricultura em terras férteis e ainda inexploradas é que o Estado começou a interessar-se pelas riquezas da região, para isto, tornava-se necessário abrir estradas e conhecer o sistema potomográfico dos grandes rios ali presentes (GIOVANNETTI, 1943, p. 26).

> Os governos da Província de São Paulo, por dois motivos desejavam cada vez mais penetrar pelos "sertões desconhecidos": 1º - por causa das terras e riqueza que encerravam; 2º - para chegar à Província de Mato Grosso e de lá trazer o gado que então passava pela Estrada de Rodagem Coxim (Báus)-Santa Ana do Parnaíba onde se bifurcava indo, de um lado, para Uberaba-Passos-Rio de Janeiro e, do outro lado, para a cidade de São Paulo. (TOBIAS, 1990, p. 88)

2.5.1.2. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – trecho construído de Lençóis ao Rio Feio

Neste momento de penetração dos "sertões desconhecidos", planejava-se uma estrada que ligasse São Paulo ao Mato Grosso, enquanto o caminho já existente até a capital paulista era de 270 léguas, o novo traçado saindo de Campo Grande, passando por Campos Novos e chegando até a cidade de São Paulo perfazia 174 léguas, ou seja, economizava 96 léguas por viagem de ida (TOBIAS, 1990, p. 89).

Tudo começa em 1890 quando o Governo de Francisco Glicério (governador da Província de São Paulo) buscando atender a necessidade de promover o povoamento e a expansão do trabalho nas terras desconhecidas

organizou uma Comissão, chefiada pelo Dr. José Alves de Lima, responsável por estudar a abertura de uma estrada de rodagem que dos campos de Lençóes (Lençóis) ligasse ao Alto Paraná, fazendo portanto, uma ligação direta com o estado do Mato Grosso. O projeto foi feito e aprovado, mas a comissão chegou apenas a construir uma estrada até as cabeceiras do rio Feio, e ali parou (GIOVANNETTI, 1943, p. 26-27; TOBIAS, 1990, p. 88-89).

2.5.1.3. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – A base da futura "Estrada do Alto Paraná" também chamada de "Estrada Boiadeira"

Porém, em 1892, ainda visando a abertura da estrada, o Governo nomeou uma nova comissão chefiada pelo engenheiro Olavo Hummel, o qual estudou o traçado em direção à barra do Rio Santo Anastácio. Tal comissão chegou em Campos Novos em janeiro de 1893 e dali partiu viagem (em 17 de janeiro de 1893) à São Mateus, "onde existiam os últimos moradores efetivos do sertão. Para mais alem tinham somente duas famílias: os Medeiros na Ahumas e os Nantes no Jaguareté" (GIOVANNETTI, 1943, p. 27). A viagem teve início em 17 de janeiro de 1893 em Campos Novos Paulista e chegou ao fim em 27 de janeiro do mesmo ano no Rio São Mateus, daí em diante começaram os trabalhos para a construção da estrada, cuja finalidade era o transporte de bois e a passagem de carros de boi, sobre esta primeira estrada se firmaria a futura chamada "Estrada Boiadeira"[45] ou "Estrada do Alto Paraná", tão mencionada na história de Campos Novos, da Alta Sorocabana e do Vale do Paranapanema (GIOVANNETTI, 1943, p. 27; TOBIAS, 1990, p. 88-92).

> A comissão construiu 24 pontes e a largura da estrada tinha 4 metros. A estrada alcançou o Rio Paraná a uma distância cerca de 260 metros abaixo da barra do Rio Santo Anastácio. (GIOVANNETTI, 1943, p. 28) [46]

[45] Os autores Celso Prado e Junko Sato (2006, p. 386-387) também citam esta estrada de Campos Novos ao São Mateus, mas, nesta fase a chamam de "Estrada Sertaneja", que depois melhorada e com um ou outro trecho ou desvio a mais para melhor atender à alguns interesses se tornou a "Estrada Boiadeira".

[46] HUMMEL, Olavo A. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Jorge Tibiriçá M.D. Secretário d'Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo Chefe da Comissão da abertura e construção de uma estrada de rodagem de Salto Grande do Paraná. São Paulo, Tipografia de Hennies e Irmãos, 1894. p. 15.

Como resultado de um bom serviço técnico, foram determinadas as coordenadas geográficas da barra do Rio Santo Anastácio e barra do Rio Paranapanema (GIOVANNETTI, 1943, p. 28). No entanto, algumas causas fizeram com que a primeira construção da Estrada Boiadeira acabasse abandonada, como bem pontua o autor Tobias (1990): 1º não havia um porto, ou ao menos uma balsa onde a estrada acabasse; 2º não haviam povoações ao longo da estrada; 3º do outro lado, na parcela do Mato Grosso, não existia uma estrada que desse continuidade ao traçado.

2.5.1.4. Estrada de Campos Novos ao Rio Paraná – A "Estrada do Alto paraná" ou "Estrada Boiadeira" ligando Campos Novos à Vaccaria (MT), seguindo o mesmo caminho da estrada anterior aberta pelo engenheiro Olavo Hummel.

Por isso, mais tarde em 1904, "o Governo resolveu abrir de novo a estrada e contratou o serviço com a firma Tibiriçá & Diederichesen, à qual sucedeu a Companhia Viação S. Paulo-Mato Grosso. O traçado seguiu pelo antigo feito pelo Dr. Olavo Hummel." (GIOVANNETTI, 1943, p.28). O novo encarregado e chefe da nova comissão foi o Dr. Otto Meusser, morador de Campos Novos e amigo particular do Coronel Francisco Sanches de Figueired (TOBIAS, 1990, p. 90).[47]

Sobre a antiga estrada carroçável se tornar uma importante estrada boiadeira que escoava os rebanhos do mato grosso Giovannetti (1943) afirma:

> Em 1904, o governo paulista aproveitou o antigo caminho carroçável dos fins do século XIX, que ligava Campos Novos às barrancas do Rio Paraná, através do espigão Paranapanema-Peixe, e construiu uma estrada boiadeira. A execução dos trabalhos foi concluída em 1906, e o pequeno porto fluvial do rio Paraná recebeu o nome de "Porto Tibiriça". Essa estrada boiadeira teve um papel muito importante na região, pois foi, durante as primeiras décadas de nosso século, o escoadouro dos rebanhos matogrossenses, cuja expansão se fez intensamente até o ano de 1921, data em que o prolongamento da

[47] Estrada do Alto Paraná. Impressões de viagem. Organizadas pelo Dr. Otto Meusser, engenheiro de serviço e oferecidas ao Coronel Francisco Sanches de Figueiredo, chefe de trabalhos. São Paulo, Estabelecimento Gráfico Riedel e Franco, 1906. 11 p.

> Estrada de Ferro Sorocabana chegou ao "Porto Tibiriçá" e estabeleceu a estação de Presidente Epitácio. (BRAY, 2011, p. 13)[48]

Segundo o relatório da Exploração do Rio do Peixe, organizado pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo (2ª edição de 1913), de título "Exploração do Extremo Sertão do Estado", a expedição saiu de São Paulo em 21 de maio de 1905 e teve início em Campos Novos Paulista em 1906;

> Da barra do S. Anastácio seguiu para S. Paulo o chefe da turma pela estrada recentemente aberta pela firma Diederichsen & Tibiriçá, e que liga Campos Novos à Vaccaria em Matto Grosso. (Relatório da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1907, p.2)

Durante a administração da empresa Diederichesen e Tibiriçá os sócios-proprietários eram o fazendeiro Coronel Arthur de Aguiar Diederichesen, no lado paulista, e o médico Francisco Tibiriça[49], responsável por abrir e gerir a estrada na parte mato-grossense, foi em homenagem a este último que o porto recebeu o nome de "Porto Tibiriça". Sob nova direção de Capitão Whitaker, Paulino Carlos Filho e Alonso Junqueira, a firma passa a ser chamar Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, e os serviços do lado paulista foram entregues ao Coronel Sanches de Figueiredo, como empreiteiro para tocar a obra a partir de Platina, no rio Paraná, próximo à barra do Santo Anastácio, a coordenação fica sob responsabilidade do Capitão Whitaker (PRADO; SATO, 2006, p. 389).

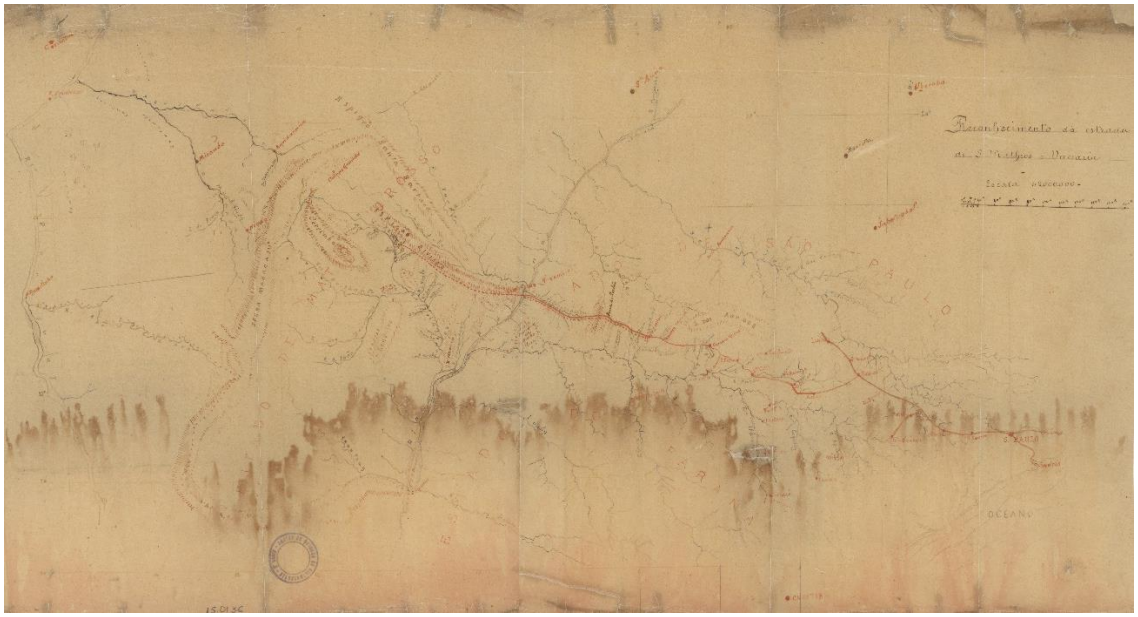
> A despeito da magnitude progressista da estrada, necessária e de utilidade pública, os contratos dos governos federal e estadual para execuções das obras sempre estiveram sob suspeições e favoritismos, sendo certo que a Concessionária São Paulo-Mato Grosso negociou, diretamente com os fazendeiros e mandatários das regiões, a exploração de percursos por onde o trecho, a outorgar a uns os direitos percentuais nas cobranças de pedágios e taxas, a outros o comércio de pousos, currais, armazéns e entrepostos de compras e vendas em geral. (PRADO; SATO, 2006, p. 389)

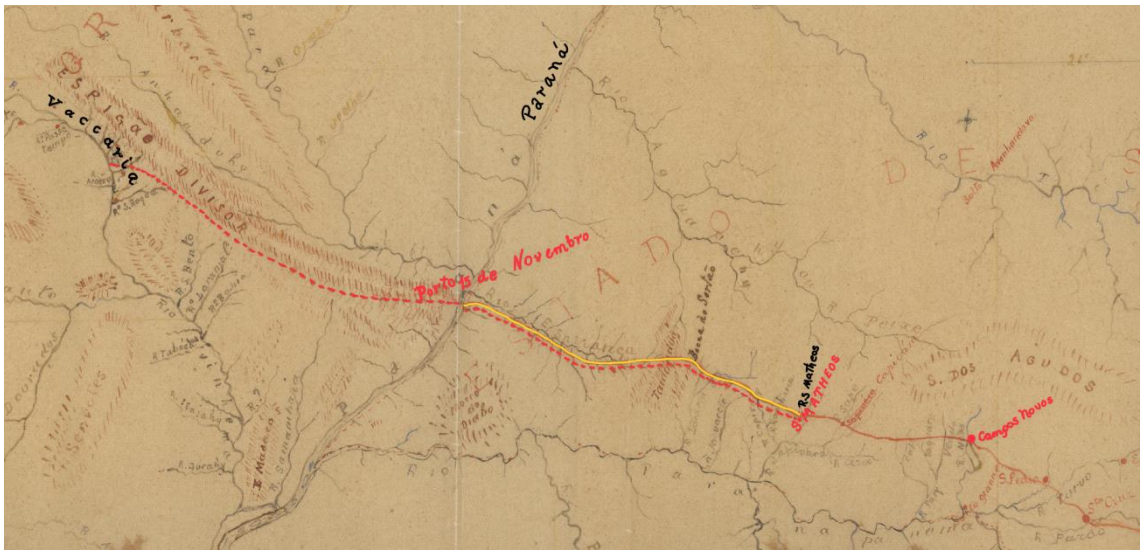
[48] Esta citação baseia-se no relato que se encontra em GIOVANNETTI, 1943, p. 30-32.
[49] "Foi somente em 1906 que Francisco Tibiriça', interessado em negócios de gado com os fazendeiros do Sul de Mato Grosso, obteve licença do Governo de São Paulo para ligar Campos Novos ao rio Paraná por uma estrada boiadeira" (ALMEIDA, 1960, p. 177).

Os autores seguem explicando que os pousos, currais, postos de controles e armazéns foram distribuídos entre amigos da Companhia. Em Conceição do Monte Alegre o Capitão Viriato Olympio de Oliveira foi o beneficiado, acontece que este era o representante do poder regional do Coronel Francisco Sanches de Figueiredo “o líder máxime de todo o sertão paulista adiante de Campos Novos”, figura que será melhor trabalhada no capítulo 3, mas a partir destes relatos de chefia e influência no episódio da construção e manutenção da Estrada Boiadeira já começa a ficar claro o poder que este coronel tinha em mãos. Ainda sobre a abertura da Estrada Boiadeira Giovanntti (1943) escreve:

> Em 24 de abril de 1906 o Cel. Francisco Sancho de Figueiredo, reuniu em Platina (naquele tempo esta Vila chamava-se Saltinho) o engenheiro e 99 homens para dar início a gigantesca obra da abertura da estrada do Alto Paraná. Como nas Cruzadas históricas o nobre P. Frei Fernando Lavalle celebrou na tosca Capela uma Missa e deitou sua bençam aos obreiros que iam afrontar, desabusados, no âmago sertanejo, as asperezas de uma vida de duro trabalho e de forte sacrifício. (GIOVANNETTI, 1943, p.29)

Figura 98: Reconhecimento da estrada de São Matheos à Vaccaria. Bases para o contrato que celebra a Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo, com o Senhor Francisco Tibiriça, para a abertura, construção e concervação de uma estrada de rodagem que, partindo do rio São Matheus, no município de São José dos Campos Novos, vá terminar na margem esquerda do rio Paraná. Planta e relatório organizados pelo Engenheiro Olavo A. Hummel. Original papel vegetal nanquim colorido, 1907.





Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), com intervenção da autora, 2023.

Sobre o mapa apresentado acima (Figura 98) é importante ressaltar algumas informações para melhor interpretá-lo:

- Em amarelo; a estrada que parte do “Rio São Matheos”, no território de Campos Novos, até o Rio Paraná, no ponto descrito como a 260 metros abaixo da barra do Rio Santo Anastácio (afluente, que desagua no Rio Paraná).
- Em vermelho tracejado; o caminho completo da estrada que se inicia no “Rio São Matheos” e segue até “Vaccaria” no Estado do Mato Grosso.
- Em um primeiro momento a abertura da estrada de Vacaria até o Porto 15 de Novembro ficou autorizada tanto para o Manuel da Costa Lima (Major Cecílio), quanto para a firma Diederichsen & Tibiriçá. Mas em 1907 Lima vendeu à firma a sua concessão e tudo que já havia construído, portanto, o trecho ficou sob responsabilidade primeiro da firma Diederichsen & Tibiriçá e depois, com a mudança de sua razão social, da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, constituída por escritura de organização de sociedade anônima em 1908 (CONSTANTINO, 2008, p. 59-60).
- “São Matheos” também é uma grande fazenda pertencente ao território de Campos Novos Paulista. O rio São Matheus desagua no rio

Paranapanema e continua como Ribeirão Capivari (nasce perto de Rancharia).

- Em resumo a estrada se desenvolveu em três etapas: Primeira - em 1890 partindo de Lençóis até o Rio Feio e chefiada pelo Dr. José Alves de Lima; Segunda - concluída em 1893, partindo do Rio São Mateus até o Rio Paraná e chefiada pelo engenheiro Olavo Hummel; Terceira - construída por volta de 1904 a 1906, partindo do Rio Paraná, na divisa do Estado de São Paulo, até “Vaccaria” no Mato Grosso.
- Neste contexto, Campos Novos é comarca, de 1892 a 1918, além disso durante boa parte do processo da construção da estrada (com suas “3 etapas”) o território pertencente a Campos Novos se estendia até a divisa do estado.

Outro mapa que mostra a estrada de Campos Novos à grande fazenda São Matheus, sua continuidade até Rio Paraná na altura do Rio St. Anastácio e seu projeto de continuidade até os “Campos de Vaccaria”, mas aqui com fim em Campo Grande, é o mapa de 1894, organizado pela Comissão Geográfica, e de título “Mappa Geral dos estados de São Paulo e Matto Grosso na parte que tem relação com a Estrada do Alto Paraná”. Neste mapa também é possível notar as estradas ligando Campos Novos à São Pedro do Turvo e à Salto Grande.

Figura 99: Mapa Geral dos estados de São Paulo e Mato Grosso – destaque para a Estrada do Alto Paraná ligando Campos Novos ao estado do Mato Grosso, 1894.





Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

> Esta estrada foi por muitos anos o escoadouro dos rebanhos Matogrossenses cuja expansão se fez intensamente até 1921, data em que o prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana chegou a Presidente Epitácio. Daí as atividades econômicas inauguraram uma nova vida regional e, aquela estrada, hoje quase abandonada, marcou o rumo oeste de penetração ás primeiras correntes de agricultores em busca de melhores fontes de trabalho." (GIOVANNETTI, 1943, p.31)

Assim, a Boiadeira se tornou estrada oficial, "a primeira e mais bem equipada a cortar o sertão Paranapanema e integrá-lo aos grandes centros." (PRADO; SATO, 2006, p. 390). Antes da Estrada Boiadeira, os tropeiros de Mato Grosso conseguiam alcançar São Paulo e o Rio de Janeiro, de forma mais fácil, pelo Triângulo Mineiro; um percurso bem maior e, portanto, mais demorado e caro. Além disso ao longo dos caminhos sertanistas da estrada foram fundados povoados e era vantajoso estabelecer ligação com a estrada, a exemplo disto, Santa Cruz ligou-se à Boiadeira a partir da atual Rua Conselheiro Dantas, com destino a São Pedro do Turvo e Campos Novos Paulista (PRADO; SATO, 2006, p. 390).

> A boiadeira é um rio de carne. Caudal viva, aspeada de chifres, turbilhonante de cascos, vibrante de aboios e de mugidos, do estrupido

> de atropeladas e do cavalo, pachorrento caminhar de milhares de rêses". (ALMEIDA, 1960, p. 196) [50]

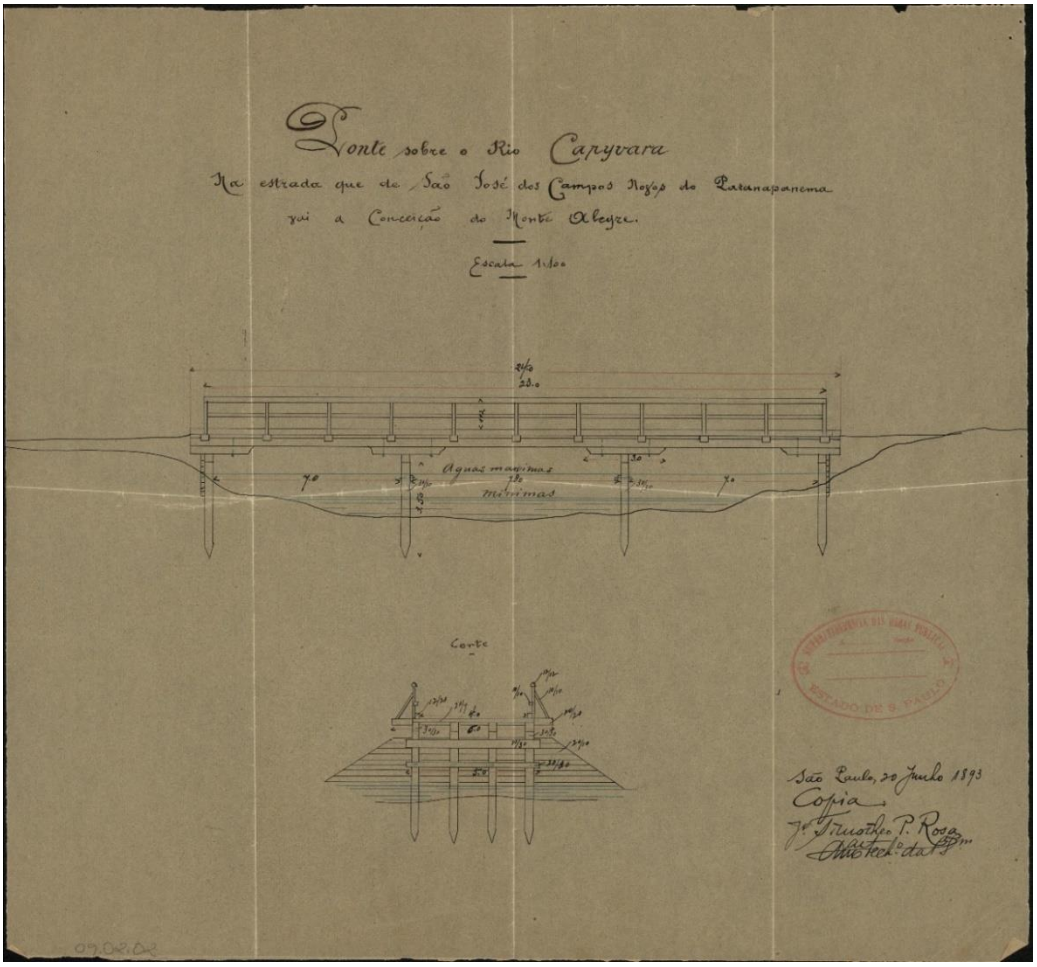
Outros registros mostram através de mapas, plantas e/ou croquis outros caminhos que eram estabelecidos a partir de Campos Novos, à medida que a vila foi evoluindo mais estradas de rodagem eram abertas ligando diferentes destinos à Campos Novos, principalmente quando esta alcança o título de comarca. A seguir serão exemplificados alguns destes trechos.

2.5.1.5. Estrada de Campos Novos à Conceição do Monte Alegre

A primeira estrada apontada é a estrada que liga São José dos Campos Novos do Paranapanema até Conceição do Monte Alegre, nas figuras os croquis das pontes, uma sob o "Rio Capyvara" e outra sob o "Rio dos Veados".

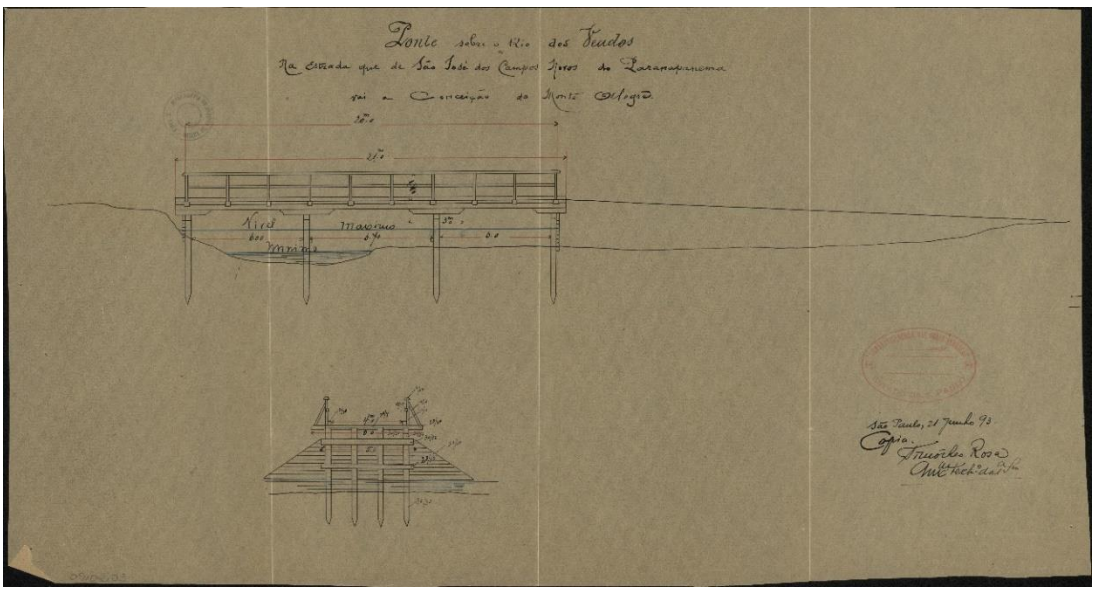
[50] A estrada boiadeira vista por Hernani Donato, descrição no livro de Aluísio Almeida (1960).

Figura 100: Croqui de 1893, “ponte sobre o rio Capyvara na estrada de São José dos Campos Novos do Paranapanema até Conceição do Monte Alegre”.



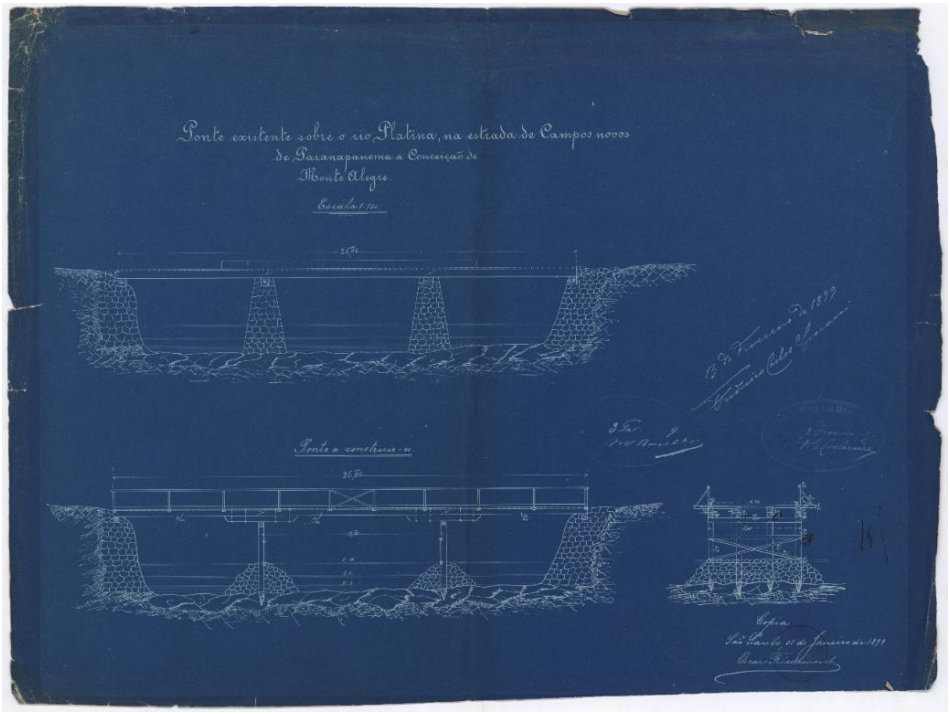
Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Figura 101: Croqui de 1893, “ponte sobre o Rio dos Veados na estrada de São José dos Campos Novos do Paranapanema até Conceição do Monte Alegre”.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Figura 102: Desenho de 1899, nele: ponte existente sobre o Rio Platina, na estrada da Comarca de Campos Novos do Paranapanema à Conceição do monte alegre.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

2.5.1.6. Estrada de Campos Novos à Bahara

Em 1895, se tem o registro de um crédito concedito para a abertura de uma estrada de rodagem entre Campos Novos do Paranapanema e a povoação de Bahara, pelo Decreto nº 304 de 5 de setembro de 1895.

Figura 103: Decreto concedendo verba para a abertura da estrada de rodagem.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

DECRETO N. 304, DE 5 DE DE SETEMBRO DE 1895

Abre á Secretaria da Agricultura um credito especial de 100:000$000 para occorrer ás dipesas com a abertura de uma estrada de rodagem entre Campos Novos do Paranapanema e a povoação do Bahara.

O Presidente do Estado de S. Paulo,
Usando da auctorização do art. 3.°, da lei 311, de 30 de Abril do corrente anno.
Decreta :

Artigo unico . - Fica aberto no Thesouro do Estado á Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, um credito especial da quantia de cem contos de réis (100:000$000), para occorrer, no exercicio vigente, ás despesas com a abertura de uma estrada de rodagem entre Campos Novos do Paranapanema e a povoação do Bahurú.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, aos 5 de Setembro de 1895.

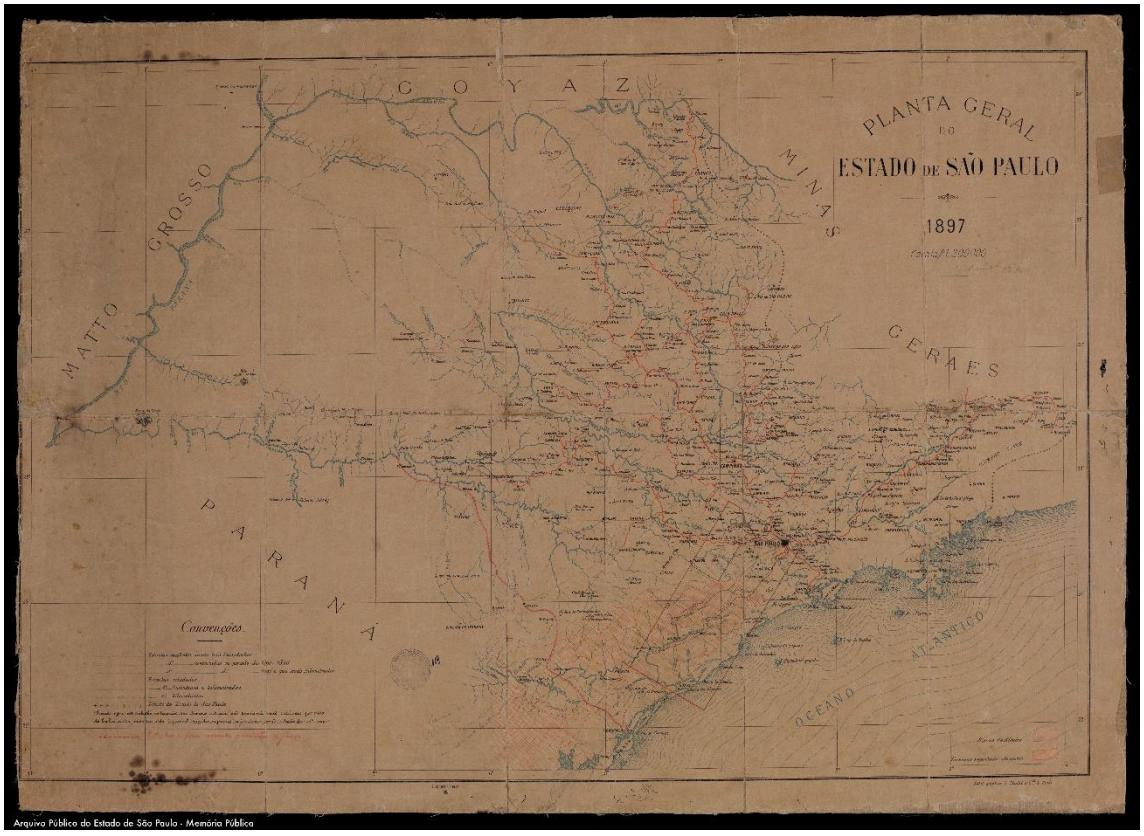
BERNARDINO DE CAMPOS.
Theodoro Dias de Carvalho Junior.

Fonte: ALESP, disponível em: https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=137320

2.5.1.7. Estrada de Campos Novos à Bauru.

No ano de 1897, a Planta Geral do Estado de São Paulo mostra uma estrada de rodagem partindo de Campos Novos até Espírito Santo do Turvo existente e concertada no período de 1890-1896. Além desla, mostra uma estrada de rodagem ainda em fase de estudo partindo de Campos Novos do Paranapanema até Bauru (Bahurú).[51]

Figura 104: Planta Geral do Estado de São Paulo – destaque para a estrada de rodagem existente partindo de Campos Novos do Paranapanema até Espírito Santo do Turvo, e estrada de rodagem estudada partindo de Campos Novos do Paranapanema até Bauru (Bahurú), 1897.



[51] Curiosamente o mapa também apresenta estrada de ferro partindo de Cananéia até o Porto Salvador nas proximidades do encontro do Rio Novo com o Paranapanema.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Outro documento, menciona que além da exploração a estrada ligando Campos Novos à Bauru estava autorizada a ser construída, trata-se da Lei nº 311 de 30 de abril de 1895.

Figura 105: Lei autorizando o Governo do Estado a mandar explorar e proceder com a abertura de duas estradas, dentre elas a que liga Campos Novos à Bauru.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

LEI N. 311, DE 30 DE ABRIL DE 1895

Auctoriza a mandar explorar e proceder á abertura de duas estradas, uma entre o municipio de Campos Novos do Paranapanema, passando pelos altos da serra dos Agulos e a povoação do Bahurú, e outra entre essa povoação e o Salto do Avanhandava, no rio Tieté.

O doutor Bernardino de Campos, presidente do Estado de São Paulo.
Faço saber que o Congresso do Estado decretou e eu promulgo a lei seguinte:
Artigo 1.º - Fica o Governo do Estado auctorizado a mandar explorar e proceder á abertura das seguintes estradas:
a) - Uma partindo do municipio de Campos Novos do Paranapanema, passando pelos altos da serra dos Agudos e a terminar na povoação do Bahurú;
b) - Outra partindo dessa povoação a terminar no Salto do Avanhandava, no rio Tieté;
Artigo 2.º - Para garantir as vidas e propriedades dos habitantes das respectivas zonas e dos trabalhadores dessas estradas, o Governo, julgando conveniente, poderá estabelecer em pontos apropriados destacamentos policiaes com o numero de praças que julgar necessario.
Artigo 3.º - Para execução da presente lei poderá o Governo abrir os creditos precisos, uma vez que não possa realizal-a dentro da verba de obras publicas do presente exercicio.
Artigo 4.º - Revogam-se as disposições em contrario.
O secretario interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim a faça executar.
Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 30 de Abril de 1895.

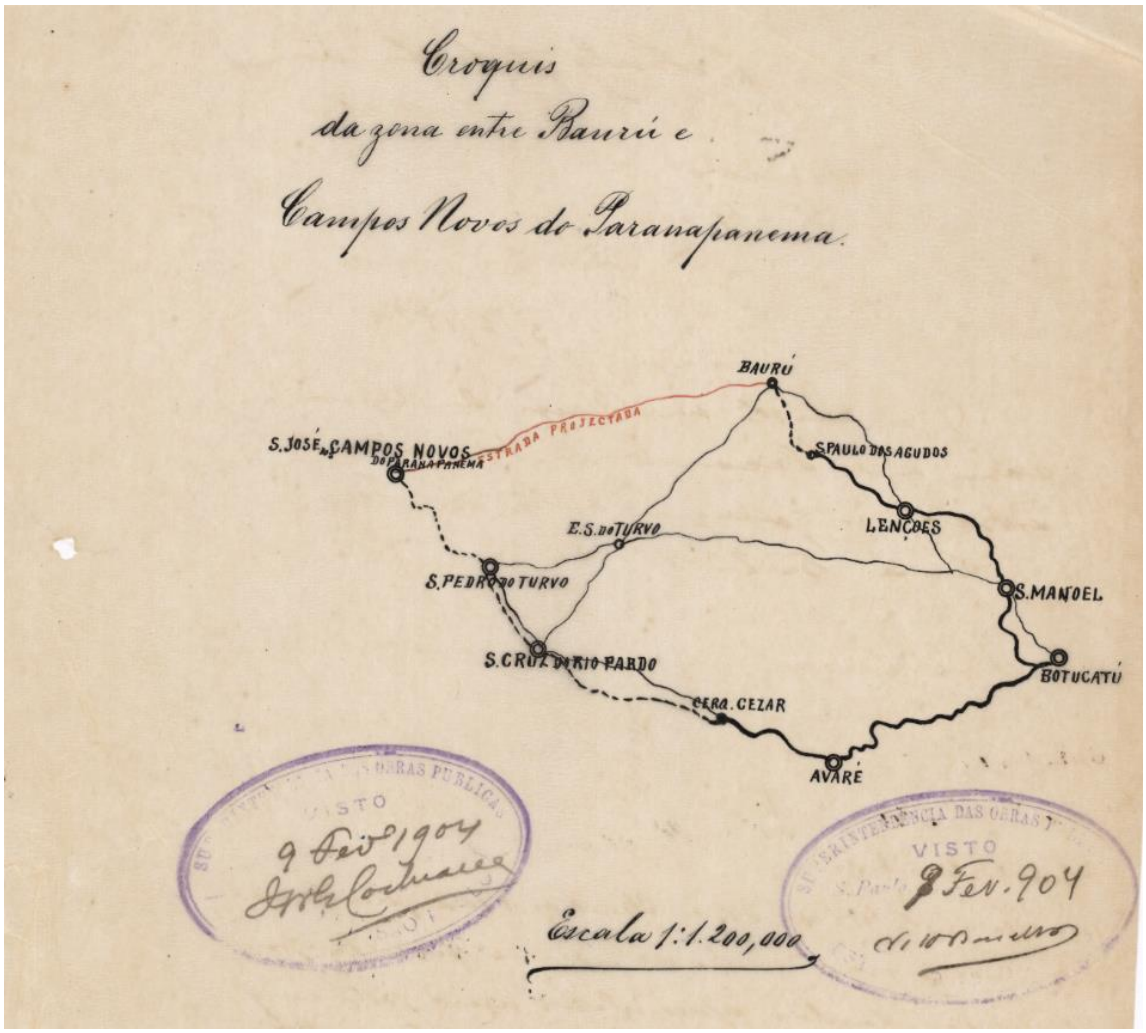
BERNARDINO DE CAMPOS.
Theodoro Dias de Carvalho Junior.

Publicada na Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, aos 30 de Abril de 1895. - Eugenio Lefevre, director-geral.

Fonte: https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=64402

Sobre a estrada ligando Campos Novos à Bauru foi encontrado também um croqui de 1904, nele a estrada aparece já como projetada.

Figura 106: Croqui de 1904, estrada de rodagem projetada ligando São José dos Campos Novos do Paranapanema até Bauru.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

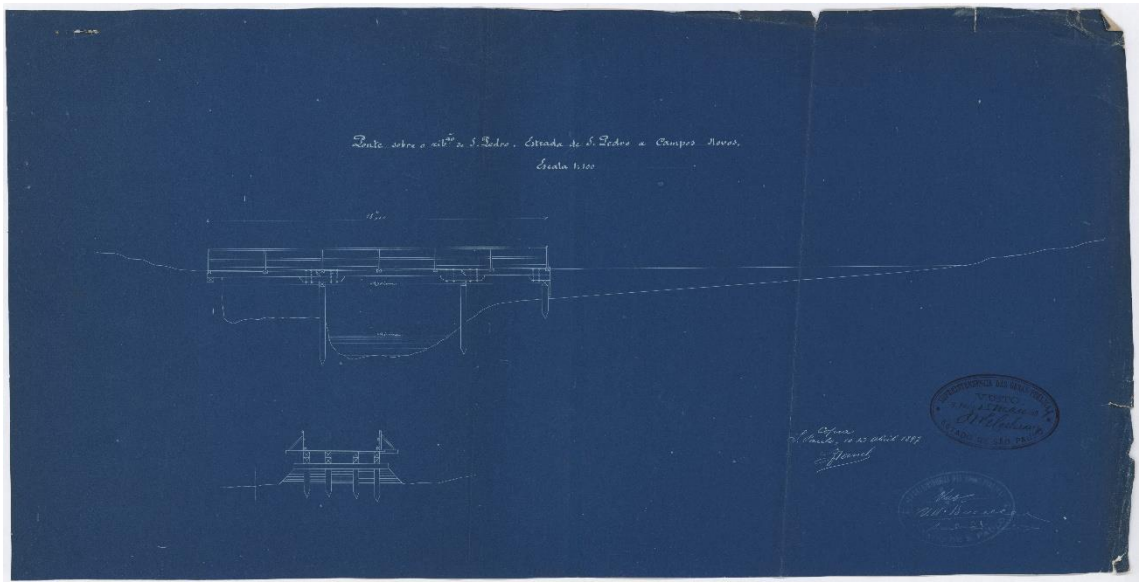
2.5.1.8. Estrada de Campos Novos à São Pedro do Turvo

Figura 107: Desenho da estrada de Campos Novos do Paranapanema à São Pedro do Turvo, 1902.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Figura 108: Desenho de ponte sobre o Ribeirão São Pedro na estrada de Campos Novos do Paranapanema à São Pedro.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

2.5.1.9. Estrada de Campos Novos à Platina.

Figura 109: Desenho da estrada de Platina à Campos Novos, 1902.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

2.5.2. Estrada de Ferro

Sem predizer as conclusões do capítulo 3, mas também sem deixar de dar continuidade à como evoluíram os acessos que levavam à Campos Novos, é preciso discorrer mesmo que brevemente sobre como o traçado da Estrada Boiadeira tinha condições de ao menos influenciar os rumos de uma linha férrea que chegasse “aos sertões”, uma vez que os objetivos ainda se mantinham praticamente os mesmos; adentrar cada vez mais à oeste e fazer ligação com o estado vizinho.

> O grande sonho do Governo do Estado de São Paulo continuava o mesmo que nos tempos da Estrada Boiadeira: 'chegar ao Estado do Mato Grosso'; só que agora era por via férrea. (TOBIAS, 1990, p. 93)

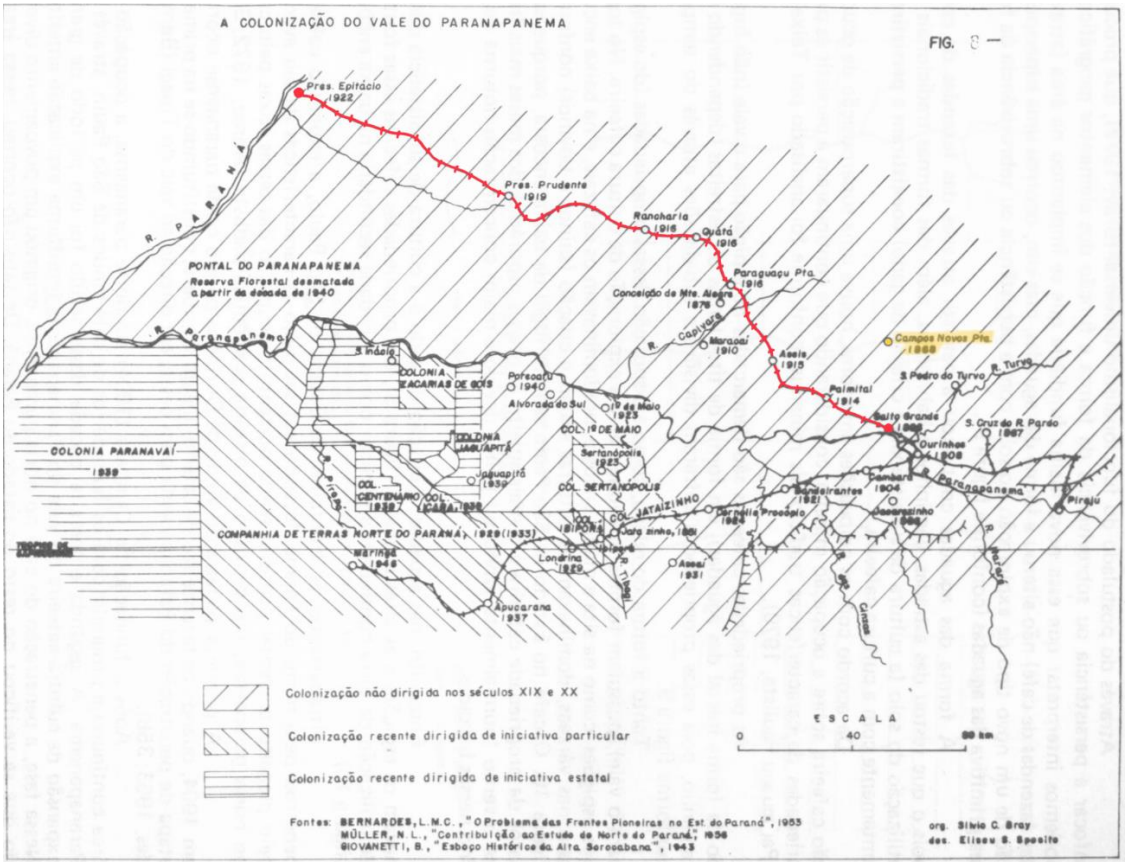
Por volta de 1880, o Oeste Paulista era visado como a nova zona de penetração e disputada pela Estrada de Ferro Ituana e a Sorocabana, a que ali chegasse primeiro estabeleceria seu traçado passando pelos locais com condições mais favoráveis para recebê-la; os mais desenvolvidos, dentre eles Campos Novos do Paranapanema.

Neste sentido, a Estrada Boiadeira atendia as necessidades; passava pelo núcleo urbano mais desenvolvido "às portas do Oeste", seguia um caminho pelos espigões suaves da região dos campos e cerrados, não apenas chegava até a divisa do estado, mas também num local dotado de um porto; o Porto Tibiriçá em Presidente Epitácio e, por fim, já tinha um caminho estabelecido no território do Estado do Mato Grosso, o que tornava tudo ainda mais vantajoso para ambos os estados e para a companhia ferroviária.

Diante desta realidade, não demorou para que a Sorocabana contatasse o município de Campos Novos para negociar um projeto de prolongamento da linha. O que se seguiu será discorrido com mais detalhes no próximo capítulo, o que se pode adiantar, e é de conhecimento geral, é que o prolongamento não seguiu por Campos Novos, sem mudar seu destino final; o porto, a linha férrea apenas pareceu "desviar" do município, deixando este sem o acesso via ferrovia.

Figura 110: Mapa de 1921, quando o prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana chegou ao "Porto Tibiriçá" e estabeleceu a estação de Presidente Epitácio, substituindo, em grau de

importância, a antiga estrada boiadeira. Em vermelho: Linha Tibagi; de Salto Grande ao Porto Tibiriça (Presidente Epitácio).



Fonte: BRAY, 2011, p. 17.

Sobre a imagem, é relevante também destacar que a estrada de ferro chega em Salto Grande em 1909, nesse contexto há uma corrente de colonização em função da linha férrea, nesse momento, Campos Novos (em amarelo) e seu antigo caminho aparecem já “esquecidos”.

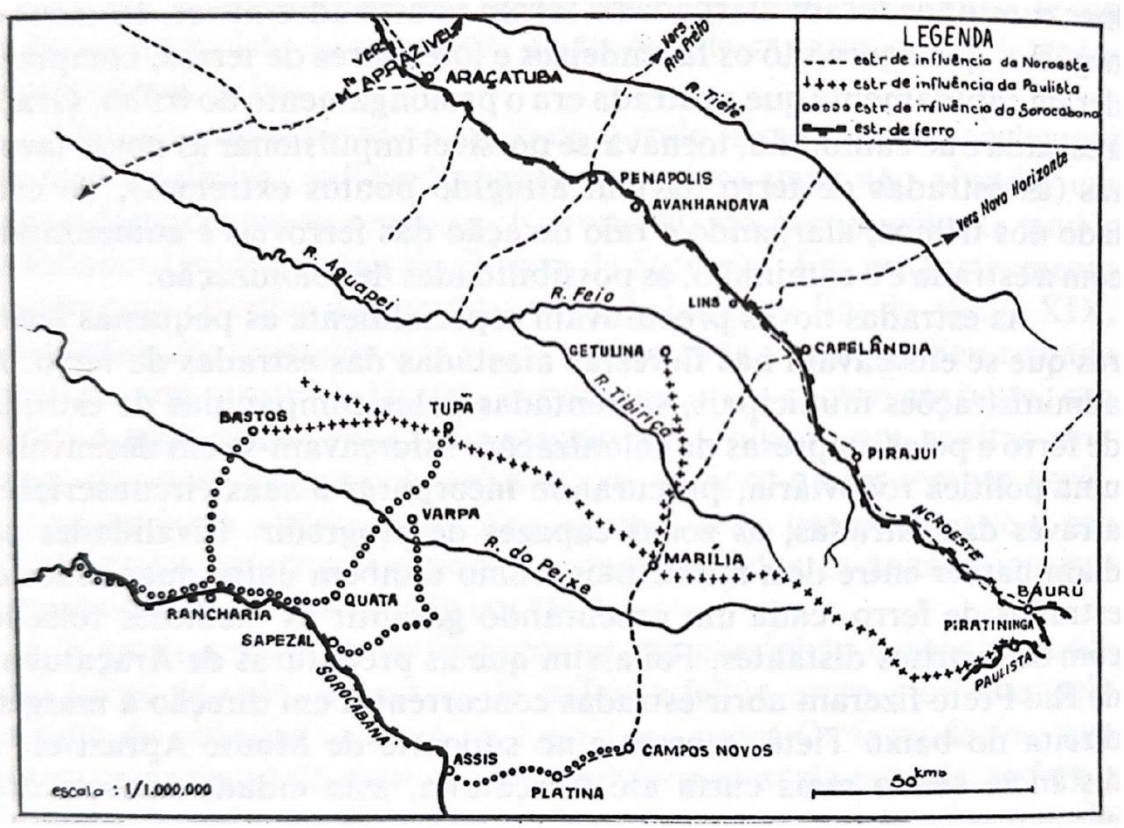
2.5.3. Estrada de rodagem (automóvel)

Mesmo com nenhuma linha férrea passando pelo seu território, por volta de 1929, Campos Novos acabou se tornando um local de concorrência rodoviária entre as redes ferroviárias da Noroeste e da Sorocabana.

O autor Pierre Monbeig chama a atenção para a importância da estrada e do caminhão na penetração do território no extremo oeste. Nas regiões da cafeicultura, o transporte entre as fazendas e as estações era feito pelos mesmos processos de há cinquenta anos, isto é, por meio de tropas de muares ou de lentos e pesados carros de boi. Por volta de 1920 o automóvel surge com

mais ênfase no estado de São Paulo, dentre as vantagens deste transporte estava na variedade de carga que este podia carregar, mas faltavam estradas que suportassem o seu peso.

Figura 111: Mapa demonstrando a cidade de Campos Novos como um local de grande interesse por possuir duas estradas de influência para duas estradas de ferro: em tracejado a estrada de Campos Novos à Cafelândia passando por Marília, de influência da Noroeste; e pontilhada a estrada de Campos Novos à Assis, passando por Platina, de influência da Sorocabana.



Fonte: Fonte: MONBEIG, Pierre, 1984, p. 200.

O plano era ligar a capital do Estado à capital federal e aos Estados de Mato Grosso e Paraná, as novas estradas acentuavam a permanência dos antigos rumos de circulação (estradas carroçáveis). No entanto, os grandes eixos rodoviários construídos pelo Estado eram de pouco interesse à franja pioneira, os empreendimentos individuais, estimulados por grupos de fazendeiros ou por empresas de colonização eram mais eficazes. Por toda franja pioneira, antigos caminhos foram alargados e novos foram construídos. Os fazendeiros e loteadores de terra se tornaram os novos homens de negócio, pois compreenderam de forma rápida que a estrada era o prolongamento dos trilhos. Graças à estrada e ao caminhão, em cada lado dos trilhos alargando o raio de

ação das ferrovias e aumentando, com a estrada e o caminhão, as possibilidades de colonização (MONBEIG, 1984, p.197-201).

Os fazendeiros, que haviam compreendido muito bem o que aproveitar da estrada de ferro, adotaram rapidamente o caminhão e entenderam a urgente necessidade de criar uma rede rodoviária, e isto ficou a cargo do governo do Estado, que lançou o slogan “boas estradas para todo o ano” (MONBEIG, 1984, p.197-198).

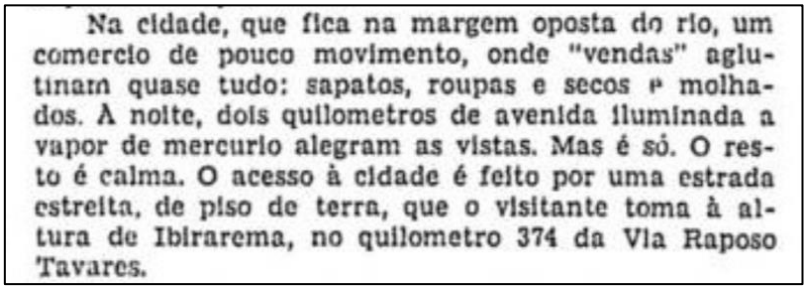
> A estrada era uma garantia contra o isolamento e uma oportunidade a mais para a pequena propriedade, o sítio. (MONBEIG,1984, p. 201)

As novas estradas procuravam, de modo especial, as pequenas lavouras que ficavam afastadas das estradas de ferro, neste momento, as administrações municipais, sustentadas pelas companhias de estradas de ferro e pelas empresas de colonização buscavam desenvolver uma política rodoviária. Assim, era comum rivalidades entre municípios ou entre duas redes de estrada de ferro. A concorrência rodoviária era mais intensa entre as cidades da Alta Sorocabana e as da Noroeste, já que a estrada e o caminhão complementavam a estrada de ferro, permitindo o alcance de novas regiões bem como a interligação com importantes centros, era preciso formar uma rede de apoio (MONBEIG, 1984, p. 200-201).

> As duas companhias disputavam o controle de um sertão onde a invasão apenas começava. Entre os domínios de uma e da outra, os limites eram incertos e não pareciam identificar-se com as grandes linhas da topografia. (MONBEIG, Pierre, 1984, p. 200)

Apesar de ter sido local de influência da Noroeste e da Sorocabana, Campos Novos hoje aparece em situação de isolamento, nem a era rodoviária lhe ajudou a inverter o quadro de declínio que vinha sentindo desde que a ferrovia desviou de seu município.

Figura 112: Extrato de notícia de jornal descrevendo como se dá o acesso à cidade, 1970.

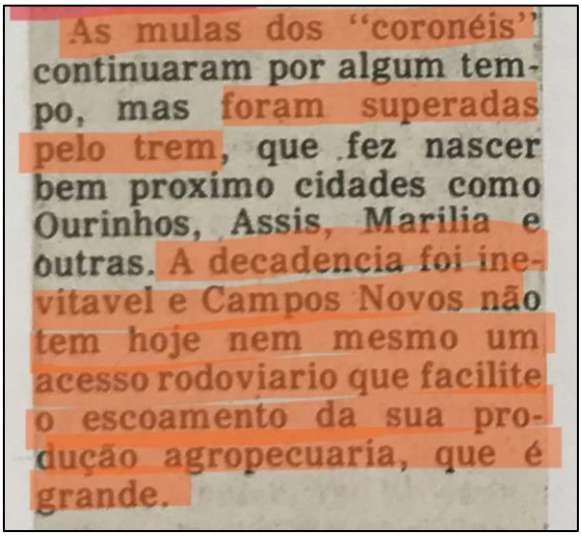


Na cidade, que fica na margem oposta do rio, um comercio de pouco movimento, onde "vendas" aglutinam quase tudo: sapatos, roupas e secos e molhados. À noite, dois quilometros de avenida iluminada a vapor de mercurio alegram as vistas. Mas é só. O resto é calma. O acesso à cidade é feito por uma estrada estreita, de piso de terra, que o visitante toma à altura de Ibirarema, no quilometro 374 da Via Raposo Tavares.

Fonte: APARECIDO, José. Campos Novos procura um lugar para o seu turismo. Folha de S. Paulo, São Paulo, 13 mar. 1970. disponível em: acervo Folha de S. Paulo. <https://acervo.folha.com.br/digital/leitor.do?numero=3596&anchor=5407919&origem=busca&originURL=&maxTouch=5&pd=0ee2469ad92d658912b94635f489e5a1> - Acessado em 2023.

Hoje é perceptível o isolamento físico que Campos Novos tem em relação as demais cidades à sua volta, principalmente através de seus acessos. A localidade que antes era ponto de partida para novos caminhos e interligações, hoje aparece perdida em meio a três rodovias, e seu acesso direto e asfaltado se resume em duas simples estradas, são elas: a Estrada São Pedro do Turvo que tem ligação com a Transbrasiliana (BR-153), e a Estrada Municipal de Campos Novos Paulista que tem ligação com o município de Ibirarema.

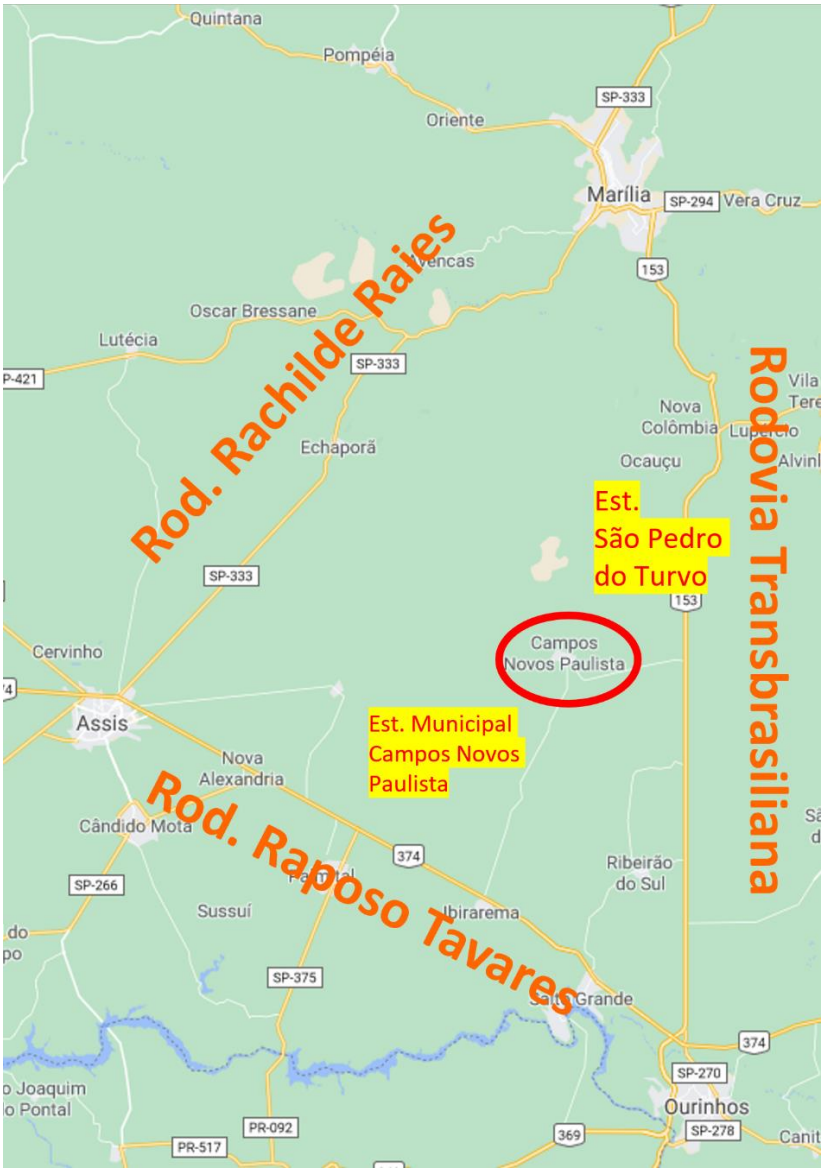
Figura 113: Extrato de jornal – a falta de acesso rodoviário à Campos Novos.



As mulas dos "coronéis" continuaram por algum tempo, mas foram superadas pelo trem, que fez nascer bem proximo cidades como Ourinhos, Assis, Marilia e outras. A decadencia foi inevitavel e Campos Novos não tem hoje nem mesmo um acesso rodoviario que facilite o escoamento da sua produção agropecuaria, que é grande.

Fonte: Setor Iconográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

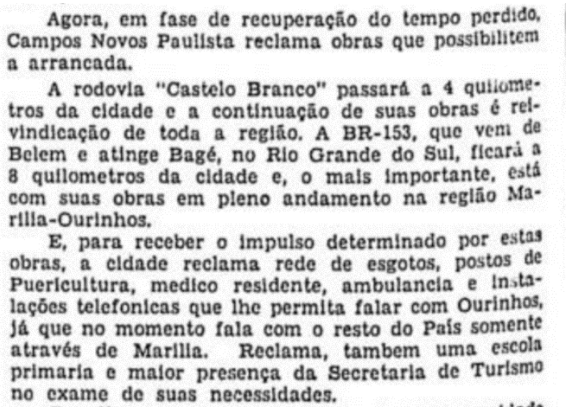
Figura 114: O município de Campos Novos Paulista em meio as 3 principais Rodovias: Richilde Raies, Raposo Tavares e Transbrasiliana (BR-153). E as duas estradas de ligação direta à cidade; Estrada Municipal de Campos Novos Paulista e Estrada de São Pedro do Turvo.



Fonte: Google Maps, com intervenção da autora, 2023

Apesar do isolamento, a abertura da BR-153 pode ser considerada um marco na retomada do crescimento de Campos Novos, uma vez que contribuiu com a interligação da cidade com uma via que atravessa o estado e, consequentemente, com centros maiores (neste caso a cidade mais próxima é Marília), mesmo que de forma indireta. O autor Tobias (1990) também chama a atenção para o significado da abertura da BR-153 como um marco no ressurgimento da cidade, ele explica que isto se dá a partir da construção do trecho Marília-Ourinhos, inaugurado em 1972, e que dava acesso para Campos Novos Paulista (TOBIAS, 1990, p. 103).

Figura 115: Notícia de jornal enfatizando a importância da abertura da br-153 como uma retomada da prosperidade da cidade.



Agora, em fase de recuperação do tempo perdido, Campos Novos Paulista reclama obras que possibilitem a arrancada.

A rodovia "Castelo Branco" passará a 4 quilometros da cidade e a continuação de suas obras é reivindicação de toda a região. A BR-153, que vem de Belem e atinge Bagé, no Rio Grande do Sul, ficará a 8 quilometros da cidade e, o mais importante, está com suas obras em pleno andamento na região Marilia-Ourinhos.

E, para receber o impulso determinado por estas obras, a cidade reclama rede de esgotos, postos de Puericultura, medico residente, ambulancia e instalações telefonicas que lhe permita falar com Ourinhos, já que no momento fala com o resto do País somente através de Marilia. Reclama, tambem uma escola primaria e maior presença da Secretaria de Turismo no exame de suas necessidades.

Fonte: APARECIDO, José. Campos Novos procura um lugar para o seu turismo. Folha de S. Paulo, São Paulo, 13 mar. 1970. disponível em: acervo Folha de S. Paulo. <https://acervo.folha.com.br/digital/leitor.do?numero=3596&anchor=5407919&origem=busca&originURL=&maxTouch=5&pd=0ee2469ad92d658912b94635f489e5a1> - Acessado em 2023.

No decorrer deste capítulo cinco indicadores foram avaliados para entender o processo de declínio que Campos Novos sofreu entre o período que deixa de ser comarca até a extinção do município, são eles; o território, as titulações, o traçado urbano, a demografia e os acessos. Cada um, de forma particular, mas, muitas vezes, correlacional, apontaram para o declínio de Campos Novos, constatando que este, de fato, ocorreu, e seus efeitos foram sentidos em diferentes esferas da vida humana, alterando a paisagem urbana.

Estes indicadores foram analisados individualmente e relacionados com o advento histórico averiguado como determinante na trajetória do município; a ausência da ferrovia cortando o território, num contexto em que a presença da linha férrea era fator decisivo para a consolidação de um núcleo urbano. Assim, a questão da ferrovia foi introduzida, mas terá uma análise mais específica no capítulo seguinte.

Ao estabelecer esses parâmetros de análise e se apoiar no conceito de declínio o presente estudo busca contribuir com a formulação de uma metodologia mais específica para estudos de caso como este e enriquecer as pesquisas atuais com um caso brasileiro, do oeste paulista e que foge do lugar comum.

3. CAPÍTULO III: Para o efeito, seus fatores

- **Os fatores:** o coronelismo, as disputas de interesse e os projetos ferroviários não efetivados
- **O efeito:** o declínio
- **As transformações da paisagem:** ascensão e declínio

Se houve o declínio há de haver seus fatores, por isso, o terceiro capítulo busca identificá-los. Diante da hipótese de a ausência da ferrovia ser o maior dos fatores que levaram ao declínio de Campos Novos, outros dois fatores foram identificados pela forte relação com a hipótese principal, são eles: o coronelismo e as disputas de interesse, este último principalmente entre os chefes políticos (incluindo os chamados "coronéis") e as companhias ferroviárias. Assim, estes temas serão trabalhados no decorrer deste capítulo de forma complementar e correlacional.

3.1. O fenômeno do Coronelismo e a figura do Coronel

Para dar início ao terceiro capítulo desta dissertação é importante, primeiramente, entender alguns aspectos políticos e sociais do período tratado, antes de adentrar à questão da ferrovia. Para isto, três pontos serão tratados inicialmente: (I) o coronelismo, o que é este sistema e como funciona, (II) a figura do coronel, quem é e o que representa, (III) o Coronel Francisco Sanches de Figueiredo, quem foi e sua relação direta com a história de Campos Novos Paulista.

O coronelismo é um fenômeno complexo que marcou a vida política do interior do Brasil durante a República Velha (1889-1930), e que foi favorecido pela estrutura agrária do país[52]. Apesar de suas consequências se projetarem sobre todo o país, este atua apenas no cenário do governo local; o município, sobretudo, os do interior do estado de São Paulo, onde o isolamento[53] é fator importante na formação e manutenção do fenômeno.

[52] Latifundiária, a qual gera uma concentração da propriedade rural.
[53] Segundo Leal (1949) este isolamento significa "ausência ou rarefação do poder público".

A estruturação do coronelismo possui variações devido as particularidades de cada região, as características de cada política municipal e o recorte temporal em que se estabelece. Por isso, é importante não só entender as bases dessa estrutura (para identificar as semelhanças), mas também, como se deu sua aplicação no objeto de estudo (para identificar as particularidades).

A fim de entender as bases do coronelismo, este estudo destaca o autor Leal (1949), cuja obra Coronelismo Enxada e Voto busca, entre outras coisas, caracterizar o fenômeno. Uma das primeiras definições do autor aponta o coronelismo como:

> uma forma peculiar de manifestação do poder privado, ou seja, uma adaptação em virtude da qual os resíduos do nosso antigo e exorbitante poder privado têm conseguido coexistir com um regime político de extensa base representativa (...) é sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre o poder público, progressivamente fortalecido, e a decadente influência social dos chefes locais, notadamente dos senhores de terras. (LEAL, 1949, p. 23)

Porém Leal (1949) enfatiza que não se pode reduzir o coronelismo a um simples funcionamento anormal do poder privado, é isto, mas não somente. Trata-se de um sistema político que se apoia em uma relação de compromisso entre o poder privado decadente e o poder público fortalecido. Na tentativa de defini-lo nasce a tentação de considerar o coronelismo como puro legado ou continuidade do período colonial (quando eram frequentes as manifestações de hipertrofia do poder privado), no entanto o patriarcalismo colonial difere do coronelismo da Primeira República (LEAL, 1949, p. 122).

O autor ainda pontua algumas características secundárias deste sistema; “o mandonismo”[54], “o filhotismo”[55], o falseamento de voto e a desorganização dos serviços públicos locais. Tais práticas sociopolíticas eram exercidas pela figura principal dessa estrutura: o coronel, que poderia, ou não,

[54] Segundo Leal (1949), o “mandonismo” consiste na perseguição aos adversários, na hostilidade e na recusa de favores para estes. “para os amigos pão, para os inimigos pau”.
[55] Segundo Leal (1949), o “filhotismo” era responsável pela atribuição de cargos políticos aos agregados do coronel.

ser o chefe municipal; um cargo exercido quase majoritariamente pela classe dominante, neste contexto, o proprietário rural.

> Em resumo, tem-se o senhor da terra, que concentra propriedades, e seus dependentes. Exercem uma ampla jurisdição sobre seus dependentes, compondo rixas e desavenças (...) também se enfeixam em suas mãos, com ou sem caráter oficial, extensas funções policiais. (LEAL, 1949, p. 24)

Um exemplo evidente desta "jurisdição sobre seus dependentes" é o "voto de cabresto", que consistia basicamente na compra do voto possibilitado por abusos de poder. Sobre as despesas eleitorais e o mecanismo do voto de cabresto, Leal (1949) afirma:

> São, pois, os fazendeiros e chefes locais que custeiam as despesas do alistamento e da eleição. Sem dinheiro e sem interesse direto, o roceiro não faria o menor sacrifício nesse sentido. Documentos, transporte, alojamento, refeições, dias de trabalho perdidos e até roupa, calçado, chapéu para o dia da eleição, tudo é pago pelos mentores políticos empenhados na sua qualificação e comparecimento. (LEAL, 1949, p. 30-31)

Outra prática atrelada ao coronelismo é o paternalismo, nele havia a concessão de "favores pessoais de toda ordem, desde arranjar emprego público até os mínimos obséquios" (LEAL, 1949, p. 32), uma espécie de solidariedade partidária que buscava beneficiar seus aliados e renegar os adversários com a recusa de favores, tendo em vista, a vitória eleitoral.

> Mesmo que o coronel fosse advogado, comerciante ou médico, usasse terno de casimira, gravata e chapéu de palha, ou mesmo jaleco, portanto, longe daquela imagem estereotipada do coronel de botas, chicote e chapelão, seus métodos pouco mudarão, terá a seu dispor grupos armados ligados à polícia ou mesmo privados, que auxiliariam em questões várias, das disputas políticas municipais até a remoção de posseiros ou a destruição de tribos indígenas para ocupação da terra. (GHIRARDELLO, 2010, p.161-163)

Tudo isso era possível, também, graças à uma certa ausência do poder público que favorecia a ascensão desses coronéis, os quais acabavam por serem os encarregados a exercer, extraoficialmente, boa parte das funções do Estado em relação aos seus dependentes, através de um poder categoricamente privado. O resultado disso era uma maior autonomia municipal (municipalismo) e, portanto, de seu chefe e aliados, o que inclui os coronéis. O autor Leal (1949) exemplifica como se dava esta autonomia "extralegal" do município por meio da figura do coronel:

> Em regra, a sua opinião prevalece nos conselhos do governo em tudo quanto respeite ao município, mesmo em assuntos que são da competência privativa do Estado ou da União, como seja a nomeação de certos funcionários, entre os quais o delegado e os coletores (...) É justamente nessa autonomia extralegal que consiste a carta branca que o governo estadual outorga aos correligionários locais, em cumprimento da sua prestação no compromisso típico do "coronelismo" (...) Opera-se, pois, uma curiosa inversão no exercício da autonomia local. (LEAL, 1949, p. 37)

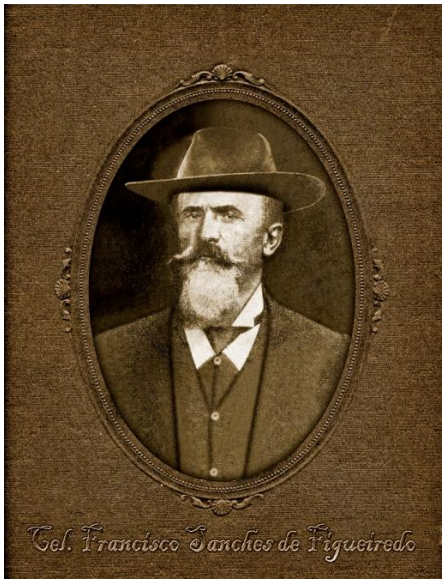
Apesar de toda essa influência político-social atrelada à figura do coronel descrita até aqui, é importante entender e desmitificar até onde se estende este poder de atuação. Também é válido ressaltar que reestruturações como o Estado Novo, em 1934, e a terceira Constituinte republicana, em 1946, mudaram significativamente as dinâmicas políticas em todo o país, e portanto, o poder de atuação dos chamados coronéis nos municípios, até porque os encargos e atribuições cabíveis à escala municipal também foram se moldando com o passar do tempo e dos regimes, sendo a autonomia (ou a falta dela) importante fator para a manutenção do coronelismo.

> A primeira observação de quem estuda o "coronelismo" é, natural e acertadamente, atribuí-lo à hegemonia social do dono de terras. Mas é preciso entender essa hegemonia apenas em relação aos dependentes da sua propriedade, que constituem o seu maço de votos de cabresto. Não é possível compreender essa hegemonia em relação a todo o município. Um município divide-se em distritos: o distrito da sede — urbano — escapa à influência do "coronel" que não seja ao

> mesmo tempo chefe político municipal; e cada um dos distritos rurais se compõe de diversas fazendas. (LEAL, 1949, p. 38)

Esta realidade do exercício do coronelismo nos municípios do interior paulista não escapou à Campos Novos Paulista, não diferente dos demais municípios, a presença de um coronel marcou sua história, neste caso, a figura do Coronel Francisco Sanches de Figueiredo foi decisiva num momento em que a comarca estava prestes a adentrar ao advento da ferrovia.

Figura 116: Retrato de Coronel Francisco Sanches de Figueiredo.



Fonte: Extraído de <https://celsoprado-razias.blogspot.com/2009/12/razias-sanches-o-mais-poderoso-dos.html> créditos à imagem de Luiz Carlos de Barros.

Francisco Sanches de Figueiredo, nascido em 1858, mineiro, um dos líderes da construção da Estrada Boiadeira, fundador de Platina, grande possuidor de muares e de porções de terra, era um dos mais poderosos coronéis do Vale do Paranapanema, tem sua história marcada pelas constantes investidas contra os povos originários (através das “dadas”) e pelo poder que exercia na região através do coronelismo, por isto, ficou conhecido como “Coronel” Sanches.

> A maior figura histórica de Campos Novos, fazendeiro, caçador de índios, fundador de Platina, um dos líderes da construção da estrada boiadeira. (TOBIAS, 1990, p. 94)

O Coronel chegou em Campos Novos pouco antes de 1875, onde passou a adquirir terras cuja legalidade é incerta. Para Leoni (1979, p. 265) as terras teriam sido adquiridas licitamente e diretamente com José Theodoro de Souza, denominada de Fazenda Palmital ou o "grande grilo", já para Nogueira Cobra (1923) afirma a posse ilegal das terras. Celso e Junko (2006) pontuam que as terras foram adquiridas de João da Silva Oliveira, quando este não tinha mais a procuração de José Theodoro de Souza para negociar as terras em seu nome (PRADO; SATO, 2006).

> Cel. Francisco Sanches de Figueiredo, que para alli chegou pouco depois da morte de Theodoro. Com seu pae, Francisco Lourenço e tios comprou as terras que se chamaram "dos Figueiredos" em 1876, próximo ao Taquaral. Era simples lavrador e eleitor até poucos annos antes de assumir a chefia politica que conservou até 1912, quando foi assassinado. (COBRA, 1923, p.115)

Através de "grilos articulados" Sanches se apossou de propriedades nas imediações de Campos Novos, desde as beiras do rio do Peixe e atual Platina, pelo rio Pari-Veado, prosseguindo suas divisas até a margem paulista do Paranapanema, onde as terras se uniam à fazenda Palmital (PRADO; SATO, 2006).

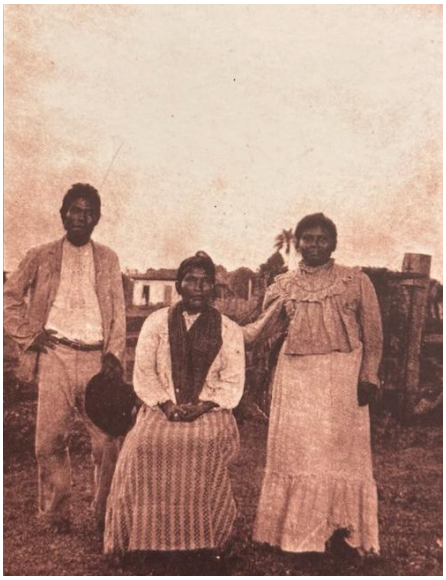
No contexto do advento republicano, proclamado em todo o país em 1889, Campos Novos sofreu significativas alterações políticas, o primeiro representante do novo regime no município foi João Fernandes de Araujo Leite, vulgarmente conhecido como João Gordo. Em seguida (1892) a direção passou para o coronel Sanches, e com ele permaneceu durante 20 anos. É neste período que se tem a ascensão do fazendeiro e bugreiro coronel Francisco Sanches Figueiredo, juntamente com seu aliado Marciano Ferreira (inicialmente aliados, mais tarde inimigos) (COBRA, 1923, p.114-115).

> O Coronel Francisco Sanches de Figueiredo, o autêntico representante do coronelismo na região de Campos Novos, mandava em todos e em toda parte, simbolizando o domínio da política-partidária por sobre o direito; abastado fazendeiro, dono da futura Estrada Estrada de Ferro Campos Novos-Barranca do Rio Paraná, temido por todos, era o homem mais importante na política de Campos Novos; em 1895,

> tenente-coronel da Guarda Nacional, dono de jagunços e mandante do 76º Regimento de Cavalaria da Guarda Nacional de Campos Novos do Paranapanema, foi intendente da Comarca apontado por vários como o maior inimigo de índios "que não morriam eram levados como prisioneiros e alojados na Fazenda Matão (entre Palmital e Platina) de propriedade do Coronel Sanches"[56]. (TOBIAS, 1990, p. 77-78)

Sobre os indígenas que eram "civilizados" e viviam, por exemplo, em fazendas, tem-se a foto presente na documentação da Exploração do Rio do Peixe de 1913, nela, três indígenas Corôados.

Figura 117: Retrato dos "índios Corôados civilizados" – destaque para as vestimentas.



Fonte: CGG/IGG – (Exploração do Rio do Peixe, 1913).

3.2. Os caminhos até a ferrovia

Por todo o Estado e em particular em Campos Novos Paulista, percorreu-se um longo caminho até chegar à realidade da estrada de ferro. Com o fim do Ciclo do Bandeirante, o Brasil necessitava cada vez mais de nova forma de transportar, para suprir o que antes era feito, em grande parte, por via marítima. O avanço rumo a Oeste, ao interior que não dispunha de mar, mostrava ser cada vez mais necessário o transporte por terra. Em uma realidade

[56] GIOVANNETTI, Bruno. A Luta contra os índios no Rio do Peixe. Artigo publicado em jornal mas sem dados da ABNT. Arquivo da família Giovannetti. Referência de Tobias (1990) página 78.

de abundância de gado vacum e cavalar a solução foi “servir-se do boi, do cavalo e sobretudo do burro para resolver o problema da necessidade do transporte interno: é a origem do Ciclo do Muar” (TOBIAS, 1990, p. 49).

O Ciclo do Muar tem seu início em 1729 com a construção da estrada Rio Grande do Sul a São Paulo e se encerra, em tese, por volta de 1870 quando um novo ciclo se inicia; o da estrada de ferro. Porém em muitas realidades, como em Campos Novos Paulista, o Ciclo do Muar se estende e é vivido intensamente até cerca de 1900. Considerando que em 1868 é fundado o Patrimônio Religioso de São José do Rio Novo (atual Campos Novos Paulista) mais adentro do estado, e que a Estrada de Ferro Sorocabana permaneceu estacionada em Botucatu até 1889, é natural que o ciclo do muar se estenda até o momento em que a ferrovia alcançou aquela parcela do estado (TOBIAS, 1990, p.87).

No Ciclo do Muar são os caminhos de chão, muitas vezes herdados dos indígenas, que continuarão servindo de rota, com as hospedarias e os pousos que “plantarão várias cidades do Brasil” (TOBIAS, 1990, p. 49). Neste novo contexto, destaca-se a figura do tropeiro, uma espécie de continuador do bandeirante, cujas rotas cobriam o Brasil todo “do Prata ao Amazonas e do mar às cordilheiras” (TOBIAS, 1990, p. 49-50).

Como visto no capítulo 2, os caminhos foram um fator importante para a história do município, em especial as estradas de chão que interligavam Campos Novos à lugares estratégicos, essa comunicação foi causa e consequência de sua influência e participação no processo de adentramento rumo à oeste da Província.

Assim, enquanto durou o Ciclo do Muar também se estendeu a prosperidade de Campos Novos detentora de grandes frotas de muares. No entanto, a partir da segunda metade do século XIX começa a se aproximar da região um novo meio de locomoção que exigia um novo tipo de estrada; a de ferro. É neste momento que a “capital do sertão” se depara com “o embate entre duas eras, duas mentalidades e entre dois ciclos: o do Muar, que ia indo e o da Estrada de Ferro, que vai chegando” (TOBIAS, 1990, p. 48).

Diante deste momento decisivo de transição entre dois ciclos, Campos Novos parece “recusar” a oportunidade de se manter como uma referência regional.

> Campos Novos vai ficar e amarrar-se ao Ciclo do Muar e por isso nunca verá a estrada de ferro, tendo como consequência seu isolamento e posteriormente sua decadência até a chegada do outro ciclo: o do Asfalto que, se não a ressuscitou, pelo menos a impediu de prosseguir caindo e desaparecer. (TOBIAS, 1990, p. 48)

A cidade, portanto, passou do Ciclo do Muar direto para o da rodovia, sendo a "era ferroviária" um período marcado por tentativas de conseguir um ramal, uma constante lembrança do que a cidade poderia ter sido e pelo início de um novo capítulo em sua história; o de decadência.

> O apogeu de Campos Novos coincidiu com o apogeu do Ciclo do Muar e a decadência de Campos Novos, independente de sua vontade, foi justamente se prender mais ao superado ciclo do Muar, quando já imperava o Ciclo da Estrada de Ferro. (TOBIAS, 1990, p. 50)

Portanto, em resumo, as estradas de ferro construídas na segunda metade do século XIX em São Paulo vêm para suprir as crescentes necessidades da economia paulista e para substituir o antigo, e limitado, sistema de transporte regido pelas tropas de mula, que tinham um alto custo e um transporte muito mais demorado. Diante do advento do café, a mula representaria um obstáculo para seu desenvolvimento rumo ao Oeste paulista, sendo a ferrovia com seus prolongamentos a melhor opção, dá-se então o início do binômio café-ferrovia (SAES, 1981, p. 38-39).[57]

3.3. A ferrovia no Brasil, em especial, nas "bocas de sertão"

> O processo de implantação da estrada de ferro na América Latina deu-se de maneira desigual e descontínua, vinculada a regionalização da produção. As inovações deram-se a nível regional, condicionadas pelo modo particular de inserção destas formações sociais nas formas variáveis do sistema de relação de dependência com o resto do mundo capitalista. (MARQUES, 2009, p. 33)

[57] Saes (1981), explica que é no período de 1900 – 1920 que as ferrovias paulistas passam a cortar áreas escassas de população, com a chamada "ferrovia de exploração".

“A ferrovia teve um papel peculiar como meio técnico na estruturação das bases capitalistas de produção e principalmente como motor de expansão do alcance capitalista” (MARQUES, 2009, p 31). Este expansionismo característico da estrutura capitalista buscava inserir novas regiões e, portanto, mercados ao contexto mundial. Tal alcance era favorecido pela forma barata e rápida do transporte e da comunicação por meio do trem. Essa redução de custo gerava um acumulo de capital que, reciprocamente, é geograficamente expansível (HARVEY, 2001).

> A ferrovia, enquanto técnica a serviço da expansão capitalista trouxe uma série de mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira. Foi o marco de uma grande mudança de processo na organização produtiva da economia agro-exportadora, na passagem do sistema mercantil-escravocrata para a organização capitalista de produção, introduzindo uma nova tecnologia que impunha novos agentes produtivos e novas relações de produção. A inserção de regiões mais distantes no sistema capitalista, promovida pela estrada de ferro, acabou beneficiando a reprodução da força de trabalho, tanto na empresa agrícola como na industrial. (MARQUES, 2009, p. 35)

Algumas ferrovias foram instaladas no Brasil, ainda durante o Império, principalmente para suprir as necessidades da “lavoura cafeeira do vale do Paraíba e a agroindústria do açúcar do Nordeste” (NETO, 2010, p. 48), porém, é somente com a Ferrovia D. Pedro II que a construção da ferrovia passa a ter o objetivo de integração do território nacional. Por ser um processo que demandava uma quantia elevada de capital, foram feitas concessões a empresas estrangeiras, sobretudo para a inglesa (MAIA, 2017 p. 4).

Na República, houve um aumento no número de concessões pelo fato de a política ferroviária não sofrer alteração em relação ao período anterior. Neste sentido, desde o final do Império até as primeiras décadas da República as ferrovias que prevaleciam no solo brasileiro eram aquelas que interligavam as áreas de produção agrícola aos portos e é a partir deste propósito (de interligação) que:

> as ferrovias são expandidas às cidades “bocas de sertão”, que entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que

> permanecessem como lugar de pouso de tropeiros ou como entroncamento de caminhos. Estas cidades, já apresentavam considerável dinâmica comercial, em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas. Cidades estas que no início do século XX revelam significativa importância na ainda escassa rede urbana brasileira. (MAIA, 2017 p. 4-5).

Desde o Império havia a preocupação em criar uma rede que pudesse ligar a capital às importantes províncias do país na época, tanto pela necessidade de interligação nacional quanto para se criar condições ao desenvolvimento econômico do país.

> A falta de meios fáceis de comunicação e de transportes baratos do interior para o litoral, condena[va] os habitantes dessas ricas regiões a só produzirem ou extraírem os gêneros de sua indústria e cultura em limitadíssima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte, igualando, se não excedendo, o valor da mercadoria transportada. (MORAES, apud GALVÃO, 1996, p. 188)

Assim, a ferrovia, teve seu significado diversas vezes atrelado ao ideário de progresso; humano, territorial e econômico, sobretudo para aquelas localidades mais afastadas; “as ricas regiões do interior paulista”. A ideia de progresso não era alimentada somente pelas promessas que com a ferrovia chegavam, mas também pelas significativas mudanças estruturais que com ela, para ela e a partir dela se estabeleciam.

> A estrada de ferro arrasta sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes tornando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo; era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSBAWM, 1977, p. 72)

O autor Maia (2017) explica que Pedro Pinchas Geiger (1963) chama a atenção para o impacto da ferrovia na rede urbana brasileira: o fortalecimento dos portos, a decadência de algumas cidades situadas distantes da linha férrea, valorização dos núcleos atingidos pela ferrovia, fator determinante para a criação de novas cidades e incentivo a reestruturações de antigas cidades atingidas pela ferrovia (MAIA, 2017, p. 5). Em resumo, a ferrovia estabeleceria “uma rede de caminhos e estradas de terras ligando de maneira capilar propriedades rurais, distritos, bairros rurais e cidades” (GHIRARDELLO, 2010, p. 32).

> As ferrovias foram fatores indispensáveis neste processo expansionista da economia de mercado, na medida em que se tornaram o principal elemento de ligação entre os centros produtores ou distribuidores de produtos industrializados e as formações sociais não capitalistas, onde a mais-valia é realizada e capitalizada, e ainda como meio de escoar a produção primária, alimentos e matérias-primas exigidas pelas grandes indústrias, produzidas por estas mesmas sociedades que são incorporadas a esta divisão do trabalho. (MARQUES, 2009, p. 32)

Este desenvolvimento da rede ferroviária no Brasil foi marcado por duas etapas distintas dentro do contexto de inserção da economia nacional na economia capitalista mundial: a primeira – até o final do século XIX, acompanhou quase que exclusivamente a economia agroexportadora, ligando os centros produtores aos portos de exportação; a segunda – a partir das primeiras décadas do século XX, as ferrovias passaram a servir também como vias de expansão das relações capitalistas de produção, buscando novas áreas de influência (MARQUES, 2009, p. 40).

Um expressivo exemplo do expansionismo capitalista é o Estado de São Paulo, principalmente no que diz respeito a ocupação das terras do oeste paulista até o início do século XX. Neste processo a terra acabava, como já mencionado, sofrendo uma valorização, existia uma espécie de marketing das “terras férteis do oeste paulista”. As terras eram, de fato, naturalmente férteis, devido as boas condições climáticas, morfológicas e pedológicas, mas, segundo Magnoli (1990), isto não era um fato meramente natural, as terras eram antes uma criação do mercado mundial e da divisão do trabalho, e as estradas de ferro

contribuíam para essa impressão de “terras férteis em abundância”; forjando localizações e dando o acesso às terras para a economia cafeeira e para a pequena propriedade (MAGNOLI, 1990).

Nesse processo de valorização das terras, a estrada de ferro atuou em alguns momentos, como uma verdadeira empresa de colonização, e as terras à oeste, a partir do discurso do poder público e da aristocracia cafeeira, induziam à ideia de um “novo eldorado”, para este “título” a valorização das terras devolutas, maioria disponível à oeste paulista, em muito contribuiu (MARQUES, 2009, p. 48).

> A ferrovia foi, assim, um dos elementos de transformação sócio-econômico-espacial, introduzindo novas áreas ao circuito da economia capitalista, valorizando a terra, impulsionando correntes, migratórias, instituindo novas relações de trabalho, modificando a paisagem, constituindo cidades e criando uma consciência regional na qual diversas regiões do estado de São Paulo passariam a ser conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam. (MARQUES, 2009, p. 19)[58]

Pierre Monbeig, em seu estudo sobre o papel das frentes pioneiras no oeste paulista no contexto das empresas ferroviárias, relata que a ferrovia que seguia a marcha do café tinha seu traçado “... por vezes tão caprichoso, que mais tarde será necessário corrigir...” (MONBEIG, 1998, p. 139), o autor explica que isto se deu devido a posição das maiores fazendas e da localização das “cidades do café” (MONBEIG, 1998, p. 176).

A respeito desta característica dos caminhos ferroviários (buscando as fazendas de café e a diminuição de custos na construção) que resultava em percursos mais longos e tortuosos, Marques (2009) dá o exemplo da Estrada de. Ferro Sorocabana no trecho além de Salto Grande, que buscando evitar algumas obras de engenharia e diminuir o custo da construção, optou pelos espigões divisores do Rio Paranapanema e Rio do Peixe até atingir o Rio Paraná, desviando-se, portanto, de seu percurso original; por meio da planície do Rio Paranapanema (MARQUES, 2009, p. 131).

[58] Conforme Odilon Nogueira Matos (1990), Café e Ferrovias - A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.

O novo percurso, de fato, diminuiu os custos, mas originou um traçado extremamente tortuoso. Sobre o assunto, Giesbrecht (2001) relata em seu livro de memórias a quantidade excessiva de curvas a partir de Assis até o Rio Paraná (MARQUES, 2009, p. 131), ou seja, o trecho que desviou de Campos Novos e partiu para Assis.

> A introdução da ferrovia no Brasil não causou impacto apenas na economia nacional, a ferrovia esteve presente também no processo de modernização social, como elemento mediador na criação de necessidades sociais, novas regulações de conduta social, adaptações de costumes, uma nova percepção do tempo e do espaço, e como um elemento transformador do espaço, criando regiões, paisagens, intensificando a ocupação e atuando como elemento urbanizador. (MARQUES, 2009, p. 165)

3.4. A Sorocabana

A Estrada de Ferro da Sorocabana teve um importante papel na ocupação do "sertão paulista", como enfatiza a citação a seguir:

> Notavel foi o desenvolvimento das redes de viação ferrea neste Estado no ultimo trienio, mas cabe aqui lembrar que ao Governo de S. Paulo toca a maior extensão de linhas construidas nos prolongamentos da E. F. Sorocabana, levando os seus trilhos atravéz de fertilissimas regiões do Estado, cuja grandeza impulsionou de modo evidente creando novos centros de actividade e abrindo os sertões opulentos pela grandiosidade de sua natureza geologica e geographica com essa arteira formada de trilhos de aço por onde percorrerá a vida alentadora que emana das differentes industrias, da agricultura e do comercio em geral e que fazem o alicerce poderoso em que se firma a opulencia das nações. (Comissão dos Prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana, Inauguração da Linha Tibagy, 1912, p. 8)

O avanço da Estrada de Ferro Sorocabana esteve intimamente ligada a constituição da Região da Alta Sorocabana, não somente em sua denominação, mas também e principalmente, nas transformações que ocasionou: na

ocupação, no desenvolvimento econômico, na cultura e nos hábitos da população (MARQUES, 2009, p. 61).

> ... a ferrovia foi a melhor maneira para os negociantes de terras levarem seus compradores em potencial a conhecerem o aproveitamento do solo. Ao longo das ferrovias multiplicaram-se os núcleos urbanos. Sem a ferrovia, não teriam entrado tantos compradores, colonos em busca de fortuna, aventureiros de toda a espécie. (ABREU, 1972, p. 38)

3.4.1. Historico da ferrovia

As ferrovias foram indispensáveis ao contínuo deslocamento do café rumo ao Oeste paulista, entretanto, a Sorocabana em particular, não teve no café a base para a sua organização, ela surge para servir os produtores e comerciantes de algodão da área de Sorocaba, mesmo assim esta mais tarde recebe, junto com a Paulista e Mogiana, o rótulo de “estrada do café”, pois mesmo não tendo sua construção baseada no café, ao longo de sua atuação a Sorocabana obtém do café a maior parte de sua receita (SAES, 1981, p. 41).

Antes de se tornar a Estrada de Ferro Sorocabana, de 1919 a 1971, tem-se a Cia. União Sorocabana e Ytuana, entre 1892 e 1907, e a Sorocabana Railway, de 1907 a 1919. Portanto, a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana surgiu da dissidência com a Companhia Ituana de Estradas de Ferro e teve como seu fundador Luís Mateus Maylasky, empresário húngaro radicado no Brasil, que discordou da decisão de se construir uma linha férrea de Jundiaí a Itu, em detrimento da ligação Sorocaba-São Paulo. Assim, a Ituana tem a concessão outorgada em 1870, e seu primeiro trecho inaugurado, Jundiaí-Itu, em 1873, e a Sorocabana em 1872, ambas buscavam concessões do governo paulista para explorar serviços e avançar trilhos para o interior, porém por caminhos diferentes, enquanto a Ituana pretendia o ramal Capivari-Tietê, a Sorocabana já havia conseguido licença para chegar a Boituva, com pretensões a Botucatu. A Sorocabana permanece até 1971 quando se torna a FEPASA, que perdurou até 1998 (PRADO; SATO, 2006, p. 392).

> Conforme a Lei nº 34, da Província de São Paulo, em março de 1870 foi autorizada a primeira construção da Estrada de Ferro Sorocabana, que então devia ligar São Paulo a Sorocaba. Em 1878, foi até Bacaetava; em 1897, até Boituva e em 1882 foi lavrado o contrato para o prolongamento dos trilhos até Botucatu. (TOBIAS, 1990, p. 92)

Na intensa disputa entre Ituana e Sorocabana rumo ao Vale do Paranapanema e com o intuito (incentivado pelo Governo de São Paulo) de chegar até o Mato Grosso, a ferrovia da Sorocabana se destacava conquistando novas áreas, em resumo: em 1883 era inaugurada a chegada dos trilhos em Cerquilho; em 1885, em Laranjal; em 1887, em Conchas; em 1888, em Pirambóia; no dia 20 de abril de 1889, em Botucatu e, em 1893, os trilhos vão chegando em Avaré (TOBIAS, 1990, p. 93).

> Em virtude deste plano a Estrada Sorocabana será a que com menos tempo e mais vantajosamente poderá resolver o grande problema da viação para a nossa longínqua Província de Mato Grosso. (TOBIAS, 1990, p.93)[59]

O projeto "rumo ao sertão" que vingou propunha o avanço para oeste no sentido de Botucatu, pelo vale do Tietê, e seguindo adiante pelos povoados que existiam ao longo da estrada de terra que já se encontrava para além de Conceição do Monte Alegre. Assim, com algumas modificações, mas sem alterar os objetivos principais, foi deferido o pedido da Sorocabana para chegar até Botucatu, em 25 de setembro de 1882 (PRADO; SATO, 2006, p. 392). Dez anos depois, por volta de 1892, tem-se o fim da disputa entre Sorocabana e Ituana quando estas se organizam em uma só empresa, a Companhia União Sorocabana Ituana.

O projeto original da estrada de ferro, em seu prolongamento para o oeste paulista, era a chamada linha Tibagi (Paranapanema), é de especial interesse para este estudo. Quando esta linha foi concedida (em 1888) as áreas da Serra de Botucatú, Rios Pardo, Paranapanema, Paraná, Tietê, Bauru e Serra dos Agudos ainda eram pouco conhecidas, o que de início favoreceu o

[59] Relato da assembleia geral realizada no Rio de Janeiro em 11 de dezembro de 1882, trazida pelo autor Tobias (1990).

reconhecimento de parte dessas regiões foi a exploração do Rio Paranapanema feita por Theodoro Sampaio desde a confluência com o Itapetininga até a embocadura no Rio Paraná (Comissão dos Prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana, Inauguração da Linha Tibagy, 12 de outubro de 1909, engenheiro chefe Joaquim Huet de Bacellar).

No início do projeto a linha Tibagi seguia o curso pela direita do rio Pardo e não tinha previsto passagem por Rio Novo (atual Avaré), foi a ação do alferes Manoel Marcellino de Souza Franco responsável pela mudança do traçado, garantindo então para Avaré a inauguração de sua estação em 1896.

Apesar desta modificação, ainda se pensava em seguir, em partes, o caminho original, mas agora partindo de Avaré para a já prevista Santa Cruz do Rio Pardo e adiante até a foz do Rio Tibagi. É apresentado então o novo percurso do trecho férreo a partir de Avaré, para Cerqueira Cesar, Óleo e Santa Cruz, com continuidade até o Tibagi pela Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, conforme a Lei n 79, de 26 de julho de 1899, mas o projeto não vingou (consultar mapas das figuras 120 de 1898 e 121 também de 1898).

Neste período a Sorocabana vive um momento de crise financeira o que leva ao seu encampamento pelo governo federal em 1904 e, no ano seguinte, sua transferência e arrendamento para o consórcio franco-americano sob a denominação de Sorocabana Railway Company, integrante da empresa Brazil Railway.

Se dá, portanto, o fim do projeto original da linha Tibagi Paranapanema com passagem por Santa Cruz do Rio Pardo. O novo percurso apresentava para Santa Cruz do Rio Pardo apenas um ramal a partir de Bernardinho de Campos, enquanto o leito principal chegaria até Salto Grande, neste trajeto excluía-se também Óleo (consultar mapa da figura 126, de 1913).

> A via férrea seguiu a direção da estrada boiadeira, abandonando o mito do Tibagi, e navegações dos rios a que devia tender a Sorocabana". (ALMEIDA, 1960, p. 178)

A prioridade desta linha é a de fazer ligação com o Porto Tibiriçá, na foz do Rio Santo Anastácio, ao invés da foz do Rio Tibagi no Paranapanema. Nesse

sentido, a Comissão dos Prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana relata:

> Assim é que da Estação Bernardinho de Campos o traçado approvado soffreu modificação com o fim de atravessar pelo centro da zona mais fertil e mais na directriz geral que tem por objectivo aquelle ponto na fóz do Santo Anastacio em vez de << Agua Boa >> nas proximidades da fóz do Tibagy. Essa modificação já foi devidamente approvada pelo Governo Federal e segundo os respectivos estudos e projectos approvados foi feita a construção desta linha até Salto Grande. (Comissão dos Prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana, Inauguração da Linha Tibagy, 1912, p. 5)

Se por uma lado o projeto encerrava o tronco Tibagi-Paranapanema para Santa Cruz do Rio Pardo, o mapa anexo ao documento deste projeto trazia a ideação de uma nova ferrovia sob a responsabilidade do engenheiro Dr. Eduardo Loschi, chamada de Ferrovia do Peixe, um ramal da linha Tibagi: a partir de Santa Cruz do Rio Pardo em direção a São Pedro dos Campos do Turvo (São Pedro do Turvo), São José dos Campos do Paranapanema (Campos Novos Paulista), e pelo Vale do Peixe à fazenda Montalvão, região de Quatá e adiante.

Entre 1904 e 1906, o Decreto Federal n 5349, de 18 de outubro de 1904, instruiu concessões anteriores para a Sorocabana, pelo Paranapanema, com novo trajeto: de Avaré a Cerqueira Cesar, Manduri, Douradão (Bernardino de Campos), Ilha Grande (Ipaussu) e Ourinhos, para adiante. Isto, enquanto a Companhia Noroeste do Brasil irá explorar a região do Aguapeí a partir da então Vila de Bauru em direção ao Rio Paraná.

Assim, em 1906 a estrada de ferro chega à Manduri, em 1908 em Bernardino de Campos com apenas um ramal para Santa Cruz do Rio Pardo. Para este último se tinha a promessa de ser cidade inicial para a futura ferrovia (a Ferrovia do Peixe) que “passando por Campos Novos do Paranapanema, vá servir as terras da fazenda Montalvão [no município de Quatá] nas vertentes da margem esquerda do rio do Peixe, podendo prolongar-se até a barranca do rio Paraná” (Senado de São Paulo, Projeto n 06 publicado em 19 de novembro de 1907 apud. PRADO; SATO, 2006, p. 395).

> (...) vista que em 1908, o Velho Chefe [Coronel Sanches de Figueiredo] já tinha ajustado com o Dr. Governador do Estado, (...), cujo traçado do prolongamento feito pela Secretaria da Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, estaria assim organizado. Partindo de Santa Cruz do Rio Pardo, passando pelo espigão do ribeirão São João, em São Pedro do Turvo, seguindo pelo divisôr dos municipios de Campos Novos e S. Pedro do Turvo, até alcançar o Espigão da Fazenda Grande dos Toledos em Campos Novos, dahi entraria pelo espigão divisor do Ribeirão dos Veados em Catequese, por esse espigão adentro até alcançar a Fazenda Santa Lima e Quatá (...). Porém com mórte [assassinato] de Coronel Sanches de Figueiredo, e o grande abalo e confusão surgida nas óstes políticas de Campos Novos, exterminaram de vez para sempre, a estrada da Velha Comarca e do povo campos-novenses (...). (SODRÉ, 1951,p. 18, apud. PRADO; SATO, 2006, p. 399)

Porém a Ferrovia do Peixe, passando por Campos Novos, não se concretizou, na ocasião, a Sorocabana Railway Company decidiu seguir para Assis (em 1914), Quatá (em 1915) e adiante rumo Presidente Epitácio. O trajeto final a partir de Salto Grande, passando por Assis até às margens do Rio Paraná ficaram sob a responsabilidade do comendador José Giorgi.[60] A Ferrovia do Peixe havia sido desejada pelo Presidente da Província, aprovada pelo Senado de São Paulo, mas não foi confirmada pela Assembleia Legislativa Provincial, o que acabou por sepultar o projeto (PRADO; SATO, 2006, p. 402).

Tanto o encerramento do tronco Tibagi-Paranapanema para Santa Cruz do Rio Pardo, quanto o não acontecimento da Ferrovia do Peixe contribuíram para a ausência da ferrovia na cidade de Campos Novos, no próximo item deste capítulo o assunto será trabalhado mais detalhadamente. Por fim, em 1919 acabava o arrendamento e a ferrovia voltou ao controle do estado, com o nome de Estrada de Ferro Sorocabana, que finalmente alcançou as margens do Rio Paraná em 1922 (PRADO; SATO, 2006, p. 392-396).

[60] A estação de Salto Grande foi inaugurada em 12/10/1909, e a construção do grande ramal Salto Grande-Presidente Epitácio se iniciou em 1912, de responsabilidade de José Giorgi, que para passar a ferrovia; armou acampamentos, abriu estradas auxiliares para o transporte do material, instalou linha telefônica, levantou hospitais e abriu, junto aos operários, caminho na mata inóspita e selvagem (GIOVANNETTI, 1943, p. 151-152).

É importante ressaltar que a passagem da linha férrea em Santa Cruz do Rio Pardo foi por um bom tempo uma certeza, até 1892 quando há a fusão da Companhia Sorocabana e da Ituana, e quando os projetos foram modificados, assim a ferrovia não mais seria pela margem direita do Pardo pois estava destinada a seguir de Botucatu para Avaré, onde chega em 1896. Nunca ficou suficientemente esclarecido porque o projeto original da linha Tibagi[61] não aconteceu, bem como o da Ferrovia do Peixe, para o autor Cobra (1943) a modificação do traçado ocorreu por dois motivos; pela qualidade das terras na margem do Paranapanema e, principalmente, pela ação dos proprietários daquela época.

> Por serem excelentes as terras da margem do Paranapanema, onde muito cafezal, na epocha da construcção se encontrava em formação mais pelo facto de os proprietarios dalli terem agido junto aos poderes públicos deu-se outro rumo ao traçado do antigo ramal do Tibagy que, de Mandury, se dirigiu para Salto Grande e Assis; de Assis ao Rio do Peixe, pelo espigão da margem esquerda e deste e do Santo Anastacio a barranca esquerda do Paraná, de onde se internará por Matto Grosso. (COBRA, 1943. Apud. PRADO; SATO, 2006, p. 398)

Sobre a ação destes proprietários, apesar de não ser algo totalmente comprovado, é valido considerar que uns colaboraram para a passagem da ferrovia em seu território, enquanto outros para a mudança do traçado, dificultando o acesso da Sorocabana a seus municípios, principalmente o Coronel Sanches no que diz respeito à Campos Novos e Platina e o Coronel Antonio Evangelista de Souza em Santa Cruz do Rio Pardo, nesse sentido, em "cada localidade dispensada pela ferrovia, a culpa recaia sobre os coronéis, evidentemente quando estes já falecidos." (PRADO; SATO, 2006, p. 398).

> A melhor espepeculação informava que o projeto original Tibagi desviou-se da rota das localidades mais antigas, à exceções de Avaré (Rio Novo) e Cerqueira Cesar, para originar novos povoados a cada parada do trecho, para melhor povoar e integrar o sertão, daí

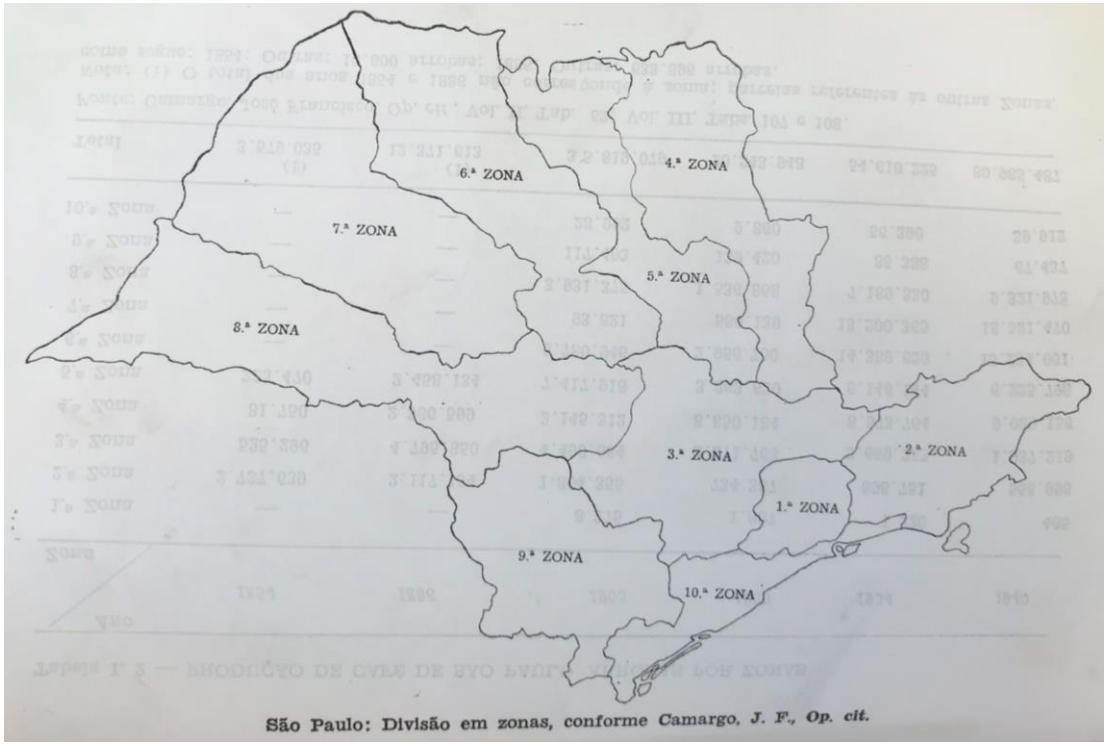
[61] Segundo o autor Nogueira Cobra (1943, p. 188) o traçado primitivo ia ser a partir de Santa Cruz do Rio Pardo, passava por São Pedro do Turvo, Campos Novos, Platina e passava, não muito longe, de Monte Alegre até terminar em Água Boa.

> prejudicados Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turdo, Campos Novos Paulista, Platina e Conceição do Monte Alegre, ao lado de Espírito Santo do Turvo, São Domingos e Santa Bárbara, todos à beira dos caminhos de interiorização terrestre, portanto já integrados. (PRADO; SATO, 2006, p. 402)

3.4.2. A ferrovia e Campos Novos

Ao longo dos anos a Sorocabana em suas assembleias gerais ia tomando novas decisões; estabelecendo novos traçados e mudando traçados antigos, e para melhor compreender a evolução da linha é válido se utilizar dos mapas organizados por Saes (1981) conforme a divisão em zonas estabelecida por José Francisco de Camargo, o qual usou principalmente como base para a divisão das zonas a influência das ferrovias dominantes em cada parcela do estado (SAES, 1981, p. 42-54).

Figura 118: Mapa mostrando a divisão do estado em 10 zonas, conforme a linha férrea que ali dominou e deu nome à zona.

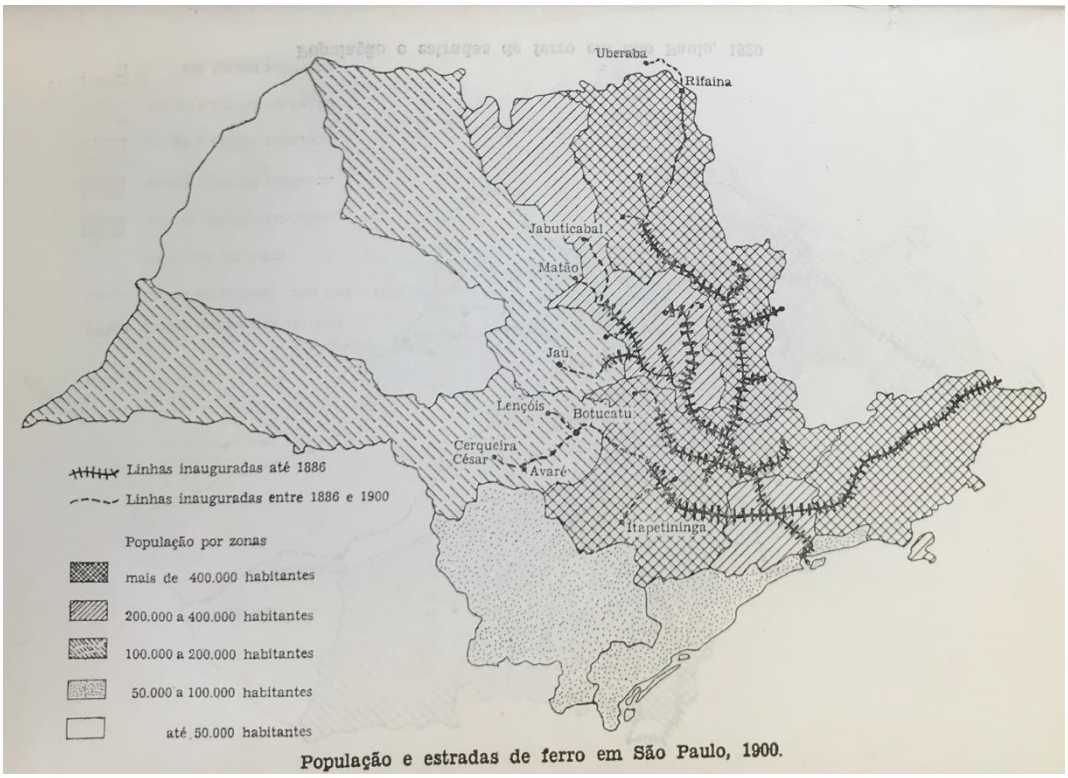


Fonte: Livro “As ferrovias de São Paulo 1870-1940”, Flávio Azevedo Marques de Saes, 1981.

O autor utiliza deste mapa base para mostrar a evolução das ferrovias no estado de São Paulo. Com destaque para a zona de número 8 que

corresponde a antiga Alta Sorocabana nela, por volta de 1886 a 1900, como já mencionado, a direção das linhas seguia em busca de novas áreas, sobretudo à oeste, é neste momento que o prolongamento da Sorocabana atinge Cerqueira Cesar e Lençóis, nas proximidades de Campos Novos, como mostra o mapa a seguir.

Figura 119: Mapa mostrando o prolongamento da Sorocabana – destaque para as localidades de Cerqueira Cesar e Lençóis com linhas férreas inauguradas entre 1886 e 1900.



Fonte: Livro “As ferrovias de São Paulo 1870-1940”, Flávio Azevedo Marques de Saes, 1981.

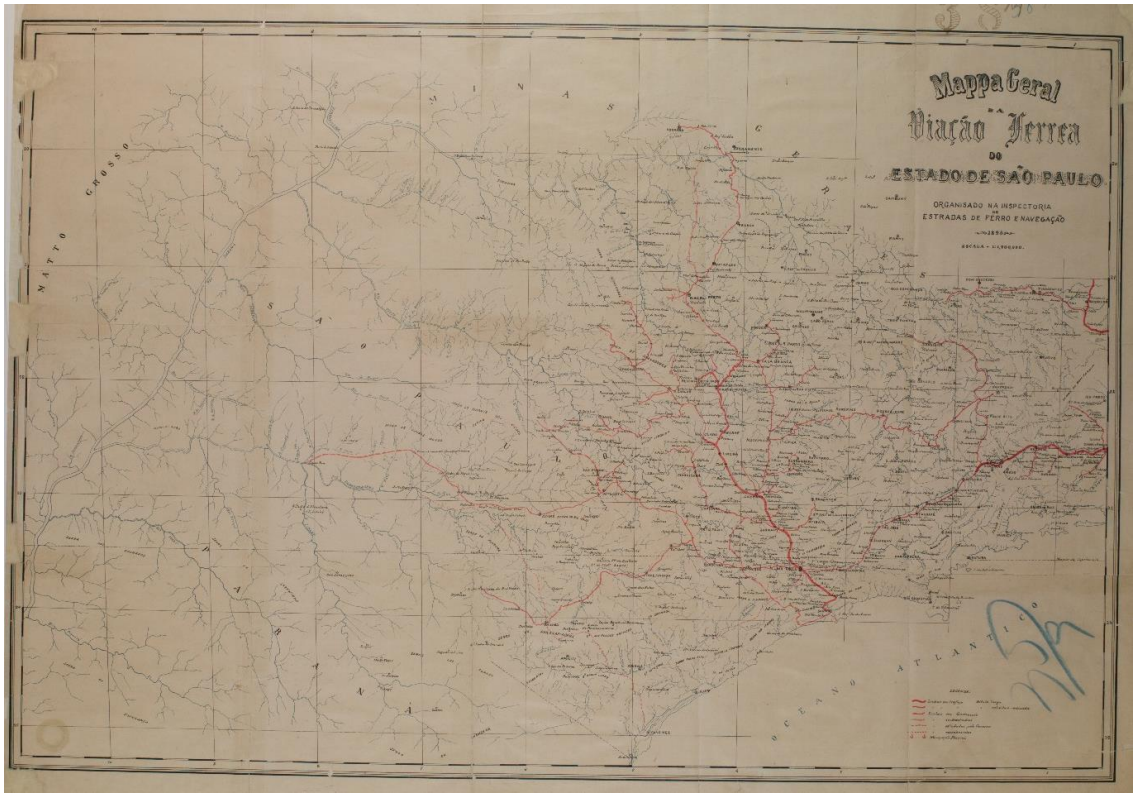
Este momento é de extrema importância tanto para a Sorocabana que buscava se estabelecer em locais vantajosos; influentes, com boa infraestrutura e população relevante, quanto para Campos Novos que buscava a estabilidade e o progresso que uma linha férrea poderia lhe garantir. Alguns mapas mais gerais confirmam que havia mais que especulações sobre a passagem da linha por Campos Novos, mas sim projetos de prolongamento da Sorocabana[62] que

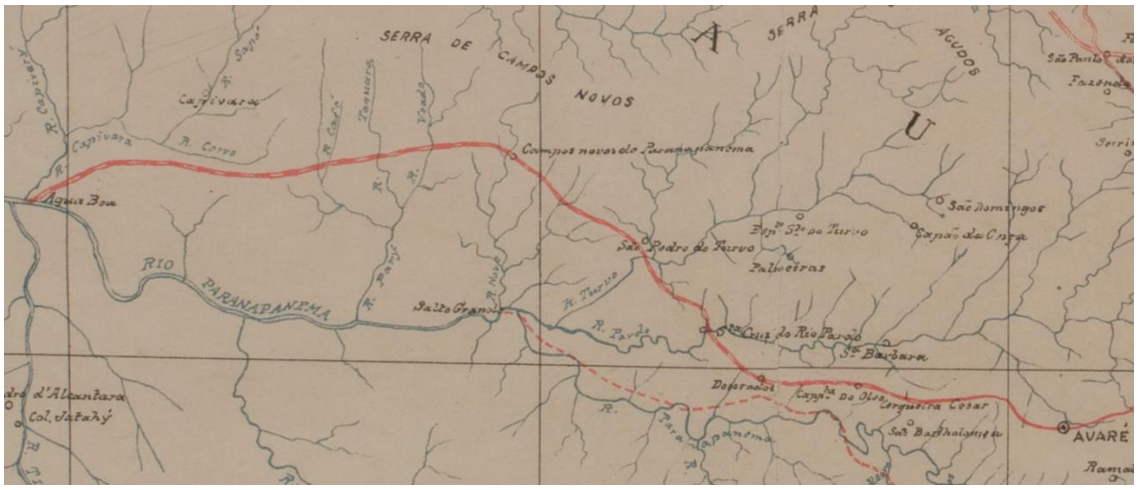
[62] Sobre este assunto, consultar o item anterior que dispõe, em ordem cronológica, como os projetos da Sorocabana foram acontecendo e se alterando. Os mapas apresentados neste item seguem apenas uma ordem crescente dos anos de suas confecções, aqui são apenas pontuados, através dos mapas, as possibilidades da passagem da linha férrea pelo território de Campos Novos.

partiam de Cerqueira Cesar e seguiam rumo a Campos Novos, a ferrovia era uma realidade, ao menos no âmbito dos planos e dos mapas.

O primeiro, e mais antigo mapa encontrado é o “Mappa Geral da Viação Ferrea do Estado de São Paulo”, de 1896. O qual, por ter sido organizado pela Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação, provavelmente, inspirou e foi fonte de busca para o desenvolvimento dos mapas que surgiram depois, incluindo os que serão apresentados a seguir. Nele consta uma estrada de ferro “contratada” partindo de Cerqueira César, passando por Dourados, Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos do Paranapanema e seguindo até Água Boa. O mapa de 1896 também informa sobre uma linha férrea “estudada pelo Governo” partindo de “Cananea”, passando por Faxina e seguindo até Salto Grande.

Figura 120: “Mappa Geral da Viação Ferrea do Estado de São Paulo. Organisado pela Inspectoria das Estradas de Ferro e Navegação.”, de 1896 – destaque para: estrada “contratada” passando por Campos Novos do Paranapanema até Água Boa.





Fonte: Organizado na Inspetoria do Estradas de Ferro e de Navegação. Presente na Coleção João Baptista de Campos Aguirra, IC 1-05250-0000-0000-01. Obtido do Acervo pessoal do Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

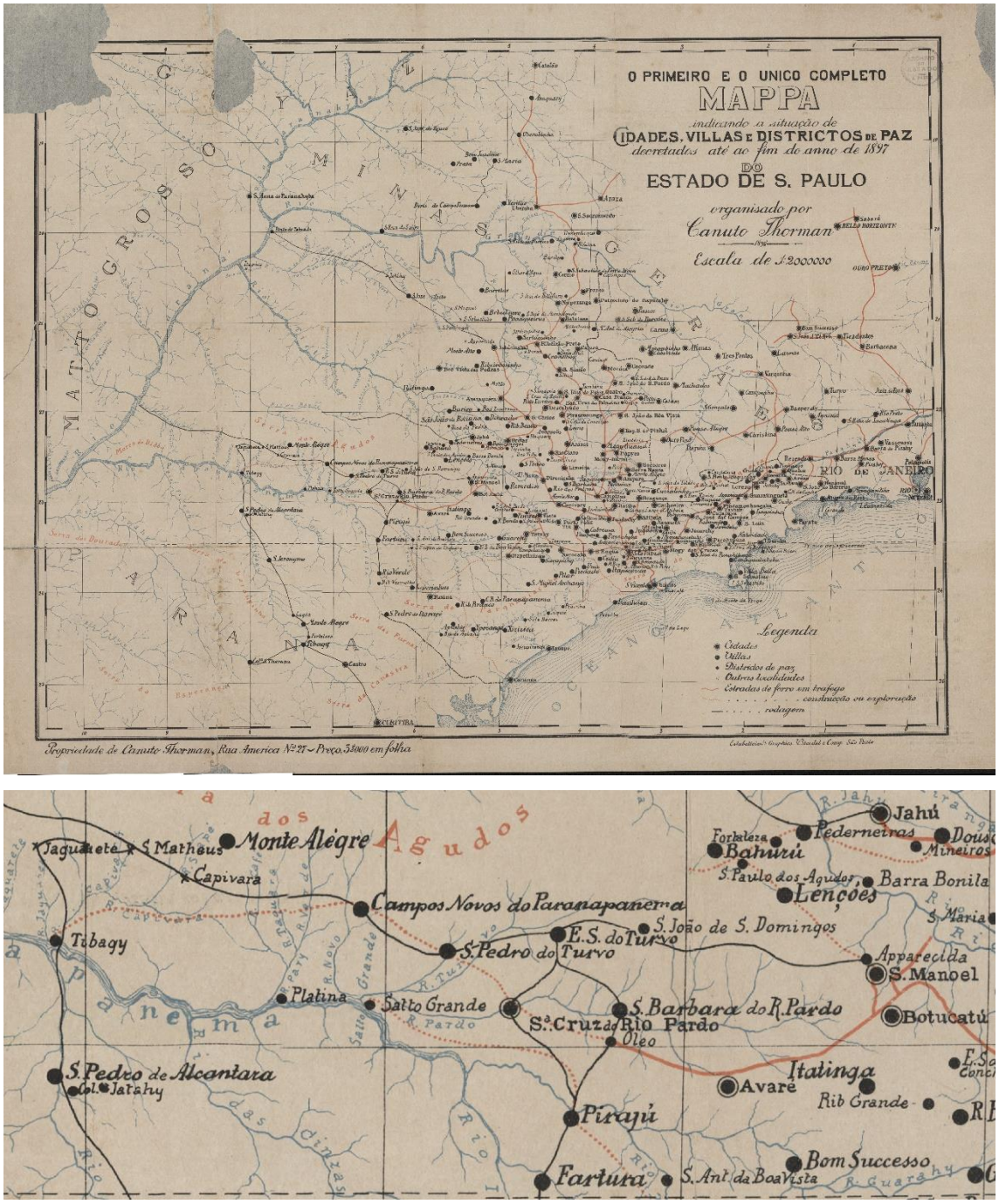
O segundo mapa encontrado, data 1898, organizado por Canuto Thorman, de título “O Primeiro e o Único Completo Mappa, indicando a situação de cidades, villas e districtos de paz decretados até o fim do anno 1897, do Estado de São Paulo”. Nele Campos Novos aparece como vila apesar de já ter sido elevado à comarca (em 1892) e aparece junto a Monte Alegre e Tibagy como as últimas localidades à oeste representadas.

Mas o mais interessante é que além de mostrar a estrada de rodagem que ligava Campos Novos do Paranapanema à São Pedro do Turvo e, passando pela fazenda São Matheus, tinha ligação com o Tibagy à beira do Paranapanema e divisa com o Estado do Paraná, e ligação com o rio Paraná, na altura do Rio Santo Anastácio, na divisa com o estado do Mato Grosso, o mapa também mostra traçados da estrada de ferro.

De especial interesse, o mapa traça uma linha vermelha pontilhada que parte do “Districto de Paz” de Óleo[63] (próximo a Cerqueira Cesar), segue por Santa Cruz do Rio Pardo, passa por São Pedro do Turvo, chega até Campos Novos do Paranapanema, de onde parte até o Tibagy. Esta linha aparece na legenda do mapa como sendo uma estrada de ferro em construção ou exploração, isto representa, no mínimo, os planos da época descritos no item anterior.

[63] No mapa Óleo aparece como o último local com ferrovia já em tráfego, no entanto ali não houve linha férrea.

Figura 121: Mapa de 1898 mostrando, entre outras coisas, a situação das linhas férreas e seus projetos de prolongamento em 1897 – destaque para a estrada de ferro em construção ou exploração partindo de Óleo e passando por Campos Novos.

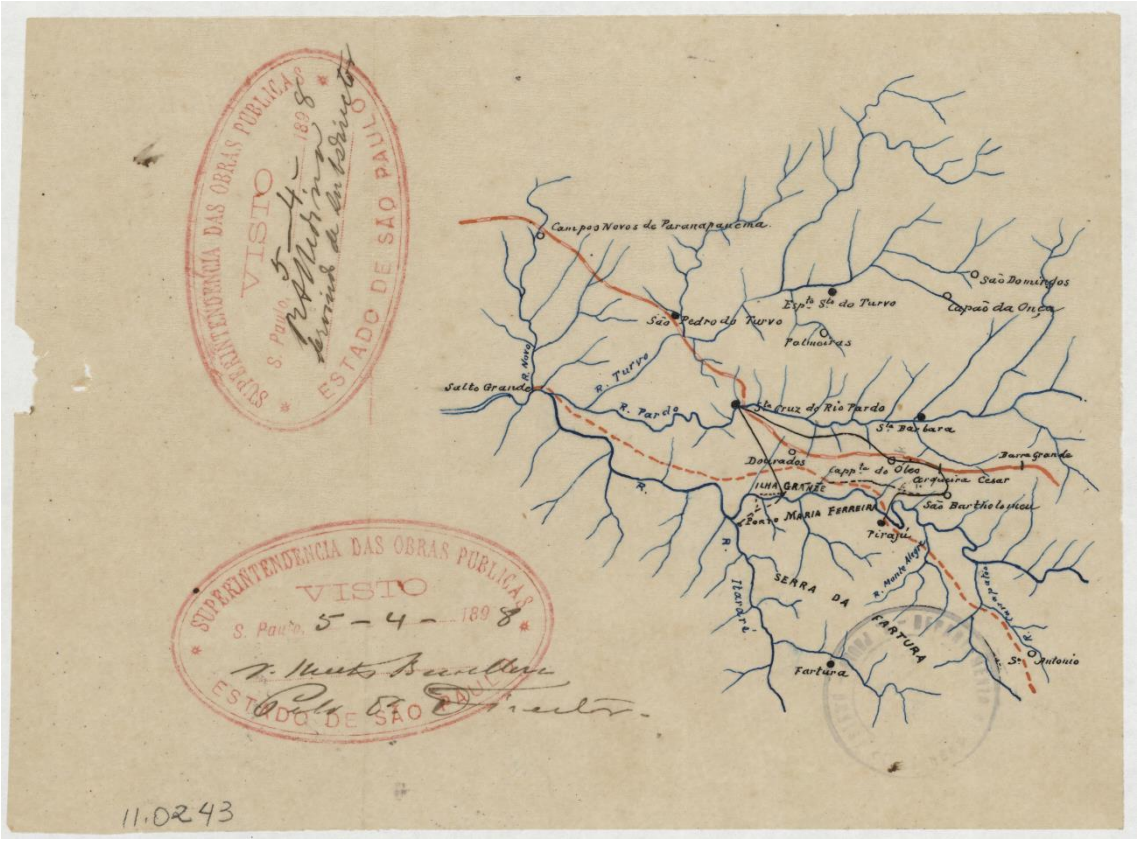


Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

O próximo mapa, também de 1898, parece ser derivado de uma planta geral do Estado de São Paulo, carimbado pela “Superintendencia das obras públicas do Estado de São Paulo”. No mapa é possível ver o projeto de uma linha férrea partindo de Cerqueira Cesar, neste momento ponta de trilho, passando por Óleo, Dourados, Santa Cruz do Rio pardo, São Pedro do Turvo e

seguindo para Campos Novos do Paranapanema, já detentora do título de comarca, e adiante.

Figura 122: Mapa de 1898 mostrando os trilhos da Sorocabana passando pela comarca de Campos Novos do Paranapanema.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

O quarto mapa, foi organizado pelo engenheiro Olavo A. Hummel, figura já mencionada no capítulo 2 na parte dos acessos, neste “Mappa Demonstrativo das Comunicações Para o Estado do Mato Grosso”, de 1900, Cerqueira Cesar também aparece como detentora da última estação e, ilustrando bem os preceitos da época, a ligação ferroviária com o estado do Mato Grosso aparece a partir da próxima localidade (e única representada no mapa ainda no estado de São Paulo) Campos Novos, para duas outras localidades já no estado vizinho. O prolongamento da Sorocabana aparece no mapa em linha tracejada vermelha.

Figura 123: Mapa de 1900 mostrando o prolongamento da Sorocabana, de Cerqueira Cesar à Campos Novos, seguindo até a divisa do estado na altura do Rio Anastácio e adentrando o estado do Mato Grosso.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Em seguida tem-se o mapa de 1902, o qual se denomina como sendo “organizado segundo os dados mais recentes, de acordo com a Divisão Administrativa, Judicial e Policial do Estado”. Este mostra um traçado de linha projetada partindo da ponta de trilho Cerqueira César e passando por Campos Novos do Paranapanema, no entanto, neste traçado a ferrovia passa apenas

próxima a Óleo e a São Pedro do Turvo e termina em Água Boa, na divisa com o estado do Paraná.

Figura 124: Mapa de 1902, mostrando estrada de ferro projetada partindo de Cerqueira Cesar, passando por Santa Cruz do Rio Pardo, Campos Novos do Paranapanema e terminando em Água Boa.

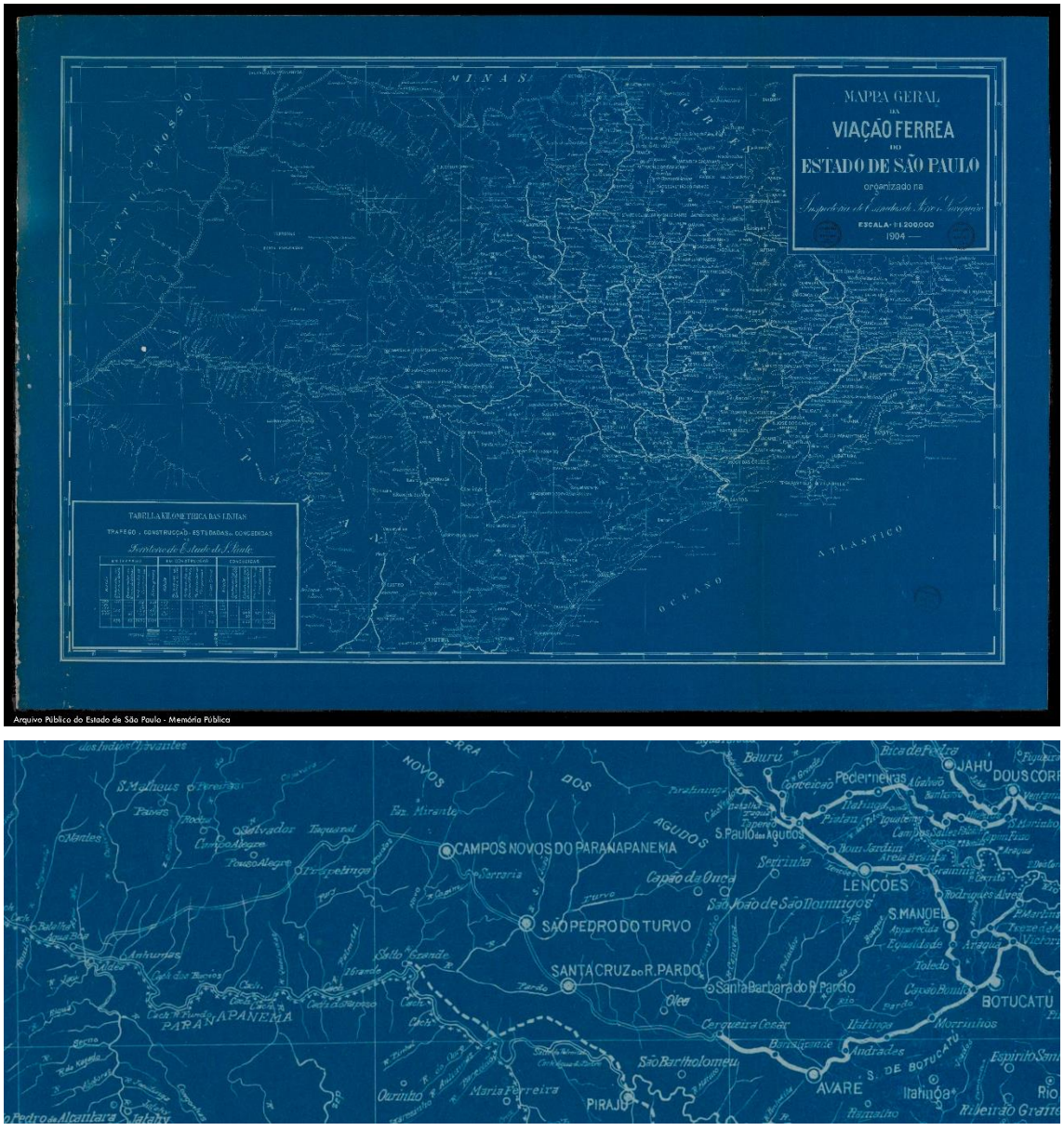


Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

O penúltimo mapa, o “Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo”, foi organizado em 1904 pela “Inspectoria de Estradas de Ferro e Navegação” (assim como o primeiro mapa apresentado de 1896, figura 120). O curioso, neste caso, é que a partir de Cerqueira Cesar, última localidade com estrada “em tráfego”, o trecho que segue por Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos do Paranapanema, Taquaral, Pirapetinga e, por

fim, Água Boa, aparece representado por duas linhas contínuas o que, conforme a legenda, significa que é um trecho tido como “linha aprovada”, diferente dos mapas apresentados até então que mostravam trechos passando por Campos Novos, mas ainda em fase de estudo ou exploração.

Figura 125: Mapa de 1904, prolongamento de linha férrea aprovada partindo de Cerqueira Cesar à Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos Paulista até Agua Boa. Aqui, Salto Grande aparece cogitada por outro entroncamento da Sorocabana, partindo de Cananéia, passando por Ribeirão Branco, Faxina, Piraju até Salto Grande.[64]

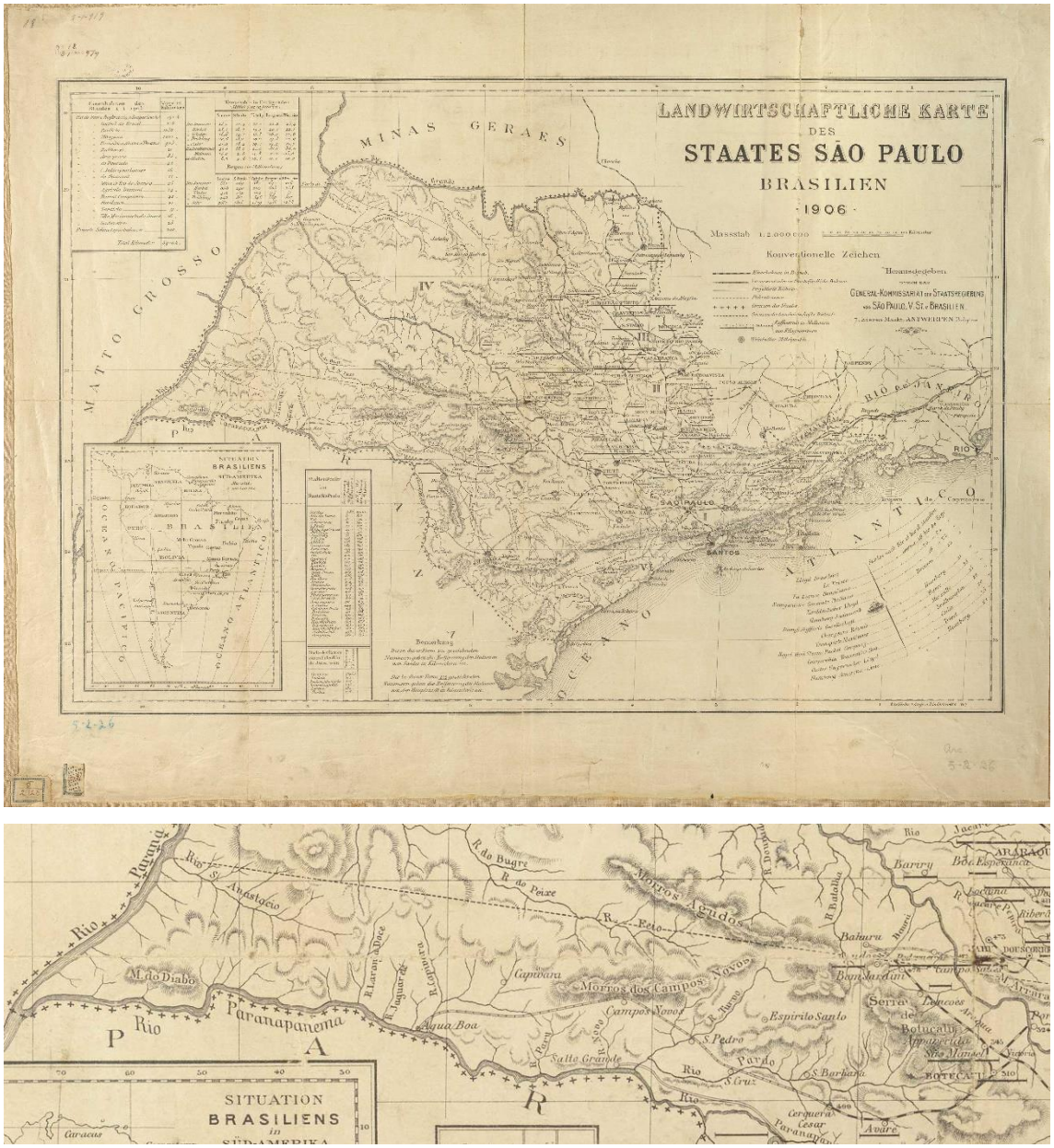


[64] O plano era que o ponto final da estrada de ferro fosse na foz do Rio Tibagi com o Paranapanema e daí prosseguisse por via fluvial até o Rio Paraná. Conforme a Lei nº 28, de 9 de junho de 1892, do governo estadual estava autorizada a abertura de um concurso para a construção de uma estrada de ferro indo do porto de Cananéia às margens do Rio Paranapanema (CEZAR, 1940, p. 6-8) e (TOBIAS, 1990, p.94).

Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Por fim, o último mapa data 1906, escrito em alemão, mostra Cerqueira Cesar como “ferrovia em operação” e o trecho seguinte passando por Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos até “Agua Boa” como “ferrovias pesquisadas ou em construção”. Salto Grande aparece novamente com uma estrada projetada vinda de Cananéia, e a linha até Bauru ainda aparece em fase de estudo ou construção.

Figura 126: Mapa de 1906 ilustrando linha férrea em estudo/construção passando por Campos Novos até Agua Boa na divisa com o Paraná.



Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Em geral, estes mapas mostram como um dos principais objetivos da época era não só adentrar a parcela oeste do estado de São Paulo mas, também, alcançar os estados vizinhos, estabelecendo assim uma ligação com a capital, e isto, num momento em que as ferrovias disputavam a passagem por territórios vistos como estratégicos e promissores para garantir sua estabilidade. Neste contexto Campos Novos aparece como uma localidade muito visada, principalmente pela Estrada de Ferro Sorocabana, para estabelecer ligação hora com o Estado do Mato Grosso, hora com o do Paraná, e isto por meio da estrada de ferro. Nesse sentido, os vários mapas representam em diversas oportunidades o prolongamento da Sorocabana passando pelo município de Campos Novos, as vezes como uma estrada em fase de exploração ou estudo, as vezes como estrada projetada e até, conforme mostra o mapa de 1904 (Figura 125), como estrada aprovada.

Apesar dos esforços, nenhum destes caminhos passando por Campos Novos representados nos mapas se concretizou. O principal motivo desta ausência da ferrovia será estudado a seguir, o que vale ressaltar aqui é como as coisas não seguiram o seu plano natural; Campos Novos vinha vivenciando um período de contínua ascensão e progresso e, ao que parece, quando a linha férrea desvia da Comarca de Campos Novos do Paranapanema, desvia-se também os rumos da história deste local, os passos em direção ao progresso se invertem e Campos Novos parece caminhar para trás.

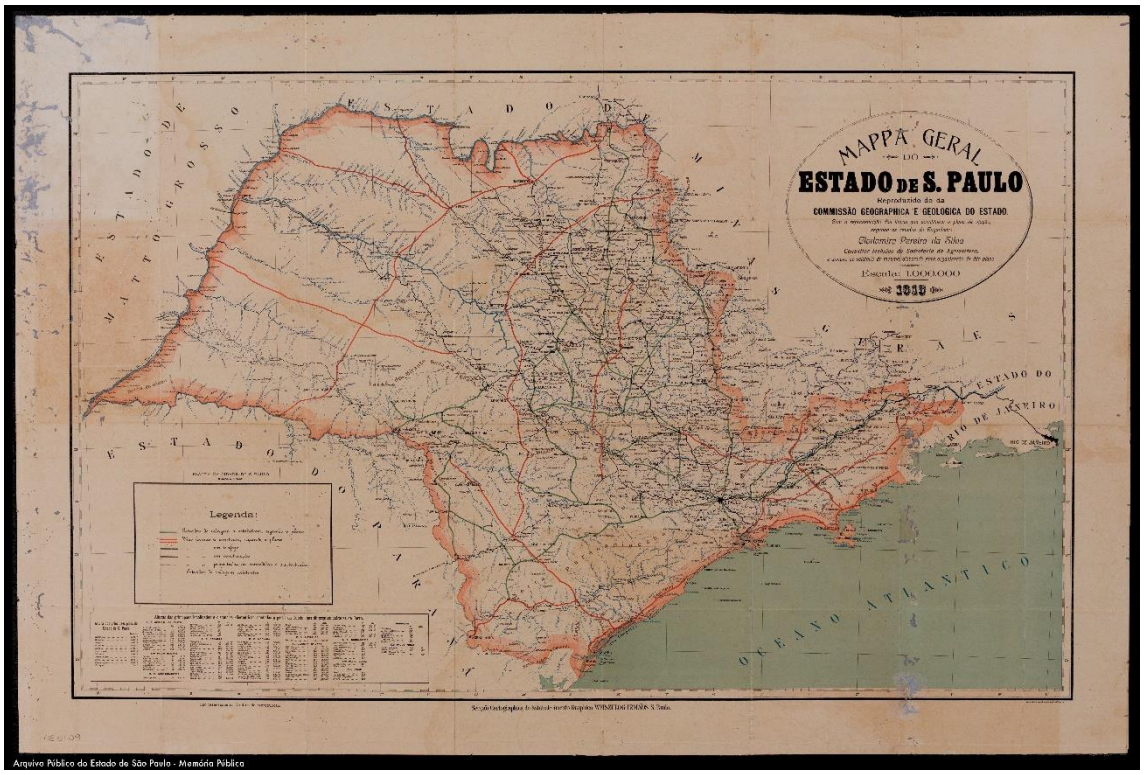
O autor Arruda (2000) chama a atenção para o papel fundamental que as ferrovias tiveram na ocupação e na posse das áreas da província consideradas na época como “incivilizadas”. Para “civilizar” estas áreas “despovoadas” do sertão era necessário integrá-las ao restante do território “moderno e civilizado” representados pelas cidades e para isso os mecanismos utilizados foras “as ferrovias, estradas, telégrafos, mapeamentos, urbanização, civilização, modernização” (ARRUDA, 2000, p. 99).

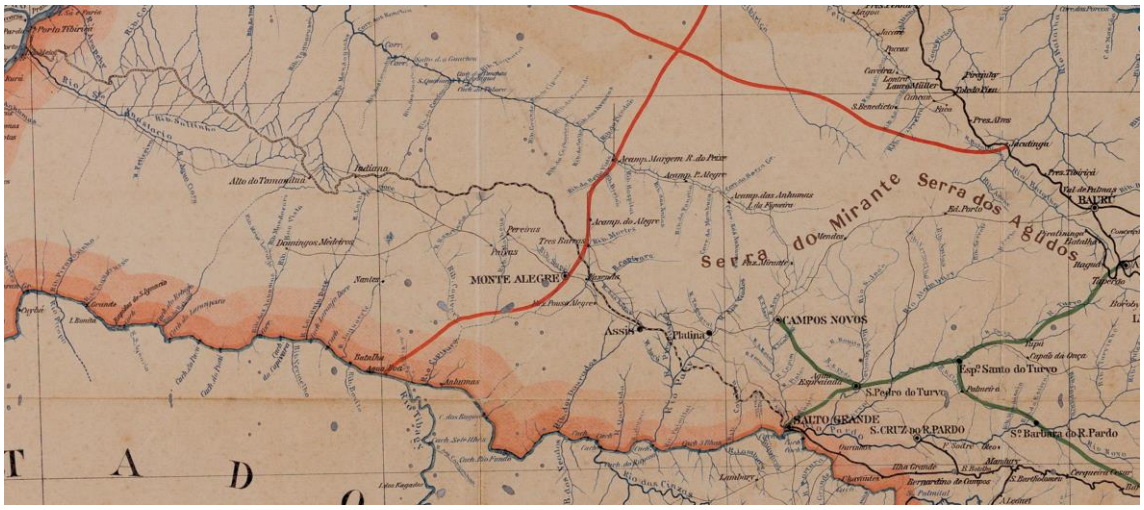
> ... as ferrovias tornaram-se, já no século XIX, um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica e um símbolo do “progresso”. Como símbolo de uma era e de um modo de ver o mundo, as ferrovias tornaram-se parâmetros de medição do estágio de desenvolvimento dos países e regiões. Achegada das pontas dos trilhos a algum lugar até então considerado “remoto”, dava ocasião a discursos

> esperançosos acerca de uma era de bonança e de progresso que certamente se prenunciava. (ARRUDA, 2000, p. 110)

Neste sentido, a Sorocabana, diferente de Campos Novos, não pararia no tempo, continuaria avançando, se não por ali por outro lugar, e assim os trilhos esqueceram Campos Novos e seguiram para Salto Grande (com a linha férrea inaugurada em 1909) e, posteriormente, para Assis e adiante até o Porto Tibiriçá em Presidente Epitácio, como mostra o mapa a seguir.

Figura 127: Mapa de 1913, nele a estrada de ferro da Sorocabana aparece já em uso de Cerqueira Cesar à Salto Grande, e daí em diante passando por Assis até o Porto Tibiriçá o trajeto aparece já em fase de construção.





Fonte: Setor Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Em resumo, a Estrada de Ferro Sorocabana, teve como configuração final de sua linha tronco, a construção do trecho Botucatu-Avaré entre os anos de 1890, 1891 e 1892, a linha foi inaugurada em Avaré em 16/05/1896. Mais tarde no mesmo ano foi inaugurada em Cerqueira César em 01/11/1896, onde permaneceu estacionada por 10 anos. A construção do trecho entre Manduri e Salto Grande se deu entres os anos de 1906 a 1909, sendo inaugurada a linha em Manduri em 22/04/1906, em Bernardinho de Campos em 06/04/1908 e Salto Grande em 12/10/1909. Por fim o prolongamento de Salto Grande à Presidente Epitácio entre os anos de 1912 e 1921[65], com a inauguração da linha em Pau d'Alho (atual Ibirarema) em 12/02/1914, em Palmital em 12/02/1914, Assis também em 1914 e em Presidente Epitácio na data de 01/05/1922. [66]

3.4.3. A ferrovia e o Coronel

É importante lembrar que este processo de profundas mudanças na estrutura dos meios de locomoção e consequentemente na econômica, ocorria juntamente com o cenário político do município, marcado pelo já apresentado coronelismo. Nesse contexto, destaca-se mais uma vez a figura do Coronel

[65] "Enfim, a Sorocabana partiu de Salto Grande em 1912 e chegou a Pôrto Tibiriça em 29 de dezembro de 1921" (ALMEIDA, 1960, p. 1780)
[66] Informações obtidas Giovannetti (1943, p. 157-158) e "Estações Ferroviárias" blog organizado por Ralph Mennucci Giesbrecht, disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/presepitacio.htm

Francisco Sanches de Figueiredo, detentor de terras e de grande parte da frota de muares que regiam a economia da comarca.

Conforme a tradição oral transmitida até hoje, o coronel não quis “trocar seus burros pelo trem”. Como conta a tradição os engenheiros da Sorocabana foram recebidos pelo Coronel Sanches quando chegaram à Campos Novos, porém após aparente boa recepção os técnicos sofreram dura represália para garantir que ali a linha férrea não passasse. A narrativa do episódio foi resumida pelo jornalista José Aparecido em uma matéria da “Folha de S. Paulo” de título “Campos Novos procura um lugar para o seu turismo”, de 13 de março de 1970. Segue o recorte de jornal:

Figura 128: Recorte do jornal extraído da “Folha de S. Paulo” de 13 de março de 1970 – destaque para a narrativa sobre a chegada dos engenheiros da Sorocabana à Campos Novos.



CAMPOS NOVOS PROCURA UM LUGAR PARA O SEU TURISMO

José Aparecido

Piscina de água mineral corrente

Mirantes não faltam

O lago dá boa pesca sempre

De 1890 a 1918, Campos Novos comandava a região. Depois desceu de categoria: passou a ser distrito de Echaporã. Só recuperou sua autonomia em 1948. Mas, para que a queda viesse, alguns dos antigos mandatarios e chefes politicos deram uma contribuição negativa. Em 1915 — essa passagem os moradores contam com paixão e lamentos — a E.F. Sorocabana pretendia fazer passar pela cidade os trilhos da linha ferrea que deviam alcançar, como alcançaram, as barrancas do rio Paraná, na divisa de Mato Grosso.

Seus engenheiros chegaram à cidade e foram recebidos pelo "coronel" Sanches, chefe politico, patriarca e dono da maior parte das terras de Campos Novos. Este, depois de receber os engenheiros com lauto almoço, ordenou aos jagunços que aplicassem violenta surra nos tecnicos. Aos surrados, disse mais tarde: "Não preciso de caminho de ferro. Minhas mulas ainda estão suficientemente fortes para me levar a qualquer parte".

Isso foi, praticamente, o fim da cidade. O violento fazendeiro seria morto, numa tocaia, em 1922, entre Campos Novos e Platina. Hoje, nota-se alguma satisfação dos moradores ao contarem que o primeiro juiz da cidade, em 1892, foi o "dr. José Cardoso Baltazar de Abreu Sodré, parente do governador e que aqui foi sepultado".

Agora, em fase de recuperação do tempo perdido, Campos Novos Paulista reclama obras que possibilitem a arrancada.

Fonte: APARECIDO, José. Campos Novos procura um lugar para o seu turismo. Folha de S. Paulo, São Paulo, 13 mar. 1970. disponível em: acervo Folha de S. Paulo. <https://acervo.folha.com.br/digital/leitor.do?numero=3596&anchor=5407919&origem=busca&originURL=&maxTouch=5&pd=0ee2469ad92d658912b94635f489e5a1> - Acessado em 2023.

Em outro extrato de jornal é possível observar história semelhante sobre como os engenheiros da Sorocabana foram “colocados para correr” da cidade, mesmo com algumas divergências da notícia anterior, o cerne do relato revela a intensão do coronel de afastar a concorrência.

Figura 129: Notícia de jornal que narra a chegada dos engenheiros da Sorocabana à Campos Novos.



HISTÓRIA

Campos Novos Paulista é cidade centenária e já foi sede de Comarca — de 1892 a 1918. É chamada, na região, de "mãe" de tôdas as grandes cidades que se situam em suas adjacências. Sua história, segundo o prefeito, foi escrita numa "página borrada", pois apesar de centenário, a cidade não se pôde desenvolver por culpa dos seus mandatários de há meio século.

Contam os antigos moradores que a cidade sempre pertenceu a três famílias. Estas dividiram a administração entre si por muitos anos, e o capítulo mais triste dêsse domínio relata a história da locação da estação da EF Sorocabana. Corria o ano de 1907 quando os engenheiros da ferrovia foram a Campos Novos para locar a estação. Os mandatários da cidade organizaram um lauto almôço para os visitantes, mas, à tarde, quando os mesmos quiseram regressar, foram impedidos de fazê-lo. Foram obrigados a pernoitar na cidade, aprisionados no interior do couro dos bois que foram mortos para o churrasco a êles oferecidos.

CAMPOS NOVOS NÃO QUIS TROCAR TREM PELOS SEUS BURROS

CAMPOS NOVOS (Do enviado especial) — Cinco mil habitantes, duas igrejas, um rio onde os lambaris e as traíras existem em profusão, e um bom hotel, além de ótimo clima e água de primeira qualidade, são as atrações que a cidade de Campos Novos paulista oferece aos seus visitantes, cujo contingente aumenta de ano para ano. A tranqüilidade é, porém, o que há de melhor na pequena cidade, que dispõe de um lago de águas calmas, bom para a prática do remo ou para a pesca. Seus habitantes não se ocupam apenas com as coisas do turismo — considerado ainda incipiente — e dedicam-se à lavoura e ao comércio. De todos o mais interessado na solução dos problemas é o prefeito João Alexandre da Silva Filho, jornalista experiente que levou para sua administração o dinamismo das redações dos jornais.

Fonte: Jornal Correio da Manhã, domingo, 3 de setembro de 1967, disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_07&pagfis=85325&url=http://memoria.bn.br/docreader#>

Porém, ao contrário do que comumente é narrado pelos moradores mais antigos e até as notícias de jornais, neste período de transição entre o Ciclo do Muar e o da Ferrovia, o coronel se interessou, e muito pelo advento da ferrovia, tanto que buscou estabelecer para si uma linha férrea. A concorrência, ao que tudo indica, que ele buscava afastar não era entre a ferrovia e suas mulas, não era do meio de transporte em si, mas sim entre sua linha férrea e a da Sorocabana. Então “em 1897 levou à Câmara Municipal da Comarca de Campos

Novos do Paranapanema solicitação para conseguir apoio legal em vista da construção de uma lei que lhe autorizasse o privilégio para a construção e uso de uma estrada de ferro" (TOBIAS, 1990, p. 94).

Assim, em nome do coronel Sancho e do Major Azarias Gomes Ferreira, o projeto foi oficialmente apresentado à Câmara, na sessão do dia 7 de abril de 1897 organizada para analisar a "proposta e pedido de privilégio" da construção de uma estrada de ferro. Conforme descreve o autor Tobias (1990), embasado nas Atas da Câmara municipal de São José do Rio Novo do Paranapanema, do dia requerido, presente no livro de número 14 do Arquivo da Câmara Municipal de Echaporã-SP; o projeto foi examinado e aprovado, uma vez que chegou-se a conclusão que o projeto trazia "benefício ao Município sem que cause o menor prejuízo a Municipalidade" (TOBIAS, 1990, p. 95). O autor continua citando artigos relevantes do projeto:

> 1º - de ser-lhes concedido ou a empresa que organizarem privilégio de gozo por vinte anos a contar desta, para construção, uso e domínio de uma linha férrea que partindo desta Vila vá entroncar-se a estrada de rodagem de Mato Grosso concedida ao cidadão Octaviano Mascarenhas Rio Paraná, no ponto mais conveniente; 2º - ser-lhes i-gualmente concedido uma feira de gado vacum nas proximida des desta Vila; 3º - ...; 4 - ser-lhes igualmente concedido o trânsito pela Estrada do Alto Paraná ao Porto XV de Novembro até que a Via Férrea Sorocabana em tráfego chegue até o ponto de partida mais conveniente da linha projetada. (TOBIAS, 1990, p. 95)[67]

Após colocado em discussão, foi aprovado o projeto nº 10, contudo este deveria ser discutido e aprovado em mais duas outras sessões, para estar em conformidade com o Regulamento da Câmara Municipal de Campos Novos, e assim foi feito. A segunda sessão foi no dia 9 de abril de 1897, nela o Projeto nº 10 foi aprovado por unanimidade. A última sessão ocorreu no dia 10 de abril de 1897, que contava, mais uma vez, com os mesmo quatro vereadores: Capitão Manoel Bernardinho Martins (Presidente), Major Thomé José de Souza, Major

[67] Atas da Câmara Municipal de Sào José do Rio Novo do Paranapanema. Dia 7 de abril de 1897. Livro nº 14 do Arquivo da Câmara Municipal de Echaporã, em Echaporã, Estado de São Paulo. Apud TOBIAS, 1990, p. 95.

João Gizzi e Tenente João Vieira Júnior, a sessão também considerou o projeto, por unanimidade, aprovado. Assim, o projeto foi encaminhado ao Intendente Municipal que o transformou em Lei nº 10, promulgada no dia 11 de abril de 1897 e registrada no dia seguinte (TOBIAS, 1990, p. 95,96 e 97).

Já prevendo o eminente confronto com a Estrada de Ferro Sorocabana o Coronel Sanches e o Major Aziras buscaram deixar claro na Lei nº 10, principalmente nos itens de nº 3 e de nº 5, até onde ia o domínio da estrada de ferro de Campos Novos e onde poderia ser feito o entroncamento com a Sorocabana. O item nº 3 da Lei nº 10 prescrevia "ser-lhes igualmente concedido ou a empresa que organizarem o trânsito pela Estrada do Alto Paraná ao Porto XV de Novembro até que a Via Férrea Sorocabana esteja em tráfego até o ponto de partida mais conveniênte da linha projetada". E o ítem nº 5 da mesma Lei complementava: "finalmente ser-lhes igualmente concedidos os direitos de concessão [inlegível], defendendo-os, mantendo em sua plenitude de conformidade com as leis em vigos, bem como o direito de expropriação de qualquer espécie." (TOBIAS, 1990, p. 97-98).

Quando então, a Sorocabana envia seus engenheiros a Campos Novos para tratar da passagem e prolongamento da estrada de ferro, a Lei nº 10, que dava o privilégio de construção, uso e domínio de uma estrada de ferro de Campos Novos ao Rio Paraná ao Coronel Francisco Sanches de Figueiredo e ao Major Aziras Gomes Ferreira, já vigorava desde 11 de abril de 1897. A lei, porém, ia de encontro com os planos da Sorocabana a qual, naquele momento, tinha a intenção de "chegar à confluência do Tibagi com o Paranapanema, e dali, via Rio Paraná, à Província do Mato Grosso." (TOBIAS, 1990, p. 98), ou seja, de Campos Novos à barranca do Rio Paraná.

Em seu livro o autor Tobias (1990) narra o fato de já ter se deparado com um mapa, de duas páginas, em meio aos relatórios da Sorocabana, que tinha desenhada uma estrada de ferro que chegava à Campos Novos e dali se bifurcava: de um lado para a barranca do Rio Paraná e, do outro, para a confluência do Tibagi. A existência deste documento feito a partir da decisão da Diretoria da Estrada de Ferro Sorocabana, demonstra não apenas que a Sorocabana ia passar por Campos Novos, mas também, que a cidade tinha tal relevância a ponto de a Diretoria julgar promissor que a comarca fosse o início

do entroncamento de duas linnhas, a de Campos Novos-Rio Paraná e a de Campos Novos-Rio Tibagi (TOBIAS, 1990, p. 98-99).

Foi neste contexto que o episódio entre o Coronel Sanches e os engenheiros da Sorocabana aconteceu, Campos Novos não perdeu apenas a possibilidade de um simples ramal, que já lhe seria de muito proveito visto o fim que teve, perdeu o posto de zona de extremo interesse, de lugar de confluência, de ligação entre a "porta de entrada do sertão" e as "bordas" do estado.

> o motivo não foi como repete uma espalhada tradição oral porque o Coronel Sanches fosse um superado mineiro de visão curta, tão atrasado no tempo que não admitia a chegada da estrada de ferro (...) A verdade é que o Coronel Sanches precisava, a qualquer preço, afastar a chegada da Sorocabana como se fosse proteger um filho seu que, no caso, era 'o projeto de construção da Estrada de Ferro Campos Novos-Rio Paraná'. (TOBIAS, 1990, p. 99)

O que ocorreu, portanto, não foi uma recusa à ferrovia, mas sim uma tentativa de monopolizar ela nas mãos do Cel. Francisco Sanches de Figueiredo. O poder e a influência do coronel não foram usados para manter o município em ascensão e lhe garantir a prosperidade da nova era que se estabelecia, mas sim, para dar o "pontapé" inicial para que Campos Novos entrasse em declínio e, depois, perdesse sua autonomia.

> Em sua região e em sua cidade, Campos Novos, o Coronel Sanches era o coronel, era rei (...) dominava a política, os tribunais, os advogados, as pendências e os processos de divisão de terras. Mas agora seu inimigo era diferente: a Estrada de Ferro Sorocabana, que estava fora e acima da política local, era mais poderosa, lançava raízes e domínio na política estadual (...) gozava de larga experiência de lida com outros coronéis em pendências semelhantes... (TOBIAS, 1990, p. 101)

Assim, apesar de a Sorocabana não conseguir seguir seu plano de estabelecer uma linha férrea em Campos Novos, quem de fato saiu perdendo nesta disputa de interesses foi o município. A estrada de ferro planejada pelo Coronel Sanches não passou do estágio da Lei nº 10, enquanto a Sorocabana

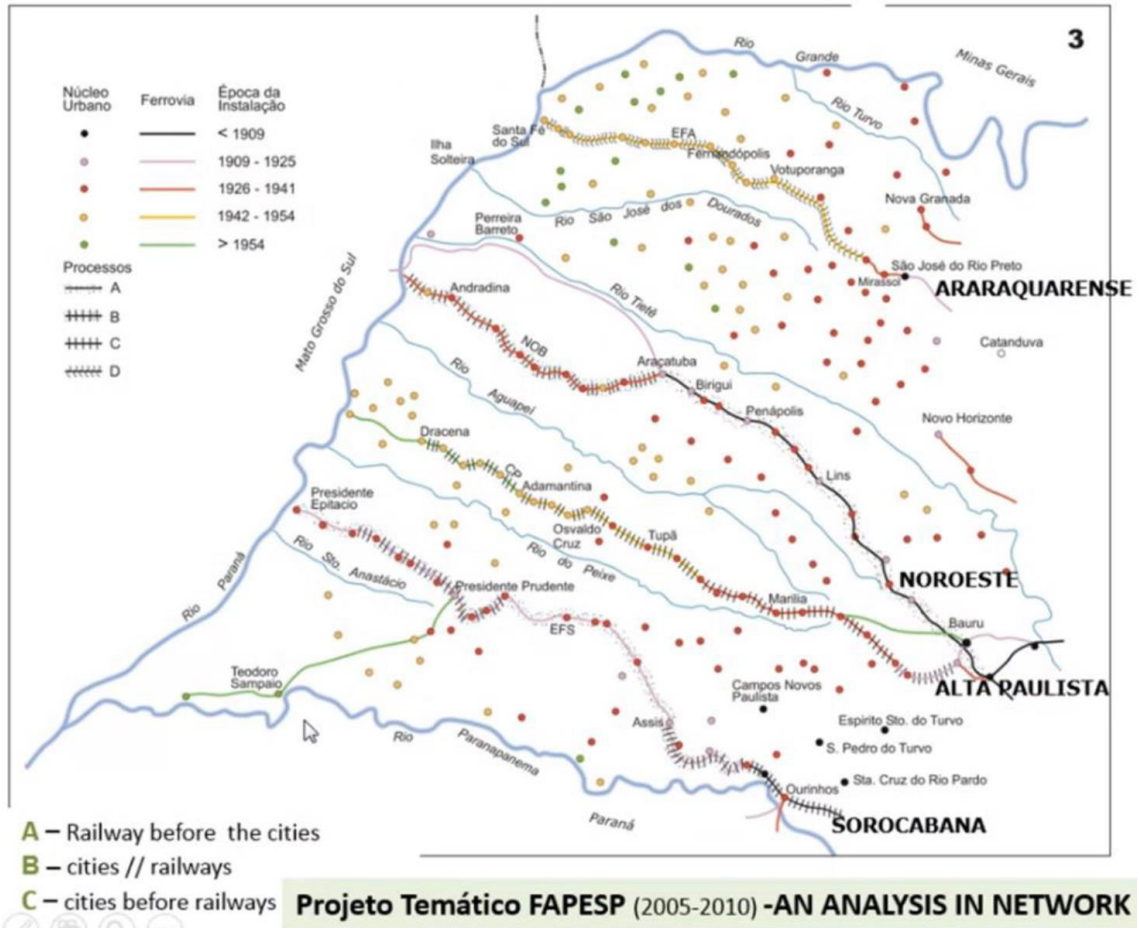
seguiu vitoriosa com o que lhe era mais importante; avançar à oeste, sendo o município de Assis, que nem estava nos planos originais, contemplado com a linha férrea. É possível verificar o resultado deste episódio através de mapas ferroviários, que mostram a configuração final das linhas férreas pelo estado de São Paulo, neles tanto a Sorocabana quanto as outras linhas férreas desviaram de Campos Novos, pode-se dizer então que o fracasso do coronel infelizmente se estendeu a todo o município de Campos Novos que sofreu com as consequências da falta da ferrovia[68].

> estenderam [dirigentes e engenheiros da Sorocabana] a vingança contra o coronel para a cidade de Campos Novos. Foi o atestado de óbito contra a importante Comarca de Campos Novos do Paranapanema. (TOBIAS, 1990, p. 102)

Talvez, o coronel jamais quisesse uma ferrovia que concorresse com seu negócio de muares, assim, existe a possibilidade de a proposta de uma ferrovia particular à seu mando ter sido apenas um blefe para afastar a Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana, ou melhor, qualquer outra empresa que buscasse estabelecer seus trilhos nas proximidades do seu território onde os muares do coronel circulassem. Sejam quais forem os motivos, Sanches conseguiu afastar a ferrovia, e atrair inimigos, como prova; seu assassinato em 1912.

[68] O autor Tobias (1990, p.102), em nota de rodapé, atribui a não passagem da ferrovia em Campos Novos ao óbito tanto da cidade de Campos Novos como ao de Conceição do Monte Alegre “que igualmente mergulhou junto com a decadência de São José do Rio Novo do Paranapanema.”

Figura 130: Mapa mostrando os núcleos urbanos e os caminhos que as linhas férreas seguiram.



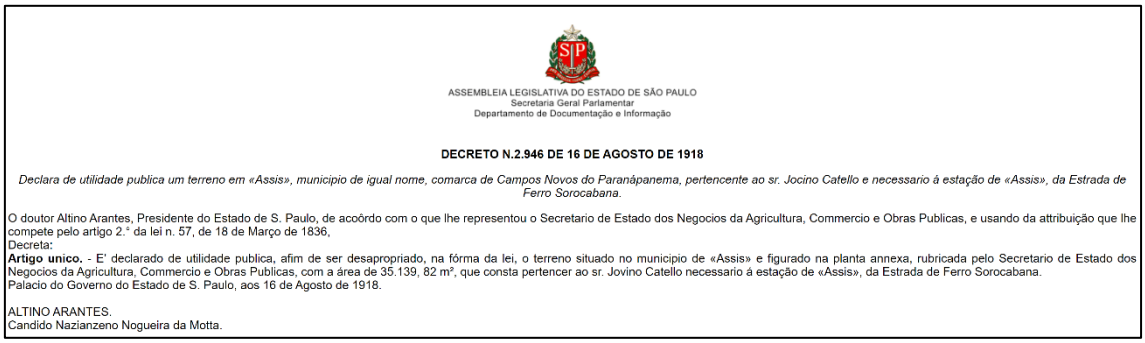
Fonte: LANGENBUCH, J.R. Ferrovias e cidades no Oeste Paulista.

Na figura 130 é possível verificar que Campos Novos Paulista aparece como um núcleo urbano instalado anteriormente a 1909 (representado na cor preta na imagem), ou seja, está entre os municípios mais antigos, juntamente com Espírito Santo do Turvo, São Pedro do Turvo e Santa Cruz do Rio Pardo, com o diferencial que Campos Novos Paulista aparece “na ponta” dessas localidades mais antigas, e por isso, sua denominação de “boca de sertão” e “pioneira do extremo sertão paulista”. Apesar disto, no mapa, e como mostra sua história, o município aparece esquecido entre duas principais linhas; a Alta Paulista e a Sorocabana. Também na cor preta, aparece o traçado da Sorocabana desviando dessas cidades mais antigas, incluindo Campos Novos, e seguindo a configuração conhecida até hoje: seguindo por Assis até Presidente Epitácio.

Como resultado da ausência da ferrovia, em 2 de dezembro de 1918, pela Lei nº 1630-A, a comarca é retida de Campos Novos e transferida para

Assis, depois disto sucederam os acontecimentos, já mencionados, que tanto caracterizam o período de decadência da cidade: a sede do município e, com ela, considerável parte de seu acervo histórico são transferidos para o Distrito de Paz de Bela Vista (atual Echaporã, onde até hoje se encontra boa parte dos documentos no “arquivo morto”), e em 30 de novembro de 1944, pelo Decreto nº 14.334, o Município de Campos Novos regrediu à distrito subordinado a Ibirarema e teve seu nome alterado para Nuretama (TOBIAS, 1990, p. 102).

Figura 131: Decreto n. 2.946 de 16 de agosto de 1918 – Segundo decreto: a concessão de um terreno no município de Assis para a construção de uma estação da Estrada de Ferro Sorocabana – destaque para a concessão ocorrer no mesmo ano em que a sede da comarca é transferida de Campos Novos para Assis.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

DECRETO N.2.946 DE 16 DE AGOSTO DE 1918

Declara de utilidade publica um terreno em «Assis», municipio de igual nome, comarca de Campos Novos do Paranápanema, pertencente ao sr. Jocino Catello e necessario á estação de «Assis», da Estrada de Ferro Sorocabana.

O doutor Altino Arantes, Presidente do Estado de S. Paulo, de acôrdo com o que lhe representou o Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e usando da attribuição que lhe compete pelo artigo 2.° da lei n. 57, de 18 de Março de 1836,
Decreta:
Artigo unico. - E' declarado de utilidade publica, afim de ser desapropriado, na fórma da lei, o terreno situado no municipio de «Assis» e figurado na planta annexa, rubricada pelo Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, com a área de 35.139, 82 m², que consta pertencer ao sr. Jovino Catello necessario á estação de «Assis», da Estrada de Ferro Sorocabana.
Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, aos 16 de Agosto de 1918.

ALTINO ARANTES.
Candido Nazianzeno Nogueira da Motta.

Fonte: ALESP, disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1918/decreto-2946-16.08.1918.html>

3.4.4. Os projetos ferroviários que não se concretizaram

Percebendo sua “sentença de morte” sem uma ferrovia, Campos Novos passou a tentar, várias vezes e de diversos modos, conseguir a passagem de uma estrada de ferro até sua cidade. Em seu livro Tobias (1990 p. 103-105) traz alguns dados históricos destas tentativas, os dados por ele expostos foram retirados de manuscritos, principalmente de Atas da Câmara e da Prefeitura Municipal de Campos Novos do Paranapanema, encontrados pelo autor na época, no Arquivo da Câmara Municipal de Echaporã, com exceção dos dados de um item que foram retirados da obra de Bruno Giovannetti de 1948: Ramal Borebi-Quatá, páginas 5 e 6.

Além da primeira e falida tentativa, já narrada neste capítulo, envolvendo o coronel Sanches, requerida através da Lei nº 10, promulgada no dia 11 de abril

de 1897, que concedia ao Coronel Francisco Sanches de Figueiredo e ao Major Azarias Gomes Ferreira o privilégio, uso e domínio para a construção de uma estrada de ferro de Campos Novos do Paranapanema à barranca do Rio Paraná, existiram outras tentativas por parte do município de conseguir acesso à ferrovia, na esperança de recuperar a oportunidade perdida e adentrar no Ciclo da Estrada de Ferro de forma efetiva. As demais tentativas serão apresentadas a seguir conforme explica e enumera o autor Tobias (1990, p. 103-105):

- A 2º é trazida através da Resolução nº 14, de 17 de maio de 1911, que dizia: “Art. 1º Fica o Prefeito Municipal autorizado a contratar com o Governo do Estado a construção de um ramal da Estrada de Ferro Sorocabana que parta de Salto Grande ou outro" lugar e chegue até Campos Novos;
- A 3º se dá através da Lei n º 54, de 18 de novembro de 1911, que autoriza o Prefeito, Dr. Antonio Ferreira Palma, a assinar com o Dr. Angelo Benevenuto, Luiz Baptista Lopes, Roberto de Siqueira Lopes, Dr. José Cyrillo Castex e Joaquim Barboza Filho, contrato de concessão por 90 anos para a construção de uma estrada de ferro entre Campos Novos e “qualquer estação em tráfego ativo nas Estradas de Ferro Sorocabana ou Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”
- A 4º foi por meio da Lei nº 58, de 26 de setembro de 1912, no artigo primeiro ficou especificado que o Prefeito Municipal de Campos Novos estava autorizado a reformar o contrato com a Companhia Tração, Força, Luz e Melhoramentos do Paranapanema, com sede em São Paulo, para a construção de Estrada de Ferro Campos Novos-Salto Grande.
- A 5º se manifestou em 15 de outubro de 1912 pelo ofício do Presidente da Prefeitura Municipal de Campos Novos ao Presidente da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais solicitando o prolongamento da estrada de ferro de Piratininga a Campos Novos.

- A 6º pela Lei nº 63, de 1º de março de 1913, nela: “art. 1º - Fica aprovado o traçado constante de planta da Linha Tronco-Campos Novos-Pau d’Alho (Ibirarema) da Estrada de Ferro da Companhia Tração, Força, Luz e Melhoramento do Paranapanema.

Figura 132: Notícia de jornal de 1934 sobre a construção de um ramal férreo da Sorocabana ligando Pau d’Alho (atual Ibirarema) a Campos Novos. Ao lado o engenheiro da Sorocabana Dr. Sebastião Ferraz. Neste contexto Campos Novos não é mais comarca e está há dez anos de ter o município extinto subordinado à Ibirarema.



CAMPOS NOVOS

A construcção de um ramal ferreo

Esteve nesta cidade, o engenheiro da Estrada de Ferro Sorocabana, dr. Sebastião Ferraz, que aqui veiu em missão de estudos sobre a construcção de um ramal ferreo que partindo de Pau D'Alho virá ligar esta cidade.

A Prefeitura local, em relatorio apresentado a respeito, promptificou-se a construir o leito da estrada ás suas expensas.

Fonte: O Estado de São Paulo, 30/06/1934

- A penúltima tentativa (7º) foi conforme a Lei nº 69, de 11 de julho de 1917: “Art. 1º - Fica o Prefeito autorizado a assinar com o Sr. Carlos Egydio de Souza Aranha a construção de uma estrada de ferro ‘partindo da primeira estação da Estrada de Ferro Sorocabana, adiante de Indiana, ou outra estação que mais convier’.
- Por fim, a 8º tentativa, na verdade, é para garantir uma ligação com a linha férrea da Sorocabana, e não mais uma tentativa de construção de uma estrada de ferro, depois das outras várias. Pela Lei nº 73, de 15 de maio de 1918, , conclui: “Art. 1º - A estrada de ferro a que se refere a Lei nº 69 não terá ligação com a Linha Férrea Sorocabana, nem entroncamento em nenhuma das estações; Art. 2º - Fica concedida à Companhia dos Fazendeiros de São Paulo autorização para construir uma

> estrada de automóveis na direção da linha férrea a que se refere a Lei nº 69".

Analisando Todas estas resoluções, leis e ofícios é possível notar que estes aconteceram, pelo menos no papel, enquanto Campos Novos ainda era comarca (até 1918) e pautado nelas outras especulações e tentativas ocorreram ao longo dos anos, como mostra o recorte de jornal (Figura 132).

Mesmo com tantas tentativas de se estabelecer uma estrada de ferro para Campos Novos isto nunca aconteceu, essas inúmeras investidas reforçam dois pontos: (I) naquele momento histórico era crucial para a economia do município que uma linha férrea passasse em seu território e Campos Novos sabia disto; (II) Neste período Campos Novos já está vivenciando e sentindo os efeitos de seu declínio, essas tentativas falhas e quase desesperadas, são sinal de que o município já havia perdido o significado e a relevância de outrora. A esperança parece se esvair de vez com a Lei nº 73, de 15 de maio de 1918, ano em que também deixa de ser comarca, conforme a lei fica decretado que não haveria nenhuma construção de estrada de ferro, nem entroncamento, em Campos Novos que faça ligação com a Sorocabana.

> Mas, como uma cidade do porte histórico de Campos Novos, boca de sertão de 1880 em diante, comarca em 1892, com 26.000 habitantes em 1891, capital da imensidão compreendida entre Campos Novos-Rio Feio-Paraná-Paranapanema veio a ser o que é hoje em dia Campos Novos, estância climática com 3.802 habitantes, segundo o censo de 1980? (TOBIAS, 1990, p. 87)

3.5. As transformações da paisagem: ascensão e declínio

> [A paisagem] não é apenas uma vista, uma imagem ou um pensamento. Também é um mundo vivido, fabricado ou habitado por sociedades humanas em constante mudança. (BESSE, 2014, p. 37)

Nesta pesquisa muito se falou sobre o território, o espaço e a paisagem, mas é importante deixar claro que existem conceitos já estabelecidos, e muito discutidos, para estes termos. Para que estes não sejam usados de forma

leviana, vale uma singela reflexão ou, ao menos, o apontamento de que estes termos são mais que palavras soltas cuja áurea parece agradável, são termos já consolidados e objeto de estudo de diversos pesquisadores.

Rosario Assunto (1915-1944) é um nome relevante à conceituação de "território", "ambiente" e "paisagem", em sua obra "Paesaggio, Ambiente, Territorio. Um tentativo di precisazione conceittuale" (1976), o autor dá uma definição destes três conceitos que tanto se misturam e se confundem apesar de suas serem significativas diferenças.

Para Assunto (1976), resumidamente, "território" é a matéria (espacial, quantitativa e extensiva), "ambiente" é o conteúdo (tanto em seu aspecto biológico como no histórico-cultural) e "paisagem" é a forma onde se exprime a unidade sintética a priori do território (matéria) e do ambiente (conteúdo ou função) (SERRÃO, 2011, p. 125-129).

> O ambiente concreto, o ambiente que vivemos e do qual vivemos vivendo nele, é sempre o ambiente como forma de um território: paisagem. (SERRÃO, 2011, p. 129)

"Paisagem" possui diferentes conceituações, dependendo do período e das significações acrescidas por diferentes áreas do conhecimento que se dispõem, cada vez mais, a estudar sobre o assunto, mas "em todos os casos, e em todos os níveis o objetivo é a organização de um espaço que possa responder a necessidades humanas." (BESSE, 2014, p. 33). Para Besse (2014):

> A paisagem não é natureza, mas o mundo humano tal como ficou inscrito na natureza ao transformá-la. Um mundo misto, híbrido, nesse sentido, nem totalmente natural, nem totalmente humano, mas ao mesmo tempo natural e humano (...) a paisagem é uma realidade ontológica de um gênero próprio, dotado de um espaço e de um tempo que lhe são próprios (...) a paisagem faz entrar a natureza no tempo histórico. (BESSE, 2014, p. 34-35)

Sobre a paisagem, o mesmo autor continua enfatizando que a paisagem não é mera criação restrita ao imaginário:

> É verdade que a paisagem *também* é uma maneira de ver e imaginar o mundo. Mas é *primeiramente* uma realidade objetiva, material, produzida pelos homens. Toda paisagem é cultural, não essencialmente por ser *vista* por uma cultura, mas essencialmente por ter sido produzida dentro de um conjunto de práticas (econômicas, políticas, sociais), e segundo valores que, de certa forma, ela *simboliza*." (BESSE, 2014, p. 30)

Esta pesquisa se utilizou, principalmente, de mapas para fazer a leitura da paisagem, neles, ora Campos Novos aparece em destaque ora esquecida, a leitura dos mapas permitiu analisar as mudanças territoriais, no traçado urbano e nos acessos, e relacionar tudo isso com o contexto histórico, sobretudo, no que diz respeito a era ferroviária. A paisagem mudou, e, portanto, a representação dela na cartografia também, os mapas podem ser interpretados como um reflexo da história que está sendo contada através das mudanças na paisagem.

Besse (2014) considera "o projeto" como uma das cinco "portas" para a leitura da paisagem, nesse sentido, o autor também cita um artigo publicado em 1969 na revista *Landscape* escrito por Jackson, nele é destacada a dimensão projetual de toda paisagem e a relação desta dimensão com a cartografia:

> Uma forma útil de definir a geografia cultural é dizer que é o estudo da organização do espaço, o estudo dos motivos aleatórios (random patterns) que impomos na superfície da Terra pela nossa vida, nosso trabalho, e nossos deslocamentos. Segundo essa definição, a paisagem pode ser vista como um mapa vivo, uma composição de linhas e de espaços não muito diferente daquela que produzem o arquiteto ou o planificador, embora em maior escala. (JACKSON, 1969, p. 33)

Vittorio Gregotti já considerava que a paisagem é o encontro de uma geografia e de uma geometria em sua obra "Território da Arquitetura", o que significa, segundo Besse (2014, p.100) que a paisagem "é simultaneamente a inscrição das morfologias e das dinâmicas da cultura" na base terrestre e, "inversamente, a presença dos movimentos da Terra no espaço-tempo dos homens." Besse (2014, p.92) considera que a partir das fotografias aéreas (que

desde 1920 tornaram-se uma ferramenta da arqueologia e da geografia histórica), foi possível revelar as pegadas invisíveis das civilizações, a paisagem vista como uma "escrita monumental, onde se fixou de forma mais ou menos durável, a história dos grupos humanos que lá viveram". E completa dizendo que "a paisagem é como uma superposição de camadas de atividades humanas que se acumularam como em um folheado, segundo ritmos e direção bem variáveis" (BESSE, 2014, p.93).

Nesse sentido, para se entender as superposições das atividades humanas na paisagem é preciso analisá-la sob mais de uma perspectiva, mesmo que dentro de uma mesma chave de leitura, neste caso o projeto (proposta de Besse, 2014). Por isso, na perspectiva do estudo urbano, viu-se necessário, nesta pesquisa, estabelecer indicadores que abordassem diferentes aspectos da vida humana no contexto do município, principalmente aqueles que contribuíssem para se entender características organizacionais do território e das estruturas.

Se a paisagem é o resultado de inúmeros acontecimentos que se sobrepõem, avaliar estes acontecimentos e suas causas é entender a paisagem. Cada evento tem suas características e está inserido em um contexto histórico, e ainda, um evento pode desencadear o outro.

O local em que a paisagem atua é, sobretudo, o espaço, o qual abriga, portanto, diversas informações e criações no decorrer de sua história que se sobrepõem e se sucedem, mas que simultaneamente formam uma unidade coesa passível de leitura; a paisagem.

> O espaço é, desta forma, o resultado das interações de diversas combinações entre vários fatores (humanos e naturais). E o resultado destas combinações é o espaço produzido, mercadorizado segundo as exigências de um modo de produção dominante, numa formação econômica e social historicamente determinada. (MARQUES, 2009, p. 23)

Na busca em compreender a paisagem, esta pesquisa tem a intensão de contribuir com a leitura da paisagem das cidades do oeste paulista formadas na virada do século XIX para o XX, de modo específico, através do estudo de

caso do Município de Campos Novos Paulista, verdadeiro antiquário do que foi o “sertão paulista”.

Principalmente nos indicadores território, traçado, e acessos, por se tratarem de aspectos mais físicos ligados ao urbano, foi possível perceber as transformações no espaço que acarretam na mudança da paisagem, ainda mais se acrescentadas as informações obtidas com os demais indicadores (título e população) e com o contexto histórico do ciclo ferroviário que tanto contribuiu com a (re)formulação da paisagem.

> As inovações trazidas pela estrada de ferro, tanto do ponto de vista técnico, econômico, político e cultural, o avanço das frentes pioneiras, a marcha do povoamento, os movimentos migratórios, as novas relações de produção e a criação de uma “consciência ferroviária”, todos esses aspectos se interligam para tal somatória de valores que individualizam, com marcas bem características a história, a expansão e as paisagens do Oeste paulista. (MARQUES, 2009, p. 55)

Ao final desta pesquisa fica claro que, no recorte temporal escolhido para este estudo, a paisagem mudou. A transformação da paisagem, no caso de Campos Novos e conforme o foco desta pesquisa, pode ser lida como o momento de transição entre a ascensão e o retrocesso. Em Campos Novos a paisagem outrora marcada pela expansão em forma e significado dá lugar ao encolhimento destes, neste sentido, a mudança da paisagem também altera e ao mesmo tempo é a mudança de significado. Campos Novos deixou de ser a promissora protagonista e se tornou esquecido museu.

> Campos Novos, que hoje dorme numa imóvel serenidade no plano batido de ares puros e alegres, representa para a nossa zona o Museu Histórico dos fatos e acontecimentos, que aza fatal do tempo velou de uma neblina impenetrável aos pesquisadores das coisas mortas. (GIOVANNETTI, 1943, p. 143).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo, a ausência da ferrovia foi colocada como um “divisor de águas” que separa o antes; a ascensão, do depois; o declínio. Por isso, aqui o advento da ferrovia é tratado como um elemento estruturante e estruturador do espaço e das relações que se estabelecem nele.

> Uma nova tecnologia vai atuar sobre o espaço geográfico, modificando-o desde o ponto de vista forma/função até a paisagem, sendo todos estes fatores determinantes de novas relações entre a sociedade e o espaço e entre a sociedade e si mesma. (SANTOS, 2002)

Quando a ferrovia alcançava algum território, aquele espaço nunca mais seria o mesmo, apenas a ideia da chegada da ferrovia já era suficiente para trazer novos elementos e pessoas para o local, porém, também inversamente proporcional é o efeito de sua ausência.

> Além do impulso econômico, a ferrovia foi um elemento de modernização social e de transformação espacial, criando paisagens, intensificando a ocupação e atuando como elemento urbanizador. (MARQUES, 2009, p.19)

Nesse sentido, a ferrovia foi além e por causa de tudo, um dos elementos cruciais das transformações sócio-econômico-espacial, ela gerou uma valorização da terra, transportou a produção cafeeira, introduziu novas parcelas do território à economia capitalista, impulsionou a imigração, instituiu novas relações de trabalho, modificou a paisagem, constituiu cidades e criou uma memória cultural tão marcante que acabou por dar nome as regiões do estado de São Paulo, que ficaram conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviram: Região da Paulista, da Sorocabana, ou mais especificamente, Alta Paulista, Alta Sorocabana, Média Paulista, etc. (MATOS, 1990).

> ... a progressão dos trilhos segue de perto, mas apenas segue os homens e o desbravamento. A via férrea progride aos saltos, tendo por ponto terminal, durante três ou quatro anos, um centro urbano importante, uma boca do sertão; durante esse período forma-se mais para adiante um novo foco de densidade, nasce e se desenvolve uma

> cidade pioneira. E é somente quando a companhia de estrada de ferro está segura de encontrar frete e viajante, que ela decide levar seus trilhos até a cidade pioneira, que de chofre recebe como uma chicotada: os terrenos valorizam-se, desenvolve-se o comércio e todos os dias chegam novos desbravadores. A antiga ponta dos trilhos, ao contrário perde sua atividade, torna-se um centro administrativo e escolar, aparecem algumas fábricas, a estação desdobra-se em oficina de conserto; tudo sossega e toma um aspecto provinciano. A boca do sertão está mais adiante. (MONBEIG, 1940, p. 193)

É certo dizer que, salvo casos específicos, a ferrovia foi sinônimo de progresso e de crescimento urbano, sobre esta relação entre um e outro é importante notar que por muito tempo e das mais diversas formas falou-se sobre crescimento urbano, o que chama atenção é como este fenômeno foi interpretado no contexto de planejamento urbano. Principalmente nos países pós-industriais “o crescimento urbano é sinônimo de prosperidade” (JACKSON, 2009) e não é recente essa associação do crescimento urbano com a premissa de prosperidade, de maneira que a palavra crescimento parecia carregar consigo uma ideia quase que exclusiva de sucesso e evolução.

Mas, as “cidades podem ser lidas de incontáveis maneiras” (DONALD, 1992, p. 417) e à medida que essas várias formas passaram a ser “linkadas”, e a paisagem tratada como um sistema (TARDIN, 2010) percebeu-se que crescimento físico (expansão urbana) e populacional não poderiam ser os únicos indicadores a serem considerados para caracterizar um núcleo urbano como próspero.

Nesse sentido, o ideário de progresso urbano foi muito sugestivo ao longo da história, no ocidente, por exemplo, o conceito surge muito vinculado ao crescimento econômico, populacional (PESSOA; RIBEIRO, 2020) e marcado pela utopia de crescimento contínuo. Mas como bem lembra Hartt através das palavras dos autores Glaeser e Resseger; “o crescimento populacional não leva necessariamente ao crescimento econômico (GLAESER; RESSEGER, 2009 et. al. HARTT, 2018. p. 2).

Seguindo esta linha de pensamento, o crescimento urbano ainda é visto, muitas vezes, como “tudo que há de bom” e, portanto, existe uma crença de que o oposto representa “algo que deve ser evitado”. É neste contexto que o termo

declínio urbano surge e agrega em si uma conotação pejorativa, também atrelado a um sentido mais demográfico assim como seu conceito-espelho; crescimento urbano. No entanto, “avaliar o crescimento urbano e o declínio apenas com base na mudança populacional poderia levar a recomendações políticas menos eficazes” (BARTHOLOMAE, 2016).

Além disso, crescimento e declínio não devem ser designados como uma dicotomia, mas sim vistos como dois aspectos que são mutuamente dependentes e relacionais (LAURSEN, 2012, p. 78). A teoria Malthusiana acabou por contribuir com esta visão mais pessimista do declínio, uma vez que buscava antecipar cenários de colapso civilizatório sustentados na projeção de dados e tendências observadas no presente, no entanto, sem considerar o potencial criativo que marca a história de prosperidade coletiva das culturas humanas (PESSOA; RIBEIRO, 2020, p.3).

Talvez fruto dessa visão mais analítica de termos já consolidados há muito tempo, hoje percebe-se uma movimentação, que se reflete no número de estudos recentemente publicados, em se fazer uma leitura mais criteriosa e específica de cada objeto estudo, de forma individual e com uma metodologia mais bem definida, sem cair nos paradigmas pessimistas ou positivistas de outrora. Isto, associado a uma revisita as bibliografias com os conceitos-chave ajudou na percepção de que era necessário estabelecer índices de análise que conversassem com a realidade do objeto de estudo; Campos Novos Paulista, para não avaliar o processo apenas em si mesmo, mas sim, com o respaldo da história que os próprios indicadores tinham para contar, evitando vícios narrativos. Pensando nisto, foram escolhidos os 5 indicadores: território, titulação, traçado urbano, população e acessos.

De um modo geral, uma cidade próspera permite que os moradores floresçam, as instituições se desenvolvam e as empresas prosperem (UN Habitat 2013).[69] Se trata de uma relação de opulência, utilidade e capacidade de florescimento, na qual a diminuição de uma malha urbana pode não influir de forma negativa como comumente é sugerido. Assim, “o encolhimento não é uma condição necessária para o declínio, este existe mesmo nas cidades de crescimento mais rápido” (HARTT, 2019). A partir dessa reflexão e ao analisar o

[69] Texto original: “Broadly speaking, a prosperous city enables residents to flourish, institutions to develop, and businesses to thrive” (UN Habitat 2013).

período específico estudado e os indicadores escolhidos, chega-se à algumas constatações:

- Houve uma interrupção do florescimento da cidade, sendo as perdas de títulos, território, população e acessos causa e consequência disto em Campos Novos;

- A estagnação da malha urbana tem um efeito imediato negativo dentro do período estudado (apesar de não ser condição necessária como explica HARTT, 2019), resultando em um retrocesso no que diz respeito ao status, autonomia e influência do núcleo urbano na região do Paranapanema.

- Campos Novos Paulista teve uma redução populacional, mas analisá-la com fim em si mesma não ajuda a levantar suas possíveis causas. Aqui a hipótese é de que um evento histórico específico foi determinante, junto a outros fatores, no desencadeamento do declínio. E, portanto, a situação de estagnação da malha urbana fugiu da proporção de um evento natural e passou para um estágio mais extremo e nocivo de declínio causando um atrofiamento seguido de retrocesso.

- O “evento histórico específico” que aqui é apontado como um dos fatores determinantes do declínio é a ausência da ferrovia, sendo esta, um desafio à expansão urbana, algo que interrompe o que se sucedia; uma rápida e contínua crescente da cidade em forma e significado. Campos Novos era uma cidade numerosa considerando seu contexto e de grande influência na região, a qual em um dado momento se depara com um desafio que ao não ser superado interrompeu sua expansão além de causar sua regressão em relação ao seu estágio de “auge”.

> É preciso destacar que, com o passar dos anos, Campos Novos deixou de ser um importante centro na região. Em 1919, perdeu o título de comarca para a cidade de Assis, bem como não acompanhou o desenvolvimento econômico e social das cidades providas de estações ferroviárias. (FANTIN, 2009, p.20)

Dito isto, todos os indicadores estabelecidos neste estudo e analisados no decorrer do presente trabalho, constataram, dentro dos aspectos particulares de cada um, que houve o declínio. Portanto, os indicadores foram de extrema

importância para analisar o fenômeno urbano de declínio pelo qual Campos Novos Paulista passou, com todas suas peculiaridades.

É comum eleger a ferrovia como elemento material para se pensar no passado de uma cidade, principalmente aquelas (no interior paulista) da virada do século XIX para o XX, o autor Milton Santos (2002) se refere a este elemento material (aqui o uso da ferrovia no estudo histórico) como sendo a técnica, neste sentido o autor diz ser possível utilizar do material (da técnica) para tornar o tempo empírico:

> Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é histórica no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história. (SANTOS, 2002, p. 48)

O que foge do comum neste estudo é eleger a ausência de algo como elemento material para se estudar um objeto e um tempo histórico. Assim, no caso de Campos Novos é a ausência do material que acaba por contar uma história, por isso, foi preciso estabelecer outros elementos como estruturantes do que até então era mera hipótese, neste caso, os 5 indicadores escolhidos, que parecem juntar os rastros da história que se perdeu, dando a ela uma percepção através do advento da ferrovia, mesmo não a tendo.

Como resultado é possível distinguir dois momentos muito distintos na história de Campos Novos; o de ascensão e o de declínio, que parecem ser separados por um advento em comum, que atinge diversas esferas e se manifesta nos indicadores escolhidos; a ausência da linha férrea.

> Assim, pois na História de Campos Novos cremos ter-se explicado historicamente – através de uma das causas, talvez a principal – tanto o episódio da ausência da Estrada de Ferro Sorocabana quanto a decadência de São José do Rio Novo do Paranapanema que são, por isso, dois aspectos de uma só realidade: o Ciclo da Estrada de Ferro, que ficou para sempre ausente da cidade e do município de Campos Novos Paulista. (TOBIAS, 1990, p.105)

Se o fim da era ferroviária foi trágica para as cidades que se dispunham da linha férrea, para Campos Novos o trágico, na verdade, foi o início desse período. Como herança; o declínio, o esquecimento de sua contribuição para a ocupação do estado por parte dos “de fora”, e a lembrança do que poderia ter sido por parte dos “de dentro”, os moradores.

Para se estudar o declínio foi preciso entender o que Campos Novos foi, desde seu surgimento até o seu momento de auge. Um município extremamente relevante historicamente para a estruturação e configuração de toda uma parcela do estado de São Paulo; o oeste paulista, sobretudo, a região da antiga Alta Sorocabana.

Desde os primeiros assentamentos, Campos Novos mostrou-se peça fundamental para a marcha rumo ao interior paulista, em suas duas frentes, de “Expansão” e a “Pioneira”: primeiro com o reconhecimento das terras e futura ocupação por parte dos pioneiros mineiros, com a figura do desbravador José Theodoro de Souza. E depois, com o nascimento de inúmeros distritos no território de Campos Novos que, depois, se emancipariam tornando-se novos municípios que iriam progressivamente compondo o quadro urbano do estado de São Paulo, formando uma verdadeira rede de cidades.

Campos Novos foi uma das primeiras localidades reconhecidas pelos sertanejos, como sugerem as diversas cartografias apresentados ao longo desta pesquisa, e por muito tempo permaneceu como “a última localidade conhecida”, ou ainda, como “boca de sertão”, auxiliando nas “dadas” para a posse das terras e nas expedições exploratórias mais adentro do estado. Era o marco de onde partiam as pessoas e os caminhos que desejavam alcançar as fronteiras do estado e estabelecer relações com a “vizinhança”, conforme o plano nacional do período de interligação com as demais províncias do país.

Os sucessivos recortes territoriais foram acontecendo à medida que os distritos se desmembravam do território de Campos Novos, este, foi referência para os códigos de posturas das cidades que originou, portanto, influenciou tanto a configuração territorial (a partir dos desmembramentos) dos municípios quanto seus traçados urbanos, nos “moldes” da “cidade-mãe”.

O crescimento e a importância político, social e econômica de Campos Novos do Paranapanema eram percebidas em diversos aspectos, especialmente, em suas elevações de título, assim, a obtenção do título de

comarca é um marco a ser considerado quando se busca explicar a relevância do município para a ocupação territorial daquela região, na comarca eram resolvidos os principais assuntos que envolviam a vida na urbe, ser comarca foi o auge de Campos Novos, deixar de ser foi um dos pontos que indicam o seu declínio.

Como último assunto, esta pesquisa traz a possibilidade de continuidade deste trabalho, por meio do estudo do período subsequente ao recorte temporal dessa dissertação, ou seja, “pós declínio”. Nesta abordagem, questões como: O que sucedeu o declínio urbano? Existem indicadores de retomada do crescimento? Ou melhor, o município está em um processo de pós-declínio, segue em declínio ou estagnou? podem ser trabalhadas embasadas em documentações mais recentes sobre o município e com o respaldo deste trabalho, agora, finalizado.

Para estas análises sugeridas, existem alguns tópicos a serem investigados, como: a retomada do título de município, o título de Estância Climática, a abertura da BR 153 e a permanência atual da população. Afinal a cidade não morreu, ela ainda está ali.

> A cidadezinha onde moro lembra soldado que fraquesse na marcha e, não podendo acompanhar o batalhão, à beira do caminho se deixasse ficar, exausto e só, com os olhos saudosos pousados na nuvem de poeira erguida além. Desviou-se dela a civilização. (...) O mundo esqueceu Oblivion, que já foi rica e lépida, como os homens esquecem a atriz formosa logo que lhe desbota a mocidade. E sua vida de vovó entrevada, sem netos, sem esperança, é humilde e quieta como a do urupê escondido no sombrio dos grotões. (...) Veneração, entretanto, não virá, porque o mundo desconhece totalmente a pobrezinha da Oblivion. (Monteiro Lobato, Cidades Mortas, A vida em Oblivion)

Campos Novos foi esquecida, mas não se foi, permanece, como relicário de estórias e história, pronto para lembrar o mundo de seus notáveis feitos. Deixou de ser, mas ainda é, personagem importante que perdeu o prestígio pelo tempo e pelas circunstâncias, mas que por onde passou deixou rastros na história; nos documentos e na memória.

"... somos eternos, frágeis, nebulosos, tartamudos, frustrados: eternos. E o esquecimento ainda é memória, e lagos de sono selam em seu negrume o que amamos e fomos um dia..."

(Carlos Drummond de Andrade)

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação Histórica de uma cidade Pioneira Paulista: Presidente Prudente.** Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. 1972.

ALMEIDA, Aluísio de. **O Vale do Paranapanema.** Revista do IHGB. Volumes 245: 165-252, 1959; 246: 165-252, 1960; 247: 3-65, 1960. Rio de Janeiro.

ARAUJO, Di Urbano Pádua de. **"Evolução dao Sorocabana"** In: Album da Estrada de Ferro Sorocabana, 1867-1961 – 90 aniversário de sua fundação. São Paulo. p. 27-35.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões: entre a história e a memória.** (Coleção História), Editora Edusc, Bauru, 2000.

ASSUNTO, Rosario. **Paisagem-Território. Uma tentativa de classificação conceptual.** In: SERRÃO, Adriana Verissimo (Coord.). Filosofia da Paisagem. Uma antologia. Lisboa: centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. P. 126-129.

BESSE, Jean Marc. **O gosto do mundo**. Exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 2014. 234p.

BESSE, Jean Marc. **Las cinco puertas del paisaje: ensayo de uma cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas**. In: MADERUELO, J. (Org.). Paisaje y pensamiento. Madrid: Abada, 2006. P. 145-171.

BACELLAR, C. **Uso e mau uso dos arquivos.** In: PINSKY, C. B. (Ed.). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto, 2008. p. 23–81.

BACELLAR, Joaquim Huet de. **Comissão dos Prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana: Inauguração da Linha Tibagy.** São Paulo: Casa Vanorden. 12 de outubro, 1909.

BARBOSA, Luiz Bueno Horta. **O problema indígena no Brasil.** Rio de Janeiro: 2ª. Ed. Imprensa Nacional, Conselho Nacional de Proteção aos Índios. 1947.

BARTHOLOMAE, F.; NAM C. W.; SCHOENBERG A. M. **Urban shrinkage and resurgence in Germany**. Urban Studies. 2016.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2019.

BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos. Leslie Bethell; tradução de Luis A. P. Souto Maior.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BRAY, S. C. **OS PRIMEIROS POVOADORES E A POSSE DA TERRA NO VALE DO PARANAPANEMA.** Boletim de Geografia, v. 5, n. 1, p. 05-24, 2 fev. 2011.

CEZAR, J.A. de Cerqueira. **Coleção de Leis e Decretos do Estado de São Paulo – 1892.** 3.ed. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 1940. T. II. p. 6-8.

Cf. ARAUJO FILHO, José Ribeiro. **"O café, Riqueza Paulista" In Boletim Paulista de Geografia"**, 1956, In: Boletim Paulista de Geografia, n. 23. São Paulo. 1989, p. 143-144.

Cf. MARTINS, José de Souza. **Capitalismo e Tradicionalismo.** São Paulo: Pioneira, 1978, p. 45.

COBRA, Amador Nogueira. **Em um recanto de Sertão Paulista**. São Paulo: Hennies, 1923.

CONSTANTINO, N. R. T. **Western Expansion and Company Towns.** In: 13th International Planning History Society. Public Versus Private Planning: themes, trends and tensions, 2008, Chicago. 13th International Planning History Society - Public versus Private. Chicago: Erin Cunningham & Charlotte Winters, 2008. v. 1. p. 59-60.

COSTA, R. de K. e; SOUZA, V. T. de. Cidades brasileiras: entre valores e narrativas do urbanismo. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 13, 2021. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692021000100262&tlng=pt>.

DANTAS, Arruda. **Memória do Patrimônio de Assis.** São Paulo: Editora Pannatz, 1980.

DEFFONTAINES, P. **Como se constituiu no Brasil a rede de cidades.** Boletim Geográfico, v. 2, n. 15, p. 141–308, 1944.

DEFFONTAINES, Pierre. **Como se Constitui no Brasil a Rede de Cidades.** Boletim Geográfico, São Paulo (14): 141-148, 1944; (15): 229-308, 1944.

DI CREDDO, Maria do Carmo Sampaio. **Terras e índios. A propriedade da terra no Vale do Paranapanema.** São Paulo: Arte &Ciência, 2003.

FANTIN, Elisangela. **MEMÓRIA EM RETALHOS: Bruno Giovannetti entre o profissional e o intelectual.** 179 p. 2009.

FERNANDES, Edson. **Dissertação de Mestrado, mestrado em História Econômica pela UNESP/Araraquara-SP – "Familia Escrava numa Boca do Sertão.** Lençóes, 1860-1888", pela Revista da História Regional 8(1) – 2003.

FRANÇA, Ary. **A Marcha do Café e as frentes pioneiras.** Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil – Uma integração histórica.** In Planejamento e Políticas Públicas – PPP, n. 13, junho de 1996, p.184 – 211.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas do noroeste

paulista. 1999. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. Acesso em: 11 jul. 2023.

GHIRARDELLO, Nilson. **A Beira da linha**, Formações urbanas da noroeste paulista. São Paulo: Editora da Unesp. 2002. 125 p.

GHIRARDELLO, Nilson. **A Formação dos Patrimônios Religiosos na Expansão Urbana Paulista**. São Paulo, Editora da UNESP, 2010.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui.** Editora Studio 4. São Paulo, 2001.

GIOVANNETTI, Bruno. **No Sertão do Paranapanema (impressões e recordações de trabalho)**. A POLIGRAPHICA, São Paulo, 1943.

GREGOTTI, Vittorio. **Território da arquitetura.** Tradução de Berta WaldmanVillá e Joan Villá. São Paulo: Perspectiva, 1975.

HABITAT, U. N. **State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities.** New York, NY: Routledge. 2013.

HARTT, M. **The diversity of North American shrinking cities.** Urban Studies 55 (13), pp. 2946-2959. 10.1177/0042098017730013. 2018.

HARTT, M. **The Prevalence of Prosperous Shrinking Cities**. Annals of the American Association of Geographers, 109:5, 1651-1670, DOI: 10.1080/24694452.2019.1580132. 2019.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço.** Editora Annablume, São Paulo, 2005.

HOBSBAWN, Eric J. **A Era das Revoluções.** Trad. Maria Tereza Teixeira, Editora Paz e Terra, Rio de Janeiro 1977.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2. ed. Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LANGENBUCH, J. R. Ferrovias e cidades do Oeste Paulista. In: RETTO Jr., Adalberto da Silva; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel; ENOKIBARA, Marta; MAGALHÃES, Kelly Cristina. **Conhecimento histórico-ambiental integrado na planificação territorial e urbana.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011.

LAURSEN, L. Shrinking cities or urban transformation. **Aalborg University** Press: Aalborg. 2009.

LAURSEN, L. Urban transformations—the dynamic relation of urban growth and decline. In: R. Ganser and R. Piro (eds) **Parallel patterns of shrinking cities and urban growth**. Ashgate: Burlington, VT, pp. 73–82. 2012.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto.** Revista Forense. 7. ed. 1949.

LEITE, José Ferrari. **A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente.** Presidente Prudente: FFCL, 1972.

MAGNOLI, Demétrio. **Agroindústria e Urbanização, o caso de Guariba (SP).** Dissertação de Mestrado apresentado no Departamento de Geografia da USP, São Paulo, 1990.

MAIA, Doralice Sátyro. **A ferrovia nas cidades bocas de sertão.** Terra Brasilis. 2017. Consultado dia 05 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2160>; DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.2160>

MARQUES, P. P. **Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana**. 2009. 180f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

MATOS, Odilon Nogueira de**. Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira.** 2a ed. São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.

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

MILIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. **Ensaios de geografia humana brasileira.** Editora Martins, São Paulo, 1940.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec-Polis, 1984. Original de 1952.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec-Polis, 1998.

MONTEIRO, C. Entre história urbana e história da cidade: questões e debates. **Oficina do Historiador**, v. 5, n. 1, p. 101–112, 2012. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/viewFile/11835/8320>.

MORRIS, A. E. J. **Historia de la forma urbana desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial**. Madrid: Gustavo Gilli, 1979.

MULLER, Nice L. **Contribuição ao Estudo do Norte do Paraná**, in Boletim Paulista de Geografia n. 22, março, São Paulo, pp. 55/97. 1956.

NAVARRO, Odilon. **Terras devolutas.** São Paulo: Editora Publicações Brasil.

PARELLADA, C.I. **Arqueologia do Peabiru: entrelaçando caminhos e conflitos**. Revista Habitus, Goiânia, v.19, n.2, p.276-301, ago-dez 2021.

PENÇO, Celia de Carvalho F. **A "Evaporação das Terras Devolutas" no Vale Do Paranapanema.** Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista "Júlio De Mesquita Filho. São Paulo, 1980. 189 p.

PESSOA, P. P.; RIBEIRO, R. J. C. **Cidades não sabem não crescer**. Revista Portuguesa De Estudos Regionais, v. 54, p. 10, 2020.

PETRONE, Pasquale. **"O homem paulista" In: Boletim Paulista de geografia n 23.** São Paulo: Associação Paulista de Geografia. 1956.

PRADO, Celso; PRADO, Junko Sato. **Razias, incursoes predatórias em territorios indigenas no vale do paranapanema**. 2006.

SAES, Flavio Azevedo Marques. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940).** Editora Hucitec, São Paulo, 1981. 199 p.

SAMPAIO, Theodoro. **Considerações geographicas e economicas sobre o Valle do Rio Paranapanema.** Boletim da Comissão Geographica e Geologica do Estado de S. Paulo, 4. São Paulo: Typographia King. 1890.

SAMPAIO, Teodoro. **Relatório Sobre os Estudos Efetuados nos Rios Itapetininga e Paranapanema (1886).** In Boletim Geográfico n.º 124, janeiro/fevereiro, Ano XII, IBGE, CNG, Rio de Janeiro, pp. 44/59. 1955.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, 2002.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo.** Editora da Unicamp, São Paulo, 1991.

SERRÃO, Adriana Verissimo. **Filosofia da Paisagem. Uma antologia.** Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011.

SILVA, Leoni Ferreira da. **Minha Terra – Assis.** Tipografia Nigri, Assis – SP, 1979, B: A/A <https://celsoprado-razias.blogspot.com/2009/12/bibliografia.html>

SPOSITO, Eliseu Savério. **A região do devir e a região do atraso. Uma leitura da região de Presidente Prudente.** *Confins* [En ligne], 44 | 2020, mis en ligne le 17 mars 2020, consulté le 19 juin 2023. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/27112>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.27112>.

TARDIN, R. **Ordenação Sistêmica da Paisagem.** In: I Encontro da Associação Nacional de Pesquisa em Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2010, Rio de Janeiro. Anais do I ENANPARQ. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2010. v.1. p.1-18.

TIDEI LIMA, João Francisco. **A Ocupação das Terras e a Destruição dos Índios na Região de Bauru, Dissertação de Mestrado em Ciências Humanas na área de História Social.** São Paulo: Pela faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1978.

TOBIAS, José Antônio. **História de Campos Novos Paulista: Capítulos da**

Boca de Sertão do Paranapanema. Marília: Intercâmbio, 1990. 237p.; il.; 22cm.

VALLA, Jean-Claude. **A civilização dos incas/ Jean-Claude Valla.** Tradução de Neusa Harve Yamanaca.-. [s.l.: s.n.], 1978.

VIDE, S. M. da. **Constituições primeiras do Arcebispado da Bahia**. Vol. 79 ed. São Paulo: Senado Federal, 1853.