A RACIONALIZAÇÃO DA TERRA NA FUNDAÇÃO URBANA NO SÉCULO XX[1]

Caroline de Melo Almeida[2]
Nilson Ghirardello[3]

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2022v29n43p123-152

Resumo

A fundação urbana do início do século XX refletiu as mudanças ocorridas no século precedente, destacando-se a Lei de Terras (1850), a abolição da escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889). Isso posto, este trabalho estuda a história de

[1] Este artigo toma por base investigação do mestrado de Caroline de Melo Almeida, no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGArq) da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Bauru/SP, sob orientação do Prof. Dr. Nilson Ghirardello.

[2] Arquiteta e urbanista pela FCT-UNESP, campus de Presidente Prudente/SP, mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAAC-UNESP, campus de Bauru/SP. *E-mail: melo.almeida@unesp.br*

[3] Arquiteto e urbanista pela PUC-Campinas, mestre em Arquitetura e Urbanismo pela EESC-USP, doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP. Professor do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGArq) da FAAC-UNESP, campus de Bauru/SP. *E-mail: nilson.ghirardello@unesp.br*

Martinópolis, município de São Paulo, demonstrando o impacto desses fatores em sua formação e uma das facetas integrantes desse processo: as atividades das companhias de colonização no extremo oeste paulista. A pesquisa, que contribui para o conhecimento da história da região, lança mão da literatura voltada ao tema e particularmente de documentação primária.

Palavras-chave: Interior Paulista. Companhias de Colonização. Loteamento rural. Fundação Urbana. Martinópolis.

Abstract

The urban foundation at the beginning of the 20th century in Sao Paulo reflected the changes that occurred in the previous century, as the Land Law (1850), the abolition of slavery (1888) and the Proclamation of the Republic (1889). So, the study of the history of Martinópolis demonstrates the impact of these factors on their formation and one of the facets that make up this process: the activities of colonization companies in the west of São Paulo. The research, which contributes to the knowledge of the history of the region, makes use of literature focused on the topic and primary documentation.

Keywords: São Paulo Countryside. Colonization Companies. Rural allotment. Urban Foundation. Martinópolis.

Resumen

La fundación urbana a principios del siglo XX reflejó los cambios ocurridos en el siglo anterior, como la Ley de Tierras (1850), la abolición de la esclavitud (1888) y la Proclamación de la República (1889). Así, el estudio de la historia de Martinópolis demuestra el impacto de estos factores en su formación y una de las facetas que conforman este proceso: las actividades de las empresas colonizadoras del occidente paulista. La investigación, que contribuye al conocimiento de la historia de la región, utiliza literatura centrada en el tema y documentación primaria.

Palabras-claves: Campiña de São Paulo. Empresas de colonización. Asignación rural. Fundación Urbana. Martinópolis.

INTRODUÇÃO

A cidade de Martinópolis, localizada na região de Presidente Prudente, tem cerca de 26.628 habitantes e 1.253,564 km² de área territorial (Figura 1).[4] Sua formação ocorreu na década de 1920, dentro do contexto histórico de expansão da lavoura de café e das linhas férreas em direção ao interior do estado de São Paulo.

O objetivo do presente trabalho é explanar uma parte dos resultados da pesquisa em nível de mestrado acadêmico, na qual a formação urbana da cidade é investigada sob a ótica da História Urbana e sob o ponto de vista do arquiteto e urbanista. Desse modo, a relação entre o loteamento urbano e o rural é abordada tendo em vista a atuação das empresas (ou companhias) de colonização no extremo oeste do estado de São Paulo nas primeiras décadas do século XX. Essa investigação contribui, portanto, para o conhecimento sobre a formação da região, um dos últimos pontos do estado de São Paulo a ser apossado pelo homem branco.

A metodologia de trabalho foi dividida em três etapas: consulta a fontes e revisão

[4] Estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/martinopolis.html>. Acesso em: 18 maio 2021.

bibliográfica, levantamento de dados e digitalização de mapas, e, por fim, análise do material auxiliada pela literatura do tema.

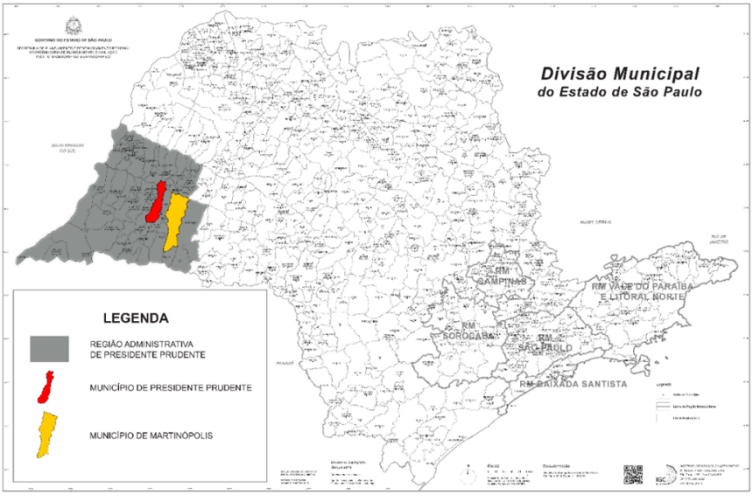

Figura 1 Localização de Martinópolis no Estado de São Paulo, sem escala.
Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (IGC); editado pelos autores, 2021.

A região de Presidente Prudente, antes demarcada nos mapas como "zona desconhecida habitada por índios" (COBRA, 1923, p. 4), teve seu processo inicial

de ocupação enraizado em meados do século XVIII, quando houve o declínio da atividade mineradora no cenário nacional, em particular nas Minas Gerais. Nesse sentido, o estudo tem princípio no panorama das mudanças ocorridas ao longo do século XIX, com a "Lei de Terras" (1850), a abolição da escravatura (1888), a imigração, a cultura do café, a Proclamação da República (1889) e o avanço das ferrovias em direção ao rio Paraná. Nesse contexto, os mineiros iniciaram a migração para a então Província de São Paulo, fixando-se principalmente nas grandes extensões de terras inexploradas pelo homem branco e habitadas por indígenas do grupo Guarani e Kaingang. Esse movimento, marcado pelas grandes posses dos mineiros José Theodoro de Souza, João da Silva Oliveira e Francisco de Paula Moraes, intensificou-se sobretudo no período da Guerra do Paraguai (1864–1870) (COBRA, 1923).

Entretanto, a formação urbana efetiva se dará apenas durante o início do século XX, sendo que as cidades que surgiram nesse contexto tiveram formação distinta das anteriores, criadas a partir de patrimônios religiosos, isto é, eram estabelecidas por meio da doação do chão à Igreja e posterior aforamento. Com a separação entre Igreja e Estado, ocorrida na República, houve paulatino processo de laicização na fundação urbana, que se aproximou dos moldes capitalistas, com a terra sendo

comercializada como mercadoria (GHIRARDELLO, 2002, p. 185). Nesse contexto, as empresas de colonização tiveram destaque, fundando cidades no entorno das estações ferroviárias.

Apesar das mudanças, algumas características do traçado urbano se mantiveram, como o desenho ortogonal. No entanto diferenciações podem ser notadas, como a primazia da estação ferroviária no espaço urbano e o complexo sistema político e econômico no qual a fundação urbana passou a representar um investimento mais seguro, havendo uma ruptura entre o campo e os vendedores de terra (MONBEIG, 1984; SILVA, 2003).

COMPANHIAS DE COLONIZAÇÃO

A partir do século XIX, o país, que vivia os tempos da cultura do café, assistiu ao incentivo à imigração, particularmente, após a abolição da escravatura (1888), como forma de atender a lavoura, necessitada de braços, fazendo surgir a forma de trabalho do colonato. Nessa política, houve a multiplicação da pequena propriedade, sempre associada ao grande latifúndio, com a fundação de núcleos coloniais para atração do estrangeiro. Todavia, dadas as más condições de vida nos núcleos, consequência das divergências entre fazendeiro e colono, fruto da herança

da forma de trabalho escravista, o imigrante rapidamente passou a guardar dinheiro por meio da policultura e mesmo do comércio, tendo em vista a compra de terras (FERLINI, FILLIPINI, 1993; GHIRARDELLO, 2002; MARTINS, 2012).

A participação estrangeira, porém, não se restringiu apenas à condição de colono: a economia baseada no café apresentava forte traço de instabilidade devido às características intrínsecas da cultura – sujeita às geadas e pragas – e à grande quantidade de cafeeiros em produção – o que culminou nas crises de superprodução a partir dos anos 1900. Dessa forma, houve o início da política de valorização do café com o apoio dos bancos estrangeiros, o que fez com que houvesse a infiltração de capitalistas estrangeiros no movimento em direção ao oeste do estado de São Paulo (CALDEIRA, 2017; MARTINS, 2012; MONBEIG, 1984). Esse movimento, por sua vez, foi marcado pelo nomadismo dos fazendeiros, à procura de terras virgens para o cultivo, por vezes abandonando as antigas áreas cafeeiras com as terras empobrecidas pelo mau uso. Nesse cenário, a região do Planalto Ocidental Paulista ganhou destaque, haja vista a conexão de São Paulo com Mato Grosso proporcionada pela construção de estradas e o avanço da ferrovia, e, também, pela grande reserva de terras que jazia em comunhão entre os primeiros posseiros vindos de Minas Gerais. No recorte espacial deste estudo, a

Estrada de Ferro Sorocabana representou a conexão ferroviária do interior paulista com os grandes centros, atingindo a região de Presidente Prudente em 1919 (ABREU, 1972; COBRA, 1923; MONBEIG, 1984).

Os imigrantes mineiros foram os primeiros a tomar posse das terras devolutas entre a cidade de Botucatu e o rio Paraná, incentivados pela Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, quando houve a liberação da posse de terras como mercadoria a ser negociada. Essa imigração marcou a entrada do homem branco no oeste da então Província de São Paulo.[5] Assim, com o aumento do interesse nessa porção da Província, também incentivada pela Guerra do Paraguai (1864-1870) – que, entre outros impactos, demonstrou a importância da conexão com Mato Grosso –, houve a organização da Comissão Geográfica e Geológica (CGG), cuja responsabilidade se deu na exploração das terras, tendo em vista os interesses dos cafeicultores (ABREU, 1972; MONBEIG, 1984; PIMPÃO; SANTOS, 2017).

Isso posto, no início da República, houve, em São Paulo, a atenuação das leis relativas às terras devolutas. A Constituição Federal de 1891 transferiu aos estados a responsabilidade sobre a questão, e, dada a pressão por parte dos grandes

[5] Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, "Lei de Terras". Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 19 de maio de 2021.

proprietários de terras, houve a promulgação da Lei nº 545, de 2 de agosto de 1898, que tornou mais permissivos os critérios para a posse e facilitou a atuação dos grileiros, dado o tempo ganho de 14 anos, "pois, com a nova lei, podiam falsificar os títulos com data de 1878 e não 1854, como determinava a lei de 1850" (FELICIANO, 2013, p. 179).[6] Destarte, com a promulgação da Lei nº 1.844 em 1921, houve a confirmação da ausência de iniciativa do governo para o controle efetivo da posse da terra, apenas a tentativa de legitimação tendo em vista o desenvolvimento capitalista (FELICIANO, 2009).[7]

Por conseguinte, o contexto proporcionou a grande atuação dos grileiros e propagação dos conflitos de terra nesse período, origem da incerteza das posses da terra na região da Alta Sorocabana. Os relatórios da Comissão Geográfica e Geológica, nesse cenário, serviram para a ocupação da região sob o viés do

[6] Artigo 64 da Constituição de 1891: "Pertencem aos Estados as minas e terras devolutas situadas nos seus respectivos territórios, cabendo à União somente a porção do território que for indispensável para a defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais". Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 19 de maio de 2021. Lei nº 545, de 02 de agosto de 1898. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br>. Acesso em: 19 de maio de 2021.

[7] Lei nº 1.844, de 27 de dezembro de 1921. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br>. Acesso em: 19 de maio de 2021.

comércio de terras, auxiliando o conhecimento das características naturais do terreno, o avanço da ocupação do homem branco com a construção de estradas e ferrovias e, também, as declarações de imprestabilidade de algumas posses (FELICIANO, 2009, p. 238). Cobra (1923) e Leite (1998) apontam, inclusive, as publicações da Secretaria da Agricultura do Estado nos anos 1932 e 1939, que afirmavam o perigo de aquisições de terra na região, demonstrando que a incerteza das posses perdurou por anos.

> Ninguém ignorava que os títulos de propriedade eram mais duvidosos ali [na Alta Sorocabana] do que em qualquer região. Era pouco tentador ao agricultor arriscar-se em uma região que parecia mais fértil em produzir demandas do que cafeeiros. Conhecia-se mal essa região afastada, inicialmente invadida por mineiros, que a fizeram conhecida como área de criação. Ela interessou mais aos loteadores do que aos fazendeiros (MONBEIG, 1984, p.203).

O interesse dos loteadores se devia à proteção jurídica proporcionada pela comercialização da terra em lotes, pois a divisão das posses aumentava a dificuldade de fiscalização e a tentativa de averiguar a gleba inicial (GHIRARDELLO, 2002): "Vender terras tornou-se, assim, fonte de recursos menos incerta e mais rendosa" (MONBEIG, 1984, p. 241). À vista disso, Caldeira (2017) afirma que as mudanças legislativas após a Proclamação da República resultaram na facilidade de

abertura de empresas e sociedades em diferentes segmentos, o que culminou na organização empresarial dos loteadores de terras. Por conseguinte, no início do século XX, o comércio de terras rurais organizado por empresas se mostrou negócio menos arriscado do que a agricultura, que sofria com as disputas judiciais além de estar sujeita ao clima, preços internacionais e crises do mercado.

Essa organização contou com uma estrutura de propaganda por meio da imprensa, que cresceu no país devido aos investimentos em capital humano ocorridos na Primeira República associados à presença dos imigrantes alfabetizados. A partir disso, a escala empresarial desse mercado atingiu um nível sem precedentes, com amplo sistema de crédito, infraestrutura de transporte e comunicação vinculados à propaganda nos jornais de grande circulação, como o "Estado de São Paulo" (CALDEIRA, 2017; MONBEIG, 1984; PUPIM, 2008).[8] Os lotes rurais, vendidos a prazo e por preços baixos, atraíram principalmente os imigrantes das regiões de ocupação mais antiga, motivados pela possibilidade de obterem uma parcela de terra e melhorarem a condição de vida (GHIRARDELLO, 2002).

[8] Fundado em 1875 e com circulação até hoje, o "Estadão" já possuía grande alcance no início do século XX, sendo utilizado, também, como veículo de propaganda pelas companhias de colonização da Alta Sorocabana.

> A grandiosidade do negócio, pelo volume do capital empatado e da área possuída, trouxe a necessidade da racionalização administrativa nas vendas, da publicidade, de obras de suporte nas glebas para a comercialização, como a construção de estradas, criação de núcleos urbanos dotados de médicos, escolas, farmácias e outros melhoramentos para atrair os compradores. Daí a formação de emprêsas que coordenassem tôdas essas atividades (ABREU, 1972, p.74).

Assim sendo, o loteamento rural era viabilizado pela possibilidade de escoamento da futura produção pela ferrovia e, também, pela proximidade de núcleos urbanos: "os cartazes publicitários dos loteadores mencionam com destaque a presença no loteamento de tudo que é indispensável à vida material e também à parte espiritual dos clientes" (MONBEIG, 1984, p.235). Isto é, o povoado, constituído ao centro do loteamento rural, era elemento de atração, mas não prioridade das empresas colonizadoras, que só voltavam seus olhos a ele caso demonstrasse vida econômica ativa e possibilidade de progresso.

Houve casos em que o loteamento urbano precedeu o rural, dada a exigência de infraestrutura de apoio para a atração dos compradores. Assim, a fertilidade do solo, que era amplamente divulgada nas propagandas, não era a única necessidade no empreendimento: era imprescindível ao processo de venda a existência da

comunicação dos lotes rurais com a ferrovia por meio de um sistema de estradas de automóveis, bem como os serviços encontrados nas vilas e cidades próximas à gleba loteada (CONSTANTINO, 2010; MONBEIG, 1984).

> As vilas e cidades da fronteira se tornaram entrepostos comerciais para a produção agrícola regional e ponto de comércio para o homem do campo. As áreas urbanas na fronteira cresceram em função do desenvolvimento rural, que por sua vez aumentou em função do apoio das áreas urbanas (SILVA, 2003, p.148).

À vista disso, a Estrada de Ferro Sorocabana, assim como a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, determinou o eixo do crescimento urbano sendo "povoadora por excelência" (MATOS, 1990, p. 167), atraindo os colonos das fazendas e, também, os imigrantes recém-chegados, pois "a inauguração das estações da Alta Sorocabana foi acompanhada por dez anos de prosperidade econômica" (MONBEIG, 1984, p. 202). Embora o café tenha sido um elemento importante na ocupação da região, o processo de urbanização se deu em função do avanço ferroviário e do interesse nos loteamentos rurais. Dessa forma, as cidades na região se estabeleceram no entorno das estações, "à feição de colar", com pico entre 1910 e 1930 (LANGENBUCH, 2011; LEITE, 1972; SILVA, 2003). A rápida urbanização do período se deve, portanto, à atuação das companhias de

colonização que investiram na infraestrutura de comunicação e transporte como forma de viabilizar o comércio de terras rurais. Nesse contexto, houve a forte atuação de imigrantes estrangeiros não apenas como compradores dessas terras, mas também como loteadores. Exemplo foram os ingleses na região Noroeste com a The San Paulo Land, Luther & Colonization e, no Paraná, a Brasil Plantations Sindycate Ltd, da qual surgiu a Companhia de Terras Norte do Paraná (MARTINS, 2012; MATOS, 1990). Na Alta Sorocabana, por sua vez, houve a atuação, entre outras, da Companhia Viação São Paulo–Mato Grosso, cuja diretoria foi marcada pela presença de imigrantes estrangeiros, e a Colonização Martins, chefiada por João Gomes Martins, imigrante português (ABREU, 1972; BONFIM, 2009; LEITE, 1972; ZILIANI, 2010).

COLONIZAÇÃO MARTINS

João Gomes Martins (1877–1937), personagem principal da história de formação de Martinópolis, foi um imigrante português originário da Ilha da Madeira.[9]

[9] A pesquisa encontrou as certidões de óbito e de casamento de João Gomes Martins com Carolina de Freitas Martins no 5º Cartório de Registro Civil das pessoas naturais (Santa

Raramente citado em estudos da região, teve a memória de seu trabalho preservada pelo autor José Carlos Daltozo, morador da cidade. Sua empresa, Colonização Martins, é citada por Abreu (1972) e Leite (1972), porém sua atuação ainda não foi alvo de pesquisa acadêmica. À vista disso, o trabalho lançou mão de buscas em acervos, encontrando o mapa das glebas loteadas pela empresa no Arquivo Público do Estado de São Paulo (Figura 2).[10] No mapa aparecem delimitadas sete propriedades; todas com a denominação "núcleo colonial", o que indica a propaganda voltada aos imigrantes estrangeiros. A isso corrobora-se a existência da Colônia Varpa, parte do Núcleo Colonial Pitangueiras, que ficou conhecida pela concentração de imigrantes letos (LEITE, 1972; MONBEIG, 1984).

O Núcleo Colonial Bôa Ventura, por sua vez, deu origem à cidade de Martinópolis e representa bem a forma de racionalização da terra empreendida pelas companhias de colonização no período abordado. A escritura da compra da gleba foi lavrada em 17 de novembro de 1924, no 1º Tabelião de São Paulo, Capital, de acordo com a transcrição nº 1.777, livro 3-C, do 1º Cartório de Registro de Imóveis

Efigênia, São Paulo) e no 9º Cartório de Registro Civil das pessoas naturais (Vila Mariana, São Paulo), comprovando as informações encontradas a respeito do personagem.

[10] O mapa (Código: <MI_CAR_05_17_060_01_01>) foi disponibilizado ao trabalho mediante contato via e-mail e assinatura de termo de responsabilidade por parte da autora.

de Presidente Prudente. De acordo com essa transcrição e outros documentos encontrados (transcrição nº 6.992, livro 3-H, e o memorial do loteamento, ambos no mesmo cartório), a gleba representada no mapa corresponde à 1ª Seção do Núcleo Colonial Bôa Ventura, que em 1938 contava com mais duas seções. A 1ª, conforme presente no mapa, foi a que recebeu o arruamento urbano. A partir da análise da documentação levantada e da bibliografia de apoio, é possível afirmar que a gleba teve origem na fazenda Montalvão, que, por sua vez, remonta às posses de Francisco de Paula Moraes, um dos três primeiros mineiros a tomar posse de terras na região (COBRA, 1923; ABREU, 1972).

A forma retangular e alongada da área de 10 mil alqueires remonta às primeiras posses na região, conforme aponta Cobra (1923), onde a terra era dividida por aguadas, isto é, os limites correspondiam às bacias hidrográficas (na sua totalidade ou em parte) dos córregos e ribeirões identificados. Assim, no mapa é possível ver que o Núcleo Colonial Bôa Ventura correspondia à bacia hidrográfica do ribeirão Coroado, afluente do rio do Peixe, cujos limites eram a Estrada de Ferro Sorocabana, o rio do Peixe e as posses de duas empresas.

A forma como se optou fazer a divisão das terras pela Colonização Martins seguiu o princípio de facilidade e aproveitamento financeiro das posses: "Conservam-se,

portanto, a forma retangular e contornos geométricos o mais precisamente possível; mas se os lados maiores da gleba eram paralelos às linhas mestras do relevo, os da fazenda lhes são perpendiculares" (MONBEIG, 1984, p. 215). Toda a divisão da terra seguiu a mesma lógica, pois, além da facilidade do sistema – que determinou a forma retangular e alongada dos lotes rurais –, era assegurado o acesso ao espigão e à água, que serviam como fronteiras naturais além de serem necessários ao cultivo e à vida doméstica (MONBEIG, 1984, p. 221). No mapa, é possível identificar o loteamento rural seguindo esse princípio.

Isso posto, o desenho do loteamento rural e urbano, feito por agrimensor ou prático, iniciava-se com o mapa de trabalho que consistia no traçado preliminar, a partir dos pontos geográficos e topográficos. Com base nesse traçado, a companhia colonizadora iniciava a propaganda para atrair os compradores. As medidas dos lotes rurais iam diminuindo conforme se aproximavam da área do loteamento urbano, que se situava no entorno da estação, ou seja, no alto do espigão. Com essa hierarquia de dimensão, era possível, caso o povoado crescesse, lotear as chácaras ao redor, transformando-as em área urbana (CONSTANTINO, 2010; LANGENBUCH, 2011; SILVA, 2003).

A comunicação entre a área rural e a estação ferroviária se dava por meio das estradas de terra, nas quais começam a ser utilizados os veículos automotores, que, segundo Matos (1990), foram o recurso necessário para conectar as várias "bacias ferroviárias do oeste paulista", localizadas nos longos espigões paralelos, característicos do Planalto Ocidental Paulista. No mapa, é possível ver o traçado da estrada que sai do sul, na área próxima à ferrovia, e segue em direção ao rio do Peixe, conectando os lotes rurais à estação ferroviária José Theodoro – fundada em 1917, segundo Abreu (1972) – e, também, à região Noroeste, pois a estrada seguia em direção à cidade de Araçatuba.

O aproveitamento dos lotes rurais, por sua vez, também se dava de acordo com as características naturais: a região mais alta era aproveitada para a moradia e a agricultura, concentrada nesse período no cultivo do café que, por ser suscetível às geadas nas áreas mais baixas, restringia-se aos espigões; as áreas mais baixas, próximas aos cursos d'água, eram utilizadas para a pecuária. A criação bovina ganhou incentivo na região com a construção da estrada boiadeira pela Companhia Viação São Paulo–Mato Grosso no início do século XX, ligando a região da Vacaria, em Mato Grosso, aos grandes centros consumidores de São Paulo. A empresa, que passou a ter o controle da navegação fluvial no rio Paraná e grandes porções de

terras em ambos os estados, construiu diversos pousos ao longo da estrada, que se conectava à Sorocabana, sendo o mais proeminente deles localizado em Indiana, próximo à estação José Theodoro (BONFIM, 2009; MARTINS, 2012; MONBEIG, 1984; ZILIANI, 2010).

Figura 2 Mapa das terras comercializadas pela Colonização Martins, com destaque para o Núcleo Colonial Bôa Ventura, 1927.
Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2020; elaborado pelos autores, 2021.

O loteamento urbano, por sua vez, também seguia o princípio de racionalização da terra. Assim, o plano ortogonal – presente desde as vilas coloniais brasileiras do século XVIII – foi reproduzido massivamente, tendo em vista o desejo de retorno rápido do investimento feito pelos loteadores, com redução de custos (SILVA, 2003). A repetição do traçado ortogonal nas novas cidades também se deu em função da cópia dos Códigos de Posturas dos municípios onde as vilas se formavam. Os códigos, que formavam as diretrizes básicas na formação e manutenção das cidades desde o período imperial, difundiram o padrão urbano, que foi utilizado tendo em vista a maximização da utilização do terreno, a pouca movimentação de terra requerida, a facilidade na demarcação de ruas e quadras, a possibilidade de expansão urbana e a facilidade na venda dos lotes, cujo valor aumentava à medida que se aproximavam da estação ferroviária. O traçado era gerado pelo somatório das datas que formavam a quadra, estabelecendo-se o módulo-base para o arruamento, sendo que a repetição da quadra formava a retícula exata (GHIRARDELLO, 2010; MONBEIG, 1984; SILVA, 2003).

A transmissão dos Códigos de Posturas para as fundações mais recentes ocasionou a reprodução de diretrizes referentes a questões sofisticadas, como o higienismo e a salubridade. O viés sanitário, preocupação recorrente no século XIX, passou a

determinar os elementos urbanísticos. À vista disso, para que houvesse o parcelamento do solo, fazia-se necessário o encontro do local da gleba com as melhores condições para receber o arruamento: servida de água potável, topograficamente boa, com ligeiro declive para garantir a drenagem, mantendo a salubridade da futura vila. A proximidade excessiva aos cursos d'água, nesse período, passou a representar perigo, havendo o afastamento dos terrenos mais baixos, devido a ocorrência de doenças como a malária e a úlcera de Bauru. Essa situação também foi intensificada pelas demandas próprias da agricultura, que encontrava vantagens nos espigões (GHIRARDELLO, 2010; MONBEIG, 1984).

A localização da Estrada de Ferro Sorocabana no espigão divisor Peixe–Paranapanema, portanto, mostrou-se oportuna à fundação urbana na região. Nesse sentido, é possível diferenciar as "ocupações das cidades paulistas do século XIX e início do XX entre as que estavam próximas de cursos d'água e, décadas depois, daquelas que estavam próximas das ferrovias" (COSTA, 2019, p. 81). No entorno da estação, que era definida como ponto focal, as ruas eram desenhadas de forma paralela e ortogonal à via férrea, ou seja, "além de possibilitar vida econômica ao futuro povoado, garantindo acessibilidade e escoamento da futura produção, [a ferrovia] gerou o próprio desenho urbano" (GHIRARDELLO, 2002, p.171-172).

Em Martinópolis, a relação com a estrada de ferro, por meio da estação ferroviária José Theodoro, é perceptível pela localização urbana na gleba, que se aproveitou da existência da esplanada, sendo desenhada a partir do trecho retilíneo da Sorocabana (Figura 3). A existência da esplanada, por sua vez, é apontada por Ghirardello (2002) como sendo uma área de geralmente 200 x 70 m necessária para a melhor visualização das composições do trem e construções de apoio à ferrovia. No mapa, é possível ver a quadrícula urbana desenhada de forma paralela à via férrea, com a estrada de automóveis supracitada saindo do arruamento em direção ao interior da gleba rural.

Ao lado do arruamento, estão demarcadas a serraria e a olaria. Ambas as instalações eram comuns logo no início da ocupação da terra, como forma de aproveitar os primeiros recursos disponíveis. A serraria proporcionava o aproveitamento da madeira para a lenha, cercas, dormentes e a construção de outras instalações, moradia e comércio, que se beneficiavam da existência prévia da ferrovia. A olaria aproveitava a argila, um recurso relativamente raro na região (LEITE, 1972; ZILIANI, 2010). Essa instalação demarcava uma possível vantagem aos futuros compradores: possibilidade de construções em alvenaria de tijolo, até mesmo a cobertura em telhas, que, devido ao custo do transporte, eram

manufaturados dentro das próprias vilas. A localização de ambas, por sua vez, ilustra a relação da área rural com a urbana, pois estão próximas ao arruamento, conectadas à vila por meios de estradas de automóveis, e se constituem em formas de aproveitamento dos recursos naturais presentes na área rural.

Figura 3 Localização da serraria e da olaria no Núcleo Colonial Bôa Ventura (detalhe), 1927. Fonte: Acervo Público do Estado de São Paulo, 2020.

Por conseguinte, é possível depreender que a racionalização espacial nas glebas loteadas pelas empresas de colonização derivava dos aspectos naturais, dando a cada pedaço de chão um uso comercial: as regiões próximas aos cursos d'água eram dedicadas à pecuária; as áreas mais altas eram utilizadas para a agricultura e para as moradias rurais; nos espigões, o traçado da ferrovia era implantado para onde se convergiam as estradas que se ramificavam no interior da gleba; no entorno da estação, por fim, era implantado o loteamento urbano, dando respaldo à comercialização do empreendimento. Assim, a empresa loteadora demonstrava a boa infraestrutura instaurada, com atenção à salubridade dos lotes urbanos e rurais, favorecendo a propaganda e interesse dos compradores, que utilizariam a estrutura urbana para o comércio dos produtos agrícolas (SILVA, 2003).

Esse processo foi presente na contínua fundação de povoados na Alta Sorocabana, contribuindo para a urbanização da região, abertura de estradas e, também, para o extermínio do nativo indígena em meio às disputas de terras. Dessa forma, esse desenvolvimento não deve ser visto apenas em seu caráter comercial. A Primeira República foi marcada pela atuação dos mandatários locais, e a fundação de vilas contribuía para o poderio político dos loteadores, o que pode ser depreendido pela denominação "coronel" dada a João Gomes Martins, bem como aos personagens

da fundação da capital regional Presidente Prudente: "coronel" Marcondes e "coronel" Goulart (ABREU, 1972; COBRA, 1923; COSTA, 2019; JANOTTI, 1981; SILVA, 2003).

À vista disso, a falta de autonomia municipal própria do período histórico contribuiu para que as vilas fundadas se constituíssem em feudos eleitorais dos políticos que exacerbavam seus direitos de influência, mesmo quando os povoados eram elevados à categoria de municípios. O próprio processo de desenvolvimento da vila era dependente dos atributos individuais e influências pessoais dos "patriarcas urbanos", visto que o empreendimento ficava sob sua tutela até sua emancipação (LEITE, 1998; MONBEIG, 1984).

Assim, foi comum nesse período disputas entres os loteadores urbanos para a preeminência de suas vilas, generalizando-se a concorrência entre as fundações e ocasionando o surgimento das capitais regionais. Nesse sentido, Monbeig (1984) aponta que esse surgimento se devia à posição chave, ação dos fundadores, entusiasmo coletivo, influenciado pela propaganda e aumento do preço dos lotes. É sabido que, na região, a cidade que obteve esse destaque foi Presidente Prudente. Martinópolis, por sua vez, foi fundada dentro da área municipal

prudentina e esteve sob sua influência durante todo o processo de formação, tornando-se município apenas em 1938 e comarca em 1944.[11]

CONCLUSÃO

Uma combinação de fatores cooperou para que o cenário se tornasse favorável à formação das companhias (ou empresas) de colonização, cuja atuação foi marcada no período da Primeira República (1889-1930), com grande impacto na formação urbana no extremo oeste paulista. Diferentemente das cidades fundadas no período do Império, que ilustravam a união do Estado com a Igreja e se constituíam por meio de patrimônios religiosos, cujas relações comerciais ainda se davam por práticas pré-capitalistas, como o aforamento, o impacto da Proclamação da República é representado na apropriação capitalista da terra, vista como mercadoria e comercializada mediante lucro: processo ilustrado pela racionalização da gleba e o funcionamento empresarial do empreendimento.

[11] Decreto nº 9.7775, de 30 de novembro de 1938. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1938/decreto-9775-30.11.1938.html>. Acesso em: 20 de maio de 2021. Decreto-lei nº 14.434, de 30 de novembro de 1944. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=122331>. Acesso em: 20 de maio de 2021.

Além do caráter comercial do processo, as características políticas, com forte presença do coronelismo – marcante no período – influenciaram não apenas no intuito da fundação urbana, mas também na propaganda, nas disputas judiciais que envolviam a posse da terra e no próprio desenvolvimento das cidades, numa competição que acarretou a preeminência de algumas fundações urbanas sobre as outras, formando as capitais regionais.

Portanto, pela breve análise aqui empreendida, é possível perceber que a formação da cidade de Martinópolis se enquadra dentro de um cenário de mudanças políticas, sociais e econômicas que tiveram impactos em diferentes setores da sociedade, sendo percebidos pela forma de apropriação espacial dos empreendimentos que deram origem às cidades no início do século XX.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista**: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

BONFIM, J.S.S. **Colonização Particular**: atuação da Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso (1940-1960). Dissertação (Mestrado), Dourados, MS: UFGD, 2009.

CALDEIRA, J. **História da riqueza no Brasil**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, n.p., 2017, [recurso eletrônico].

COBRA, A.N. **Em um recando do sertão paulista**. São Paulo: Hennies Irmãos, 1923.

CONSTANTINO, N.R.T. A estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista. In: SALGADO, I.; BERTONI, A. (org.). **Da construção do Território ao Planejamento das Cidades**: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). São Carlos: Rima, 2010. p. 35-49.

COSTA, B. E. **Os trilhos entre vilas**: a gênese urbana de Presidente Prudente. Dissertação (Mestrado), Bauru, SP: UNESP, 2019.

FELICIANO, C.A. **Território em disputa**: terras (re)tomadas no Pontal do Paranapanema. Tese (doutorado), SP, 2009.

FELICIANO, C.A. O conflito como elemento chave na construção da região do Pontal do Paranapanema. **ACTA Geográfica**, 2013. p.167-186. DOI: 10.5654/actageo2013.0003.0009.

FERLINI, V.L.A.; FILLIPINI, E. Os núcleos coloniais em perspectiva historiográfica. **Revista Brasileira de História**, v.13, nº 25/26, p.121-132, set.92/ago.93, São Paulo.

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

GHIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900)**. São Paulo: Ed. UNESP, 2010.

JANOTTI, M. L. M. **O coronelismo**: uma política de compromissos. Caricaturas Emilio Damiani. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LANGENBUCH, J.R. Ferrovias e cidades no Oeste Paulista. In: RETTO JR., A.S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N.R.T.; MAGALHÃES, K.C. **Conhecimento Histórico-Ambiental Integrado na planificação territorial e urbana**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011. p.42-57

LEITE, J.F. **A alta sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**, Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

LEITE, J.F. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Editora Hucitec, Fundação UNESP, 1998.
MATOS, O.N. **Café e ferrovia**: a evolução de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas, SP: Pontes, 1990.
MARTINS, A. L. **História do café**. 2ª ed. São Paulo: Contexto, n.p., 2012 (edição Kindle).MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.
PIMPÃO, C.; SANTOS, A. P. Teodoro Sampaio e a primeira base geodésica do Brasil. **Terra Brasilis** (on-line), n.8, jun./2017, DOI: 10.4000/terrabrasilis.2230. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/2230>. Acesso em: 19 maio 2020.
PUPIM, R. G. **Cidade e território do Oeste paulista**: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. Dissertação (Mestrado), São Carlos, SP: USP, 2008.
SILVA, R.C.M. O urbanismo das novas cidades da fronteira paulista, 1890-1950. In: MACHADO, D.B.P.; PEREIRA, M.S.; SILVA, R.C.M. **Urbanismo em Questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003. p.147-171.
ZILIANI, J.C. **Colonização**: táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo Mato Grosso (1908-1960). Tese (Doutorado), Assis, SP: UNESP, 2010.