



UNIVERSIDADE
ESTADUAL de LONDRINA

ALINE ALVES ANHESIM

**UMA IMAGEM DO VALE DO PARANAPANEMA:
PAISAGEM ENTRE AS POSSES DE TERRAS E A FERROVIA**

Londrina
2023

ALINE ALVES ANHESIM

UMA IMAGEM DO VALE DO PARANAPANEMA:
PAISAGEM ENTRE AS POSSES DE TERRAS E A FERROVIA

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção de título de Doutora em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Adriana Castreghini F. Pereira

Londrina
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Anhesim, Aline Alves .

UMA IMAGEM DO VALE DO PARANAPANEMA: : PAISAGEM ENTRE AS
POSSES DE TERRAS E A FERROVIA / Aline Alves Anhesim. - Londrina,
2023.

250 f. : il.

Orientador: Adriana Castreghini de Freitas Pereira.

Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro
de Ciências Exatas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2023.
Inclui bibliografia.

1. Paisagem cultural - Tese. 2. Patrimônio Cultural - Tese. 3. Vale do
Paranapanema - Tese. 4. Estrada de Ferro Sorocabana - Tese. I. Castreghini de
Freitas Pereira, Adriana . II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de
Ciências Exatas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 91

ALINE ALVES ANHESIM

**UMA IMAGEM DO VALE DO PARANAPANEMA:
PAISAGEM ENTRE AS POSSES DE TERRAS E A FERROVIA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção de título de Doutora em Geografia.
Orientadora: Profa. Dra. Adriana Castreghini de Freitas Pereira

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Adriana Castreghini F. Pereira
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof. Dra. Eloiza Cristiane Torres
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof. Dr. Marco Antônio Soares Neves
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof. Dra. Maria Goretti da Costa Tavares
Universidade Federal do Pará – UFPA

Prof. Dr. Francisco Henrique de Oliveira
Universidade do Estado de Santa Catarina -
UDESC

Londrina, 06 de fevereiro de 2023.

DEDICATÓRIA

Ao meu papito, Sebastião Anhesim.

AGRADECIMENTOS

À professora Adriana Castreghini pela orientação, apoio e acolhimento.

Ao Tatau, Marco Antônio S. Neves, pela presença e amor do irmão ausente.

À professora Eloiza Torres pela contribuição na banca de qualificação.

Ao professor Humberto Yamaki pelo início e meio da caminhada.

À quem me ensinou a ensinar, minha mãe e docentes de minha trajetória.

Ao Programa de Pós-graduação em Geografia, coordenação e docentes pela oportunidade.

À Secretaria de Pós-Graduação do CCE, especialmente à Regina Braga e Anderson Pereira do Nascimento.

Ao CEDAP/UNESP-Assis, Carolina Monteiro e Rodrigo Fukuhara, pela formação em acervos e auxílio na pesquisa documental.

Aos parentes e as pessoas que me auxiliaram nas estradas, e me receberam em suas casas com contribuições para essa pesquisa.

Alfredo Zaia, Arlete Francisco, Consuelo Gallego, Cristina Baron, Dafne Mendonça, Fabiano Colombo, Fernanda Querido, Guilherme Ueda, Larissa Zarpelon, Letícia Irikuchi, Joseane Pivetta, Juliana Nonose, Mariana Mamedes, Paula Messias, Pedro Salvi, Poliana Risso, Ramon Guerini, Ruth Kunzli, Thamine Ayoub, Viviane Leão, Viviane Rubio pelas palavras de acolhimento e orientações importantes.

Ao meu companheiro Renato, pelo amor, pelo suporte emocional e pela compreensão de minhas reticências e minhas ausências.

À minha família, Papito Sebastião Anhesim, Tuca e Márcio, por me acompanharem e por carregarem partes das nossas ancestralidades perdidas.

A um momento muito especial de minha vida, de muito aprendizado transferido e vivenciado junto ao grupo de mulheres da chapa CAU+Plural.

Aos estudantes que estiveram e estarão comigo, que são a grande motivação, toda a minha gratidão.

A quem me deu carinho, acolhimento e amor.

“o fenômeno da universalização, apesar de ser um grande avanço para a humanidade, institui uma espécie sutil de destruição não só das culturas tradicionais - que não chega a ser um mal irreparável - mas, também do que denominarei provisoriamente de núcleos criadores das grandes civilizações e das grandes culturas, esse núcleo a partir do qual interpretamos a vida, e que chamarei de antemão de núcleo ético e mítico da humanidade [...] é esse o problema crucial com que defrontam os países que emergem do subdesenvolvimento. Para enveredar pelo caminho da modernização, será necessário jogar fora a cultura do passado que foi a raison d’être de uma nação? [...] Daí se origina o paradoxo: de um lado, a nação tem que fincar raízes em seu passado, forjar para si mesma um espírito nacional e desfraldar essa reivindicação cultural e espiritual perante a entidade colonialista.” KENNETH FRAMPTON. Perspectivas de um regionalismo crítico. 1983.

RESUMO

ANHESIM, Aline Alves. **Uma imagem do Vale do Paranapanema: paisagem entre as posses de terras e ferrovia.** 2023. 245 p. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2023.

Discute o caráter da paisagem cultural no vale do Rio Paranapanema, com enfoque na posse de José Teodoro de Souza. Apoia-se na análise documental e da legislação, análise iconológica de mapas, trabalho de campo e desenvolve a avaliação da paisagem cênica, identificação do caráter da paisagem, e finaliza com a caracterização, onde há a sistematização e descrição de unidades de paisagem. Contribui com a pesquisa paisagística no desenvolvimento de abordagem e sistematização a partir do objeto de estudo. Desenvolve mapeamento e discussão sobre a proteção da paisagem com a finalidade de fortalecer reconhecimento e proteção do patrimônio cultural regional. Rompe com a prioridade dada à Estrada de Ferro Sorocabana como propulsora do desenvolvimento e destaca a influência do Rio Paranapanema e dos posseiros na constituição do caráter da paisagem.

Palavras-chave: Paisagem cultural; Caracterização; Patrimônio Cultural; Vale do Paranapanema; Estrada de Ferro Sorocabana.

ABSTRACT

ANHESIM, Aline Alves. **Image of Paranapanema River Valley: Landscape among land possessions and railway**. 2023. 245 p. Thesis (Doctorate degree in Geography) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2023.

Discusses the cultural landscape character in the Paranapanema River Valley, with an approach in the possession of José Teodoro de Souza. It is based on document and legislation analysis, iconological analysis of maps, field work and develops the evaluation of the scenic landscape, identification of the landscape character, and ends with the characterization, where there is the systematization and description of landscape units. It contributes to landscape research in the development of an approach and systematization based on the object of study. It develops mapping and discussion on landscape protection with the purpose of strengthen recognition and protection of the regional cultural heritage. It breaks with the priority given to the Sorocabana Railroad as the driver force of development and highlights the influence of the Paranapanema River and the squatters in establishing the landscape character.

Keywords: Cultural landscape; Characterization; Cultural heritage; Paranapanema River Valley; Sorocabana Railroad.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fases para avaliação do caráter da paisagem. Esquema gráfico construído a partir de TUDOR, 2014.....	40
Figura 2 – Etapas da caracterização. Esquema gráfico construído a partir de TUDOR, 2014.	41
Figura 3 – Esquema gráfico. A penetração dos mineiros no século XIX.	53
Figura 4 - Recorte da <i>Carta topographica da Provincia de Sao Paulo. 1847</i> . Representados os Rio Parana Panema e o Aguapehy sem precisão e correção. A partir de Salto Grande, no sentido da foz do rio Paranapanema, poucos afluentes foram identificados.	54
Figura 5 - Recorte da <i>Carta da Província de São Paulo. 1887</i> . Pode ser observado o Rio Paranapanema, o Morro do Diabo, o Rio Agapehy, a Serra de Agudos e inscrição sertão desconhecido habitado pelos índios.....	55
Figura 6 - Área de estudo. Posse aproximada de José Teodoro de Souza.	56
Figura 7 – <i>Carta Topographica da Provincia de São Paulo.1847</i>	58
Figura 8 – Recorte da <i>Carta Topographica da Provincia de São Paulo.1847</i>	59
Figura 9 - <i>Provincia de S. Paulo. 1868</i>	60
Figura 10 – Recorte do <i>Mapa Provincia de S. Paulo. 1868</i>	60
Figura 11 - <i>Provincia de São Paulo. 1879</i>	61
Figura 12 – Recorte do mapa <i>Provincia de São Paulo. 1879</i>	62
Figura 13 – <i>Mappa da Provincia de São Paulo mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo. 1886</i>	63
Figura 14 – Recorte do <i>Mappa da Provincia de São Paulo mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo. 1886</i>	63
Figura 15 – Carta do Rio Paranapanema segundo estudos da Comissão Geographica e Geologica da Provincia de São Paulo. 1886.	64
Figura 16 – Recorte da Carta do Rio Paranapanema segundo estudos da Comissão Geographica e Geologica da Provincia de São Paulo. 1896.	65
Figura 17 – <i>Planta Geral das Estradas de Ferro dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes, Paraná e Espírito Santo. 1892</i>	65
Figura 18 – Recorte da <i>Planta Geral das Estradas de Ferro dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes, Paraná e Espírito Santo</i>	66
Figura 19 – Croqui esquemático do percurso proposto para a avaliação da paisagem cênica.	71
Figura 20 - Chegada a São Pedro do Turvo. Em primeiro plano, o canavial. A mata ciliar marca a presença do Rio Turvo. Ao fundo, na outra vertente, o núcleo urbano.	74
Figura 21 – São Pedro do Turvo. Rio São João, afluente do Rio Turvo, visto da ponte.	74
Figura 22 – São Pedro do Turvo. Conjunto arquitetônico com características ecléticas. Atualmente, funcionam instituições municipais.	75
Figura 23 – A igreja matriz de São Pedro do Turvo. Está localizada em um ponto alto e é um ponto focal na paisagem.	75
Figura 24 – Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Estradas sinuosas acompanhando a topografia são características antigas.	77
Figura 25 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Em primeiro plano, o eixo da estrada. As árvores frondosas e as cercas marcam o limite de propriedades. Ao fundo, massa de vegetação.	77

Figura 26 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Próximo da Areia Branca. A presença de uma área de reflorestamento forma um maciço expressivo.	78
Figura 27 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. O represamento do Ribeirão Areia Branca. À direita, mata e à esquerda, pasto.	78
Figura 28 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. À jusante da barragem, o Ribeirão Areia Branca segue envolto pela mata.	79
Figura 29 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Diversas camadas. Em primeiro plano, o observador na estrada lamacenta. No plano intermediário, o córrego e a mata. Na outra vertente estão propriedades rurais com diversas culturas.	79
Figura 30 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos O bairro Areia Branca e as águas marcadas pelas matas ciliares. Os desníveis reforçados pelas curvas de nível. E diferentes culturas, formam diferentes planos.	80
Figura 31 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Concórdia. Antiga comunidade rural: a escola e a igreja em ruínas.	80
Figura 32 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos Concórdia. Cruzeiro do cemitério desativado. Vegetação frondosa marca o cemitério.	81
Figura 33 – Campos Novos Paulista. Vista da cidade. Grandes estruturas de cobertura e antenas predominam e dificultam a identificação da Igreja e dos telhados antigos com forte inclinação e tonalidade enegrecida da cerâmica.	82
Figura 34 – Campos Novos Paulista. Vista da cidade. Com maior distanciamento, mais camadas na imagem, a visão se torna mais aprazível.	83
Figura 35 – Campos Novos Paulista. Grande Hotel, hoje desativado. Ruína bastante visitada e apreciada por aqueles que passeiam na região.	83
Figura 36 – Campos Novos Paulista. Varanda do Grande Hotel e vista da cidade ao fundo.	84
Figura 37 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada de Echaporã à Catequese.	85
Figura 38 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Capela de Santo Expedito. Construção vernacular em madeira.	86
Figura 39 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Vista para a Serra do Mirante.	86
Figura 40 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Vista para o vale do Córrego da Fortuna (afluente Ribeirão Fortuna e Peixe).	87
Figura 41 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Córrego Barreirinho (afluente do Ribeirão Capivara) e Córrego Cascavél (afluente Rio do Peixe).	87
Figura 42 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Matadouro perto da nascente do Ribeirão Capivara, construção antiga e desativada.	88
Figura 43 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Vale do Ribeirão Capivara.	88
Figura 44 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada no espigão entre Capivara e Córrego da Padilha (afluente Ribeirão Fortuna-Peixe).	89
Figura 45 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada no espigão entre Ribeirão Vermelho (afluente do Ribeirão Capivara) e Ribeirão Bananeira (afluente do Ribeirão da Panela – Peixe).	89
Figura 46 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Vale do Ribeirão Vermelho, afluente do Ribeirão Capivara.	90
Figura 47 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Predomínio de vegetação esparsa, de médio e pequeno porte.	90
Figura 48 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Porteira de propriedade rural.	91
Figura 49 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Engenho	

de garapa.	91
Figura 50 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Viaduto de ligação entre Fazenda Luzia e Lutécia.	92
Figura 51 – Acompanhando o curso do Ribeirão da Capivara. Represamento do Ribeirão do Alegre (afluente do Ribeirão Capivara).	93
Figura 52 – Acompanhando o curso do Ribeirão Capivara. Vista para Conceição do Monte Alegre.	94
Figura 53 – Conceição do Monte Alegre. Restaurante tradicional.	95
Figura 54 – Conceição do Monte Alegre. Vista da Igreja cuja frente aponta para o Rio Paranapanema.	96
Figura 55 – Conceição do Monte Alegre. Vista lateral da igreja matriz.	96
Figura 56 – Conceição do Monte Alegre. Antigos vitrais das aberturas da igreja. Atualmente, estão cobertos por tapume.	96
Figura 57 – Mapa com as comunidades chamadas de águas.	98
Figura 58 - Núcleos urbanos fundados por José Teodoro e relação com águas.	99
Figura 59 - Recorte da Carta Geral das Linhas Férreas e de navegação da E.F. Sorocabana. 1945. O sertão desconhecido agora é uma linha de acesso ao Mato Grosso.	102
Figura 60 – Município de Paraguaçu. Planta do Distrito de Conceição do Monte Alegre, 1941.	103
Figura 61 - Recorte e página do Correio Paulistano, 1924.	104
Figura 62 - <i>Mappa demonstrativo das comunicações para o Estado do Mato Grosso. 1900.</i>	105
Figura 63 – <i>Carta Geral do Estado de São Paulo e parte dos Estados vizinhos. 1904.</i>	106
Figura 64 – Detalhe da <i>Carta Geral do Estado de São Paulo e parte dos estados vizinhos. 1904.</i>	107
Figura 65 – <i>Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1904.</i>	108
Figura 66 – Detalhe do <i>Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1904.</i>	109
Figura 67 – <i>Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados de São Paulo, Minas Geraes, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Parana e Santa Catharina. 1907.</i>	109
Figura 68 – Detalhe <i>Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados de São Paulo, Minas Geraes, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Parana e Santa Catharina. 1907.</i>	110
Figura 69 – <i>Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo e partes dos Estados Vizinhos. 1912.</i>	111
Figura 70 – O Estado de São Paulo. 1913.	112
Figura 71 – Detalhe O Estado de São Paulo. 1913.	113
Figura 72 – Carta Geral do Estado de S. Paulo. 1915.	114
Figura 73 – Detalhe Carta Geral do Estado de S. Paulo. 1915.	114
Figura 74 – Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1918.	115
Figura 75 – Detalhe do Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1918.	116
Figura 76 – <i>Carta Izogônica. 1923.</i>	117
Figura 77 – Detalhe <i>Carta Izogônica. 1923.</i>	117
Figura 78 – Distribuição da densidade de população por município do Estado de São Paulo. 1931.	118
Figura 79 – <i>Mappa da Viação Férrea. 1932</i>	119
Figura 80 – Detalhe <i>Mappa da Viação Férrea. 1932</i>	119
Figura 81 – Evolução dos limites administrativos municipais do Estado de São Paulo	

(1705-1910).....	124
Figura 82 – Evolução dos limites administrativos municipais do Estado de São Paulo (1921-1953).....	124
Figura 83 – Recortes do Relatório da Agricultura. As soluções apresentadas para a fixação dos colonos tem rebatimentos e reflexos na legislação.	142
Figura 84 – Recortes do Relatório da Agricultura. Apresenta a única propriedade que pede registro até o prazo de 1902.....	142
Figura 85 – Recortes do Relatório da Agricultura. Apresenta a única propriedade reconhecidamente devoluta.	143
Figura 86 – Detalhes do Relatório da Agricultura. Ilustra aspectos das fraudes presentes nos documentos e das grandes dimensões das propriedades.....	144
Figura 87 – Detalhe do Relatório da Agricultura. Ilustra questões relacionadas a fraude a morosidade da justiça.	145
Figura 88 – Esquema de localização de propriedades rurais por décadas presentes no acervo do Fórum da Comarca de Assis.	146
Figura 89 – Planta da Fazenda Pitangueiras. Divisão Judicial.....	147
Figura 90 – Croqui relação água e limites da fazenda Pitangueiras. Os lotes obedecem ao binômio água e estrada	148
Figura 91 – Fazenda Pitangueiras. Em primeiro plano, a plantação e a estrada. Marcado pelo maciço arbustivo que emoldura a morada está o ribeirão Pitangueiras. Ao fundo, na outra vertente, fileira de árvores reforça o limite entre as propriedades.	149
Figura 92 – Fazenda Pitangueiras. Padrão das casas existentes. Ficam localizadas relativamente próximas à água e estão conectadas por uma estrada de servidão.	150
Figura 93 – Fazenda Pitangueiras. Vista da estrada geral assentada no espigão. Em destaque, à direita, marco em madeira.	150
Figura 94 – Fazenda Pitangueiras. Marcos permanecem ainda que, as terras destinadas ao arrendamento para a monocultura.....	151
Figura 95 – Fazenda Pitangueiras. Marco em concreto em estrada de servidão. Ao fundo maciço de vegetação do fundo de vale.	151
Figura 96 – Fazenda Pitangueiras. Árvores frondosas com pedras permanecem como limites.	151
Figura 97 – Fazenda Pitangueiras. Horizonte plano e ampla visibilidade durante o período da colheita. Ao fundo, duas árvores reforçam o limite entre propriedades.	152
Figura 98 – Fazenda Pitangueiras. Marcos são reforçados por pedras e materiais inertes.	153
Figura 99 – Fazenda Pitangueiras. Um flamboyant pontua o acesso à morada. A fileira de vegetação florida reforça o traçado da estrada de servidão.....	153
Figura 100 – Fazenda Pitangueiras. “Eis o progresso!”. A rodovia Raposo Tavares corta os limites da propriedade e deixa um túnel para passagem de água, homens e animais.	154
Figura 101 – Fazenda Dourados. Croqui mostrando relações entre limites, existências e ribeirões.....	155
Figura 102 – Fazenda Dourados. Ao fundo, uma muralha verde emoldura a usina Nova América, as chaminés e a fumaça. À frente, a estrada barrenta e os postes de energia.	157
Figura 103 – Fazenda Dourados. Edificação de linguagem brutalista. São diversas camadas de tempo.....	157
Figura 104 – Fazenda Dourados. Represa situada à frente da usina e o reflexo do céu.	158

Figura 105 – Fazenda Dourados. Um marco em pedra e a identificação da Fazenda Dourados.....	158
Figura 106 – Fazenda Dourados. Usina Água Bonita.	159
Figura 107 – Fazenda Dourados. O maciço de vegetação reforça a presença da Água Bonita. O verde e o azul contrastam com a tonalidade roxa-avermelhada da terra.	159
Figura 108 – Fazenda Dourados. Na Água Bonita, edificações se alinham próximas ao curso d'água.	160
Figura 109 – Fazenda Dourados. A capela de Santo Antônio marca o centro da comunidade remanescente.	160
Figura 110 – Fazenda Dourados. Edificação pertencente à comunidade Santo Antônio, parece abandonada.	161
Figura 111 – Estrada de Ferro Sorocabana. 1970. Datação e localização da chegada dos trilhos e aprovação de projeto e orçamento de trechos por meio de decretos.	167
Figura 112 – Salto Grande. Trilhos e ponte. Conchas e terra sobre trilhos.	170
Figura 113 – Salto Grande. Sinais do tempo. A ferrugem e a pátina sobre vagões. A vegetação sobre o edifício.....	170
Figura 114 – Salto Grande. Pátio e estação. Ruínas e tijolo. Ruínas e vegetação. Pátio e Flor de São João.....	171
Figura 115 – Salto Grande. Pátio e casa de guarda. Casa de guarda. Vagão e vegetação. Estação e grande árvore. Ferragem sob o céu.....	172
Figura 116 – Ibirarema. A reforma da estação e os novos usos.	173
Figura 117 – Ibirarema. Remanescentes com aspecto de novidade, apagamento de pátina.	173
Figura 118 – Ibirarema. Edificações comerciais fechadas. Um silêncio em oposição ao ruído das crianças que brincam na estação.	174
Figura 119 – Ibirarema. Armazéns e edificações que serviam a produção agrícola. O tempo está aqui.	174
Figura 120 – Ibirarema. A linha férrea obstruída por uma cerca.	175
Figura 121 – Ibirarema. O leito. A terra. Casas populares brancas.....	175
Figura 122 – Palmital. Esplanada bastante ampla. A terra roxa, as gramíneas, o ferro e a pátina.....	176
Figura 123 – Palmital. Do pátio, as duas torres parecem reflexos, por estarem em posição simétrica.....	176
Figura 124 – Palmital. Detalhes dos edifícios. Ausências. Passagem de tempo. Sujidade e intervenções. Pátina. O sentido. O frontão contra a luz. A natureza se recompõe.	177
Figura 125 – Palmital. Edifícios. Pinturas e novas apropriações. O antigo e o novo. A falta de sentido.	178
Figura 126 – Palmital. O pátio à leste e o pátio à oeste. O leito e os edifícios. Os trilhos e indicação da via permanente, no chão.	179
Figura 127 – Palmital. A esplanada. A vegetação frondosa e os edifícios. Transparências.....	180
Figura 128 – Sussuí. Na estrada, os postes da rede eletrificada, auxiliam na identificação dos trilhos.....	180
Figura 129 – Sussuí. No núcleo urbano, a cerca e a vaca.	181
Figura 130 – Sussuí. A ruína da estação e a plaquinha do cemitério.....	181
Figura 131 – Sussuí. A igreja no alto. A casa de adobe. E a capela do cemitério, no alto. A vida.....	182
Figura 132 – Sussuí. O cemitério, uma clareira na plantação de milho. Ajudam a	

orientar o navegante, grandes árvores. Da estrada, no alto, o núcleo urbano no fundo.	183
Figura 133 – Sussuí. O cruzeiro do cemitério e a usina do Pari. Energias.....	184
Figura 134 – Cândido Mota. Dormentes e leito de brita sem trilhos.....	185
Figura 135 – Cândido Mota. Pássaros. Ossos e pequenos fragmentos.....	186
Figura 136 – Cândido Mota. As boas percepções. O jardim das borboletas, o campo de malha e o café.....	186
Figura 137 – Cândido Mota. A predominância verde.	187
Figura 138 – Cândido Mota. Novas apropriações. O pasto. O lazer e a torre da matriz. Os novos usos dos edifícios.....	187
Figura 139 – Assis. O percurso sem trilhos. Trilhos e areia. A encruzilhada. O horizonte perfeito.....	188
Figura 140 – Assis. Texturas e objetos perdidos.....	188
Figura 141 – Assis. A fé no caminho.	189
Figura 142 – Assis. As periferias e as promessas de prosperidade.	189
Figura 143 – Assis. A negação dos trilhos e do leito.	190
Figura 144 – Assis. Entre a EFS e a FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A.	190
Figura 145 – Assis. Resiliência.....	190
Figura 146 – Assis. As bizarrices travestidas de desenvolvimento e utilitarismo.	191
Figura 147 – Assis. Esperando o fim. Estruturas da CEAGESP, Empresa de Ferro Sorocabana e SANBRA.	191
Figura 148 – Assis. O capricho do ferro.	192
Figura 149 – Cervo. Os trilhos e o reflorestamento. A Plataforma e a cerca. O flamboyant e a estrada. O comércio fechado.	193
Figura 150 – Cervo. A estrada e a encruzilhada. A capela e o novo telhado.	193
Figura 151 – Cervo. A ruína e tijolo da EFS.	194
Figura 152 – Cardoso de Almeida. Detalhes da capela. Gradis, arco e capela lateral. Alvenaria, arcos, intradorso e cimalha.	194
Figura 153 – Cardoso de Almeida. Fragmentos do escritório da Companhia Elétrica. Imagem de 2014.	195
Figura 154 – Paraguaçu Paulista. Jardim. Esplanada. Plataforma e Gare.	196
Figura 155 – Paraguaçu Paulista. Caixa d'água. Chave. A florada da sibipiruna. Um pequeno desnível. As edificações grandes de empresas agrícolas.....	197
Figura 156 – Sapezal. Trilhos e a tonalidade acinzentada das areias do espigão. Vegetação esparsa.	198
Figura 157 – Sapezal. Memorial das Irmãs Galvão. Quantos ilustres também deixaram essas terras? A praça bem cuidada.	198
Figura 158 – Sapezal. Cemitério. Entre o abandonado, o pintado e o novo. Para poder ver o antigo, também é importante ver o novo.	199
Figura 159 – Quatá. Edifícios da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, recentemente pintados.....	200
Figura 160 – Quatá. Proximidades da Estação. As casas da ferrovia. Os armazéns. Uma avenida.	201
Figura 161 – Quatá. A aridez e a tonalidade cinzenta da vegetação. O areião.....	201
Figura 162 – Quatá. A areia e o trilho. Uma touceira reforça a cerca.....	202
Figura 163 – Caracterização preliminar.....	209
Figura 164 – Caracterização preliminar e legislação. Considerou a presença do rio Paranapanema e seus afluentes, os primeiros núcleos e a legislação.	209
Figura 165 – Ponte sobre o Rio Pari. Observar a cor avermelhada do solo e aspecto revoltoso e barrento da água.....	210

Figura 166 – Bacia do Rio Pari. Curso d'água marcado pela vegetação. Maciço vegetado marca a presença de edificações rurais.	211
Figura 167 – Bacia do Rio Pari e bacia do rio Novo. Duas áreas de caracterização relativamente homogêneas em caráter.	211
Figura 168 – Bacia do Capivara. Pôr-do-sol.	212
Figura 169 – Bacia do Capivara. O rio Capivara faz uma dobra.	212
Figura 170 – Bacia do Ribeirão Pau d'Alho. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Pau d'Alho. Cortado pela via férrea e pela Rodovia Raposo Tavares.	213
Figura 171 – Bacia do Ribeirão Palmital. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Palmital. No ponto alto, a cidade de Palmital e estrada de acesso ao Paraná cortam a bacia.	214
Figura 172 – Bacia do Ribeirão Macuco. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Macuco. No ponto alto, a cidade de Cândido Mota.	214
Figura 173 – Bacia do Ribeirão Queixada. Planta antiga da Fazenda das Queixadas. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão das Queixadas. É forte a presença do parcelamento em espinha de peixe.	215
Figura 174 – Bacia do Ribeirão Dourados. Planta antiga da Fazenda Dourados. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Dourados.	216
Figura 175 – Ortofoto de São Pedro do Turvo. O núcleo urbano se localiza no interflúvio do Ribeirão São Pedro e Ribeirão São João, afluentes do Rio Turvo.	217
Figura 176 – Ortofoto de Campos Novos. O núcleo urbano segue paralelo a Água da Barraca, afluente do Rio Novo.	217
Figura 177 – Ortofoto de Platina. O núcleo urbano se localiza nas margens do Rio Pari, próximo as fozes do Ribeirão Taquaral, Veado e Córrego do Barreiro.	218
Figura 178 – Ortofoto de Conceição do Monte Alegre. O núcleo urbano se localiza na margem do Ribeirão do Sapé, entre duas águas.	218
Figura 179 – Ortofoto de Maracaí. O núcleo urbano se localiza entre o Rio Capivara, Ribeirão do Cervo e Córrego Pitangueiras.	219
Figura 180 – Ortofoto. Mostra os núcleos urbanos, o espigão do Rio Capivara e as linhas definidoras dos territórios.	219
Figura 181 – Água do Pavão. Sobreposição de ortofoto e carta do IBGE 1:250000.	220
Figura 182 – Água do Pavão. Porteira e mata-burro.	220
Figura 183 – Água do Pavão. Capela. Atualmente desativada.	221
Figura 184 – Água do Pavão. Estrada de servidão localizada à meia encosta, separando a área de produção da área da habitação, pomar e outras instalações rurais.	221
Figura 185 – Água do Pavão. A interrupção da estrada do Pavão, pela Rodovia Raposo Tavares.	222
Figura 186 – Água do Pavão. Vista para a Rodovia Raposo Tavares reforçada pela barreira e pelas placas de sinalização. Para além da pista, a continuidade.	222
Figura 187 – Córrego do Soares. Sobreposição de ortofoto e carta do IBGE 1:250000.	223
Figura 188 – Córrego do Soares. A estrada em primeiro plano. A vegetação marca a área de banhado do córrego e ao fundo o armazém, a igreja e a casa.	223
Figura 189 – Córrego do Soares. O armazém, a igreja e a casa.	224
Figura 190 – Córrego do Soares. O armazém na beira da estrada rural.	224
Figura 191 – Córrego do Soares. A casa com alpendre próxima à capela.	224
Figura 192 – Córrego do Soares. Vista lateral da capela que está instalada na cota intermediária, entre o armazém e a casa. Possui tipologia de nave única, apresenta	

duas capelas laterais e abside.	225
Figura 193 – Croqui esquemático Salto Grande. Estação está fora da área urbanizada. Estradas de rodagem convergem para o núcleo urbano que está ilhado entre o Rio Novo, Ribeirão dos Bugres e a represa no Rio Paranapanema. Igreja no meio da área urbana. Cemitério acima do núcleo urbano.	225
Figura 194 – Croqui esquemático Ibirarema. Estação e matriz estão alinhadas. Cemitério fora da área do núcleo urbano. Estradas de rodagem convergem para a área urbana localizada em um platô.	226
Figura 195 – Croqui esquemático Palmital. Estradas de rodagem convergem para a área urbana localizada em um platô. Há uma particularidade na malha urbana, são duas igrejas alinhadas a estação de trem e ambas as torres são vistas das plataformas. Há uma ideia de centro marcada pela convergência das estradas, reforçada por esse eixo duas igrejas e estação.	226
Figura 196 – Croqui esquemático Cândido Mota. Uma cidade bastante plana. Se coloca relativamente distante dos cursos d'água. Estradas convergem para o núcleo urbano. O cemitério alinhado a ferrovia. Igreja e estação definem a rua de comércio. A avenida está alinhada a estrada para o Paraná.	227
Figura 197 – Croqui esquemático Assis. A ferrovia parece contornar os cursos d'água e a malha urbana parece se adaptar as curvas da ferrovia. Matriz e estação definem a avenida principal da cidade. O pátio de Assis é bastante complexo pelo número de edifícios e complexidade das funções: armazéns, depósito, oficina, sindicato e conjunto de casas. O aeroporto fica próximo do cemitério.	227
Figura 198 – Croqui esquemático Paraguaçu Paulista. Há um paralelismo entre o Ribeirão do Alegre e a ferrovia. O núcleo urbano acima da linha fica com a Igreja Matriz e a parte mais valorizada da cidade. Abaixo da linha, o bairro próximo das águas, mais precarizado. O aeroporto fica acima do núcleo urbanizado no lado oposto ao cemitério.	228
Figura 199 – Croqui esquemático Quatá. É a primeira cidade a alcançar o espigão Paranapanema-Peixe. As linhas do território definem os ângulos do triângulo da malha urbana. O aeroporto se acomoda nas curvas depois da área urbanizada.	228
Figura 200 – Croqui esquemático Sussuí. O núcleo urbano fica as margens do Rio Pari, perto da foz da Água da Fortuna. O núcleo urbano está acima do nível da estação. Há um grande talude que separa o tecido urbano da estação. O cemitério se localiza no alto. Foi um distrito muito importante.	229
Figura 201 – Croqui esquemático Cervo. Há uma convergência de três estradas antigas: uma que segue o leito, uma que atravessa o Horto Florestal e outra que vai ao matadouro e à Assis.	229
Figura 202 – Croqui esquemático Cardoso de Almeida. A estação localiza-se na Fazenda Pouso Alegre, perto do escritório da Companhia Elétrica de José Giorgi. Está no cruzamento da estrada que vai para a Roseta e Maracaí (7 km e 19 km, respectivamente) e com a que segue paralela ao leito.	229
Figura 203 – Croqui esquemático Sapezal. O núcleo urbano está no mesmo platô em que está a ferrovia. Alinhados à estação, estão a capela e o cemitério, próximos da saída para Conceição do Monte Alegre. A estrada que sai da estação vai à Varpa e Borá.	230

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Critérios e definições para avaliação da paisagem cênica, construída a partir de MACKAY, 2011.	72
Tabela 2 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. São Pedro do Turvo.	73
Tabela 3 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. De São Pedro do Turvo a Campos Novos.	76
Tabela 4 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Campos Novos.	82
Tabela 5 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Os altos entre Paranapanema e Peixe.	85
Tabela 6 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Acompanhando o Rio Capivara.	93
Tabela 7 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Conceição do Monte Alegre.	95
Tabela 8 – Trechos da legislação sobre a criação de municípios.	122
Tabela 9 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 1.	128
Tabela 10 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 2.	129
Tabela 11 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 3.	130
Tabela 12 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 4.	131
Tabela 13 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 1.	137
Tabela 14 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 2.	138
Tabela 15 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 3.	139
Tabela 16 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 4.	140
Tabela 17 – Datação criação de distrito, município e Estação.	165
Tabela 18 – Trechos da legislação sobre ferrovias.	168

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AONB	Area of Outstanding Natural Beauty
CEAGESP	Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo
CEDAP	Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
EFS	Estrada de Ferro Sorocabana
FEPASA	Ferrovias Paulistas S/A
HCL	Historic Landscape Characterization
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LCA	Landscape Character Assessment
SANBRA	Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro S/A
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	20
1 Reflexões sobre teoria e método.....	32
1.1 Paisagem Cultural e patrimônio cultural.....	32
1.2 Sobre o caráter da paisagem e a caracterização como referência	39
1.3 Olhar em campo, estudar documentos e iconologia: ver e reconhecer	43
1.4 Referências e cultura paulista.....	47
2 As terras de José Teodoro... parte do vale do Paranapanema... ..	53
2.1 A posse de José Teodoro de Souza	55
2.2 Mapas do século XIX	57
2.3 Documentos e pesquisas.....	67
2.4 A paisagem cênica.....	71
2.4.1 São Pedro do Turvo.....	73
2.4.2 Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos	76
2.4.3 Campos Novos	81
2.4.4 Os altos entre o Paranapanema e Peixe	85
2.4.5 Acompanhando o curso do Rio Capivara	92
2.4.6 Conceição do Monte Alegre.....	94
2.5 Regionalismos e permanências do século XIX	97
3 Terras devolutas, divisões, concessões ... parcelas do Paranapanema	102
3.1 A paisagem projetada através dos mapas do século XX.....	105
3.2 Legislação e a paisagem	120
3.2.1 A criação de municípios.....	120
3.2.2 A imigração	125
3.2.3 As terras devolutas	132
3.3 Documentos oficiais, processos de parcelamento de fazendas e o caráter da paisagem	141
3.3.1 Fazenda Pitangueiras	146
3.3.2 Fazenda Dourados	154
3.4 Inquietações frente aos documentos do século XX	161
4 A ferrovia e a paisagem: apagamento e invenção de tradições	164
4.1 A ferrovia e os municípios.....	164
4.2 A Estrada de Ferro Sorocabana e a legislação.....	165
4.3 Navegando e parando sobre os trilhos e em suas proximidades.....	169
4.3.1 Estação de Salto Grande	169
4.3.2 Estação de Ibirarema.....	173
4.3.3 Estação de Palmital	176
4.3.4 Estação de Sussuí	180
4.3.5 Estação de Cândido Mota.....	185
4.3.6 Estação de Assis	188
4.3.7 Estação do Cervo	193
4.3.8 Estação de Cardoso de Almeida.....	194
4.3.9 Estação de Paraguaçu Paulista	196
4.3.10 Estação de Sapezal.....	198
4.3.11 Estação de Quatá	200
4.4 O olhar científico do século XX: Monbeig no vale do Paranapanema	203

5	Caracterização da paisagem	206
5.1	Caracterização: mapeamento de tipos de caráter e áreas de caráter.....	208
5.1.1	Vale vertente.....	210
5.1.2	Vale meia encosta	213
5.1.3	Núcleo urbano antigo.....	216
5.1.4	Território	219
5.1.5	Águas.....	220
5.1.6	Estações em núcleos urbanos	225
5.1.7	Estações em núcleos rurais	228
5.2	Medidas de proteção para a paisagem cultural – Apontamentos	230
6	Considerações finais	234
	Referências	238

INTRODUÇÃO

O título “*Uma imagem do Vale do Paranapanema: paisagem entre as posses de terras e a ferrovia*” está relacionado ao objeto da pesquisa, que se construiu a partir do olhar ao Rio Paranapanema, nas terras em que José Teodoro de Souza tomou posse no século XIX, e que, posteriormente, recebeu a ferrovia no século XX.

A área compreende bacias de rios e ribeirões, afluentes do Paranapanema: Turvo, Novo, Palmital, Pari, Macuco, Queixadas, Dourados, Anhumas e Capivara. Contempla as localidades antigas de São Pedro do Turvo, Campos Novos, Conceição do Monte Alegre, Platina, Catequese. E acolhe os núcleos urbanos e estações de Salto Grande, Ibirarema, Palmital, Sussuí, Cândido Mota, Assis, Cervo, Cardoso de Almeida, Paraguaçu Paulista, Sapezal e Quatá.

O sentido da pesquisa é o mesmo do curso do Rio Paranapanema em direção a sua foz no Rio Paraná, que também é a direção da caminhada mineira em direção às novas terras e a ordem do trajeto da Estrada de Ferro Sorocabana.

Entre a posse e a chegada da ferrovia, importantes características e elementos constituíram a paisagem reforçando seu caráter e a tornando única e reconhecível. Essa parte do vale do Paranapanema é marcada pela singela arquitetura, conformação natural monótona, que se repete por extensas áreas e com poucos pontos expressivos de relevo. Há certa precariedade das soluções urbanísticas e de engenharia, porém, há a *cultura* dos povos que se estabeleceram e responderam à paisagem natural com os meios e técnicas disponíveis.

Constitui patrimônio cultural aquilo que é representativo para uma comunidade e reconhecê-lo é fundamental. Para tanto, é necessário estudar o processo de formação, entender grupos, tensões e contradições que modelaram a paisagem cultural. Dessa maneira, é possível compreender a mensagem representada nos assentamentos humanos, na fala, nos costumes, nos feitos das diversas sociedades, nos ciclos econômicos, nos nomes dos lugares e nas relações estabelecidas entre localidades.

Posseiros, caipiras, embora os termos sejam pejorativos para denominar o grupo de agricultores e famílias que se estabeleceram no vale, foram escolhidos para identificar a comunidade cuja imagem foi associada ao atraso, à preguiça durante os primeiros anos do século XX pelo discurso do *progresso*. Tinham um modo de vida associado à natureza e ao tempo lento. Nesta pesquisa, os caipiras

são entendidos de forma não tradicionalista ao valorizar suas organizações espaciais espontâneas, presentes na paisagem e definidoras de sua especificidade.

A cultura integrada à natureza foi preterida em função do modo de vida capitalista preconizado pelas grandes empresas de colonização, de imigração e de transportes. E por consequência, atribuiu-se imagem negativa em relação ao homem do campo, do interior. Nesse sentido, o patrimônio cultural precisa incorporar e reconhecer as tensões presentes.

A justificativa para a pesquisa é que sendo uma região de ocupação recente e simples, o patrimônio cultural não é reconhecido em sua pluralidade e diversidade. O termo simples não se refere à pouca complexidade, e sim ao cotidiano presente na vida pública e privada com suas contradições. O senso comum admira o patrimônio cultural de longa data, ligado às excepcionalidades, aos grandes feitos e obras da humanidade. Ou seja, há uma redução daquilo que deveria se pautar pela multiplicidade e diversidade do conceito de cultura.

Como paisagem cultural, o vale do Paranapanema apresenta o amálgama de elementos que traduzem as diversas camadas de tempo e a multiplicidade cultural da área. Olhar a partir do rio e do caipira se diferencia da maior parte dos estudos culturais que priorizam a ferrovia e imigrantes. É necessário expandir territorialmente e conceitualmente a noção de bens culturais e abranger o local e cotidiano.

Não há muitos reconhecimentos oficiais pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo no Oeste Paulista. Ao olhar o mapa interativo do CONDEPHAAT, disponível no site, foram feitos poucos tombamentos na parte oeste do Estado.

É importante ampliar reconhecimento de bens culturais na área de estudo. Trata-se de área de ocupação recente, de notável simplicidade, gerada por comunidade cuja andança foi fundamental para a sua conformação. Essa simplicidade foi sendo apagada pela ideia de progresso associada à ferrovia. Por conta disso, há a necessidade de revisitar o senso comum e mostrar à sua população como se construiu a paisagem cultural e fortalecer o reconhecimento.

Todavia, se faz necessária metodologia que auxilie na identificação e que possa ser aplicável pela comunidade e para contemplar a diversidade da paisagem cultural. Depois do reconhecimento resultante da identificação, a proteção.

A proteção do caráter da paisagem baseia-se no que a diferencia e que a torna única em detrimento da ideia de valor, ou de excepcionalidade.

A identificação do caráter da paisagem por metodologia sistemática e inclusiva, permite que a população contribua no processo de proteção. Sendo assim, serão mais mãos e olhos para cuidar do patrimônio cultural. Por conta da sistematização e método, mais leituras podem instrumentalizar novas abordagens, fato que é desejável em uma chancela da paisagem cultural.

As comunidades rurais estão se desmanchando por conta do arrendamento de terras, as estações e demais edificações da ferrovia estão ruindo, os núcleos urbanos vêm sendo descaracterizados. Trata-se de uma paisagem sujeita a forte pressão por mudança e, portanto, são urgentes políticas de proteção.

Tudo é construído e destruído em nome do progresso, descaracterizando a paisagem. Ao modificar as relações existentes entre os homens e seu ambiente, vão sendo destruídas relações e manifestações culturais. Nas cidades, a expansão e o desenvolvimento urbano descontrolado e, na zona rural, o avanço da monocultura e do arrendamento de terras, destroem comunidades e vão apagando o que podem. Como reforço à justificativa, há importantes relações entre o respeito ao patrimônio cultural e o desenvolvimento sustentável, nos sentidos cultural e econômico pois fortalece a agricultura familiar, relações mais generosas com o ambiente, cidades menos segregadas, entre outras.

A população local é de diversas origens e de diversos saberes: são muitos mineiros, nordestinos, e tantos outros brasileiros, imigrantes de diferentes nacionalidades vindos da África, da Ásia e da Europa. Permanecem hábitos e utilidades da cultura caipira como colher de pau, moringa de barro, peneira de palha e relógio na estante da sala. O amplo consumo de farinha da mandioca, comida com pouco sal e pão depois do almoço. Receber visitas com queijo, pão e café. Benzedeiras, remédios naturais e caseiros, cantoria, catira e Folia de Reis. Há também o consumo de vinho, peixe salgado, queijo curado, a pontualidade, a alimentação diversificada, o cuidado com as roupas e limpeza, a parca decoração e mobília da casa, a valor dado aos estudos e à saúde. A facilidade de comércio e a constante negociação. Entre outras tantas.

Há ainda, sobretudo, a paisagem produzida pelos povos indígenas, mas essa seria uma outra pesquisa a ser desenvolvida e seria necessária uma outra vida, para compreender e olhar a paisagem de forma a contemplar sua riqueza,

diversidade e integração com a natureza.

A cultura indígena não estabelece a noção de posse, não demarca limites e sim, áreas de trabalho. A natureza não é destruída para construir a morada e sim, a morada é integrada à natureza. O percurso é orientado pela floresta, pelo rio e pelos elementos naturais, viabilizado por grande saber ambiental que, desde o século XVI vem sendo compartilhado com os paulistas.

O povo paulista vem da andança, da mobilidade, em sentido Oeste. O descampado, o espigão, o vale do rio, o nome das águas, os primeiros núcleos urbanos e os parques documentos. Depois o percurso da ferrovia e seus pontos de parada, as cidades e os imigrantes, e a documentação oficial. O senso comum e diversos estudos historiográficos apontam a Sorocabana como a grande propulsora do desenvolvimento, e reforçam seu sentido enquanto patrimônio cultural. Esse discurso baseado na ideia de progresso desconsidera tensões e contradições existentes. Desconsidera que todo progresso contempla a destruição. Há algo mais, além da ferrovia: as comunidades rurais, cidades antigas, algumas ruínas, lugares que se tornaram *desimportantes*.

Ferrovia e café não são absolutos na construção da paisagem cultural. A política de memória é construída sobre as tradições. Recomenda-se o avanço sobre esse modo de reconhecer patrimônio cultural a partir das tradições, sendo necessária a valorização daquilo que é genuíno e característico. Até mesmo as permanências da extinta Estrada de Ferro Sorocabana que são reconhecidas, têm sido constantemente depredadas e apagadas.

A tese discute a predominância da geografia do vale do Paranapanema e a ação dos caipiras na construção da paisagem em detrimento da influência da ferrovia. O recorte é a posse de José Teodoro de Souza, que foi ocupada por sua família e amigos, denominada como o *sertão desconhecido* nos mapas do século XIX. Essa gente que veio de Minas Gerais gerou parte da paisagem que recebeu a ferrovia no século XX. Sendo, portanto, uma determinante das características regionais.

A população mineira veio com poucos recursos técnicos. O conhecimento se baseou no saber e na leitura do ambiente por meio do caminhar e do viver. As condicionantes naturais foram fundamentais para a exploração da área e demarcação de limites. E nesse sentido, o rio Paranapanema e seus afluentes foram condutores dessa caminhada e dessa ocupação.

Após a ocupação mineira, a região recebeu o grande capital: lavouras de café, venda de lotes e expansão da ferrovia. Nesse período, os antigos moradores e os municípios com sua modesta constituição, ainda em formação, se tornaram um obstáculo à marcha do café. Obstáculo que foi contornado por meio de negociações, batalhas, disputas e grilagem (MONBEIG, 1984).

Nestor Garcia Canclini (2016) aponta que “embora ocasionalmente o patrimônio sirva para unificar uma nação, as desigualdades em sua formação e apropriação, exigem estudá-lo também como espaço de disputa material e simbólica”. Destaca que a seleção de bens culturais a serem conservados reproduz os privilégios “daqueles que em cada época dispuseram de meios econômicos e intelectuais, tempo de trabalho e de ócio, para imprimir a esses bens um valor mais elevado”.

Olhar a paisagem a partir da ferrovia associa o patrimônio cultural àqueles que dispuseram de mais recursos técnicos, econômicos e sociais na época. E, é essa desconstrução que esta tese se propõe a fazer, define o objeto de estudo a partir do rio Paranapanema e da posse de José Teodoro e, não a partir da ferrovia. Olhar uma paisagem por conta de seus elementos e características, e não a partir da história oficial, é necessário. Nem todas as regiões se desenvolveram a partir da ferrovia, nem todas cresceram por conta dos *grandes* homens e dos *grandes* feitos. Portanto, questiona-se o patrimônio cultural construído a partir da ideia de progresso.

Há um quadro de Klee que se chama *Angelus Novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos estão escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. O anjo da história deve ter esse aspecto. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as dispersa a nossos pés. Ele gostaria de deter-se para acordar os mortos e juntar os fragmentos. Mas uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Essa tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso (BENJAMIN, 1940).

A partir da citação do trecho de Walter Benjamin (1940) se pode ter a ideia do que é o progresso, a tempestade que gera ruínas, e por conta da qual não é possível juntar os fragmentos e nem acordar os mortos. Há um certo horror em ver o progresso e identificar que toda construção envolve uma destruição. É sempre importante considerar o que está presente e compreender suas contradições.

Canclini (2019) critica que a ideia de patrimônio cultural sempre

associada ao progresso como elemento de ordem. A ferrovia representa a ordem, sobre o vale do Paranapanema. A cultura caipira e o rio foram relegados ao segundo plano, sendo excluídos do escopo de bens patrimoniais do vale do Paranapanema, o *vale maleitoso da gente preguiçosa*.

Em campo, não é percebido o predomínio de colônias de imigrantes, mas, de comunidades e propriedades rurais se adequaram aos aspectos da lei de imigração e de terras devolutas para receberem auxílios do governo. Por essas terras, a ferrovia foi se acomodando em diversas partes do vale (próxima do rio, na meia encosta e no espigão). A ferrovia implantada serpenteando ocupações, estudando a geografia local, minimizando os custos, buscando a maior lucratividade e evitando embaraços jurídicos em uma grande parte do Estado que nos documentos oficiais embora ocupada, ainda era tida como *desconhecida*. Ou seja, o Estado não reconhecia essas ocupações.

Parte do processo de construção da paisagem pode ser compreendido por meio da obra de técnicos, viajantes, geógrafos e historiadores como Theodoro Sampaio (COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DA PROVINCIA DE S. PAULO, 1890), Amador Nogueira Cobra (1923), Bruno Giovanetti (1943), Silvio Carlos Bray (1987), Eduardo Giavara (2016), em documentos do Fórum da Comarca de Assis, Cartas, Mapas e Plantas, Relatórios Oficiais da Secretaria da Agricultura, Jornais, Pierre Monbeig (1984), e outras fontes documentais. E em campo, a paisagem expressa e representa a diversidade e complexidade presentes nas formas de ocupação do território, nos traçados urbanísticos, nas edificações e atividades que permaneceram nas zonas rurais e urbanas, entre outros.

Nenhuma localidade é igual a outra. Embora existam os mesmos elementos, há sempre cultura, clima, natureza, sociedade em um arranjo especial que as tornam únicas. Para Sauer (1925), a paisagem tem uma identidade formada por uma constituição reconhecível. O caráter de paisagem faz lembrar “[...]que pertencemos – ou pertencíamos – a um lugar específico [...], são características que dão à paisagem sua exclusividade, que dão o estilo. Essas são as que nos fazem retomar a paisagem com emoção” (JACKSON, 1980). O conceito de caráter reconhece a paisagem por sua especificidade que não está presente no senso comum ou na história oficial.

Diante do exposto algumas perguntas se constroem. Quais transformações espaciais, desde o século XIX, modelaram a paisagem, contribuindo

para o seu caráter? Posses, colonização, ferrovias, urbanização, adensamento da ocupação, construção de grandes estruturas, mecanização do campo, expansão das cidades: quais camadas de tempo são significativas e que caracterizam a região? Como cuidar das paisagens culturais em que não há excepcionalidades e nas quais não há muitas camadas de tempo em terras como da Sorocabana, ou Oeste Paulista ou ainda o Vale do Paranapanema?

O conceito de paisagem cultural presente na Recomendação Europa, reconhece a interdependência de processos naturais e culturais e o testemunho do passado que atestam as relações entre homem e meio ambiente (CURY, 2004). Não há separação entre natural e cultural, passado e presente pois estão integrados e amalgamados no presente e no que é visto e percebido hoje.

É importante parte do patrimônio cultural, em que as representações e as associações entre os aspectos sociais e econômicos dos diversos períodos de tempo estão presentes (TUDOR, 2014). A paisagem apresenta formas e composições presentes naquilo que se observa, assentadas sobre a base natural que foi modelada por uma comunidade para o seu estabelecimento e sobrevivência e, onde de maneira particular estão impressos os valores, as crenças e outros aspectos culturais, sociais e econômicos.

A natureza é transformada através de processos culturais pelo homem e vice-versa, e estas transformações resultam em formas representativas da vida das pessoas, das comunidades e de suas particularidades. Na paisagem estão impressas as marcas das civilizações e a materialidade das formas, que permitem perceber a passagem do tempo. Os limites, os caminhos, os parcelamentos e a definição dos agrupamentos humanos representam como as pessoas responderam à natureza para ocupar as terras do dito *sertão paulista*.

Ao percorrer estradas e caminhos de áreas rurais e cidades do oeste paulista, é possível perceber onde se está? A paisagem é reconhecível, quer pelos seus elementos concretos, quer por sentimentos que são despertados, e como identificar esses elementos? Seria de fato a ferrovia o elemento característico?

Os vales dos afluentes do rio Paranapanema foram habitados e parcelados em grandes propriedades rurais. Essas sub-bacias foram sendo ocupadas e nelas foram criadas as primeiras povoações. A andança se deu nos campos, ao longo de ribeirões e nos espigões, em sentido oeste, primeiro até o Rio Tibagi, depois ao Rio Paraná. Pelo rio Paranapanema caminhou Teodoro Sampaio e equipe para

fazer reconhecimento no século XIX. Vieram as equipes da Secretaria da Agricultura, veio a ferrovia.

Nestes percursos se formaram fazendas, municípios, águas, sítios, capelas rurais, estações e cidades que são representativas e que estão sujeitas a transformações. Elementos e características que têm sido constantemente destruídos e apagados do espaço em nome do progresso ... O quanto essas áreas suportam a degradação e as mudanças sem serem descaracterizadas?

O objetivo geral desta pesquisa está relacionado a identificar o caráter da paisagem do vale do Paranapanema nas terras de José Teodoro de Souza.

O primeiro objetivo específico, é o reconhecimento de características de cada um dos períodos históricos e permanências na paisagem e poder discutir a tese de que há predominância da ação dos caipiras e da geografia do vale do Paranapanema na paisagem. Observar uma paisagem significa tentar compreender seu desenvolvimento, como estão refletidos os fatos da memória, da geografia, quais são qualidades individuais e quais características (boas ou ruins) podem ser apreendidas como lição para o futuro.

A paisagem cultural tem sido discutida pelo IPHAN e outros órgãos quanto aos limites de sua extensão, métodos de reconhecimento e discussões para proteção. Portanto, como segundo objetivo específico, esta pesquisa desenvolve e aplica método para a identificação da paisagem cultural, a partir da avaliação da paisagem cênica, da identificação de caráter da paisagem e da caracterização.

O método desenvolvido tem a finalidade de identificar elementos, características e encontrar unidades na paisagem. A sistematização, mapeamento e organização das informações analisadas e levantadas é o terceiro objetivo específico. Essa sistematização tem a finalidade de viabilizar leituras e a constante construção da noção de patrimônio cultural expressa na paisagem por meio do lançamento de informações e novos olhares por meio de cartografias georreferenciadas.

E por fim, para um momento posterior ao da pesquisa, pretende-se disponibilizar informações da caracterização da paisagem em um software livre para que cada um consiga olhar, compreender e vivenciar à sua maneira. Esse é o sentido do mapeamento: auxiliar o reconhecimento e valorização da paisagem.

O método construído na pesquisa entende que toda paisagem é única e reconhecível e adotou a caracterização da paisagem como referência. A caracterização começou a ser aplicada na Inglaterra nos anos 90, presentes no LCA

- Landscape Character Assessment¹ e no HCL - Historic Landscape Characterization², e trata-se de método descritivo e interpretativo para observar a paisagem, sistematizar a leitura e identificar o que a torna diferente.

Como técnicas foram adotadas a análise documental, interpretação de mapas de forma iconológica, levantamentos em campo e pesquisa bibliográfica de maneira não-estranha sendo constantes ao longo do desenvolvimento da pesquisa.

Foram analisadas as leis de criação de municípios para compreender o processo de subdivisão dos três municípios criados por José Teodoro de Souza: São Pedro do Turvo, Campos Novos Paulista e Conceição do Monte Alegre. Foi feita a compilação da legislação de terras devolutas do Estado de São Paulo e do Brasil, para identificar padrões para o reconhecimento e legitimação das posses e de ocupação das terras. Foram pesquisados decretos das leis de imigração federais e do Estado de São Paulo para encontrar características de núcleos e linhas coloniais. Foram levantados decretos das leis de ferrovia para identificar características do traçado e benefícios concedidos para a empresa de viação. Foram mapeados os decretos de aprovação de ferrovias por trecho e as datas de fundação das estações.

Esta legislação foi tabulada e analisada e com base nas informações levantadas, foi reconhecida e mapeada em campo a geometria e a modulação definida por seus parágrafos identificando aspectos presentes na paisagem.

Dando continuidade à pesquisa documental, foram lidos relatórios da Secretaria da Agricultura para Registro de Terras Públicas de 1902, 1910, 1912 para o reconhecimento de terras dadas ao registro. Foram analisados processos de divisão de fazendas (coleção do FÓRUM da COMARCA de ASSIS, depositada no CEDAP – Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa, da UNESP em ASSIS) objetivando compreender relações entre requisitos das leis e processos de parcelamento para encontrar características e, observar tipologias de fazendas, identificar permanências e encontrar aspectos da formação de núcleos urbanos por meio dos patrimônios rurais e das *águas*.

A revisão bibliográfica construiu repertório sobre o objeto de estudo, principalmente, por meio de relatos de viagem, expedições e comissões, e textos geográficos e históricos. Foram lidos Sérgio Buarque e Antônio Cândido sobre a vida cotidiana e simplicidade, homem simples, cultura caipira e paulista. Foram analisados

¹ Avaliação do caráter da paisagem.

² Caracterização da paisagem histórica.

textos de regionalistas Amador Cobra, Theodoro Sampaio, Pierre Monbeig, entre outros, com a finalidade de identificar características da paisagem

O trabalho de campo foi constante ao longo da pesquisa. Da mesa de estudos para o campo, do campo para a mesa de estudos. Trajetória necessária, pois a paisagem está no campo e não no documento. A paisagem precisa ser desfrutada e experienciada.

Inicialmente, foram pesquisadas questões teóricas sobre a paisagem enquanto patrimônio cultural discutindo aspectos de cultura e memória. Foram feitas pesquisas bibliográficas sobre a caracterização, a fim de compreender sua estrutura e concepção e estabelecer paralelos de teoria e método com a geografia. Na construção do corpo teórico também foram analisadas bibliografias sobre a cultura paulista.

A partir daí, foi estruturado o percurso metodológico da pesquisa. Inicialmente, foi identificada uma área de estudo no vale do Paranapanema: a posse de José Teodoro de Souza. A delimitação da área da posse definiu a escala, os objetivos do estudo, e o reconhecimento preliminar das influências que definem o caráter da paisagem.

Foi feito levantamento e análise preliminar de mapas, documentos e textos antigos. Também foi construída tabulação das leis e decretos referentes à criação de municípios, terras devolutas, imigração e ferrovia. As análises de mapas antigos foram feitas de maneira a contemplar aspectos iconológicos e iconográficos dos documentos, para identificar características da região e de sua ocupação ao longo do tempo, principalmente no século XIX e no século XX, para se estabelecer uma evolução nas representações e no entendimento que se tinha das terras do Oeste Paulista.

Esta construção inicial foi fundamental para o reconhecimento preliminar da paisagem e de suas características. A partir daí, foram analisados a partir do método iconológico os mapas do século XIX, e retomados os textos de Amador Nogueira Cobra e de Theodoro Sampaio e, por fim, foi desenvolvida a análise da paisagem cênica das áreas altas, campos e núcleos urbanos mais antigos para encontrar características.

A segunda camada da paisagem é o século XX. Primeiramente, foram analisados mapas do século XX, conforme o método iconológico. Depois foram compreendidas e mapeadas as criações de municípios. Depois foram analisadas leis

sobre a imigração e terras devolutas. A partir daí, foi construída uma análise do caráter da paisagem, que considera a estruturação do espaço e elementos, a partir de duas fazendas: Dourados e Pitangueiras.

Ainda sobre o século XX, foram estudados documentos e legislação sobre a EFS - Estrada de Ferro Sorocabana, e feito levantamento de campo baseado na deriva nos pátios ferroviários e áreas próximas. Literatura mais que obrigatória sobre o oeste paulista, foi estudado Pierre Monbeig, para ampliar a compreensão sobre a paisagem do Vale do Paranapanema.

Com a finalidade de encontrar unidades de paisagem, foram retomados os aspectos apreendidos em campo e nos estudos. E foram definidos tipos de caráter e áreas de caráter, os quais foram descritos e mapeados. Para o fechamento, foram feitos apontamentos no sentido de direcionar a proteção da paisagem. Tal discussão também tem por finalidade a aplicação de medidas que podem subsidiar o gerenciamento, planejamento e a proteção da paisagem cultural.

Uma vez feita a caracterização, foi possível observar as permanências presentes na paisagem no mapa e nas descrições de cada uma das áreas. A partir deste mapa podem ser feitas leituras sobre os elementos que estão presentes na paisagem e que tem influências sobre o seu caráter. Também permite uma diversidade interpretações e o rompimento com os trabalhos de memorialistas que valorizam apenas a história das famílias ricas, dos mitos, e das histórias fortalecidas a partir da ideia de progresso.

A presente tese foi dividida em 5 capítulos. O primeiro tem a finalidade de contextualizar a teoria e o método que conduziram os trabalhos de campo e definiram o horizonte teórico e conceitual em que se coloca. O segundo capítulo, foi construído a partir da pesquisa documental e análise iconológica de mapas do século XIX, com a finalidade de identificar permanências da cultura caipira e traçar um percurso para a avaliação cênica.

Foi feita a identificação de características da paisagem do século XX, no terceiro capítulo, por meio da análise mapas do início do século XX, e estabelecimento de relações entre as representações analisadas. Neste capítulo, o trabalho de campo, pesquisa documental e de legislação se materializaram na identificação de elementos de caráter da paisagem a partir do estudo nas fazendas Dourados e Pitangueiras. O capítulo seguinte, cuidou de analisar legislação e documentos e realizar trabalho de campo para reconhecer características associadas

à ferrovia. Constitui-se de uma deriva em antigos conjuntos ferroviários. Por fim, o quinto capítulo classificou as unidades de paisagem em tipos e áreas de caráter através da caracterização. E encerra com apontamentos para a proteção da paisagem.

Que a leitura dessa pesquisa seja proveitosa, e que as considerações aqui presentes despertem o sentimento de amor e respeito à significativa e edificante trajetória de tantos anônimos...e que as asas do leitor, possam se soltar do futuro e acolher as ruínas e os mortos.

1 REFLEXÕES SOBRE TEORIA E MÉTODO

Este capítulo fundamenta a pesquisa e estabelece relações entre paisagem e patrimônio cultural, conceitua caráter de paisagem e discute a caracterização como referência metodológica. Finaliza sobre aspectos da cultura paulista encontrados na bibliografia consultada. Direcionou o olhar que analisou as terras do Vale do Paranapanema, e subsidiou a discussão sobre a identificação e proteção do caráter da paisagem. É possível reconhecer o Vale do Paranapanema, as *terras desconhecidas*, as terras da Sorocabana? Quais características e elementos contribuem para o caráter da paisagem regional? Como ler e reconhecer as unidades e características da paisagem? O que deve ser protegido enquanto patrimônio cultural?

1.1 PAISAGEM CULTURAL E PATRIMÔNIO CULTURAL

A paisagem expressa as relações entre os homens e seu ambiente. Cada paisagem é única, dependente do olhar do observador e se forma a partir do arranjo especial entre seus elementos. O que faz olhar? Para onde olhar? O que significa? Há uma localidade, existem traços particulares, há marcas e matrizes, significados, diferentes temporalidades e a influência cultural do observador.

A Convenção Europeia da Paisagem define a paisagem como uma área conforme percebida pelas pessoas, cujo caráter é a resultante da interação de fatores naturais e humanos (CONSELHO DA EUROPA, 2000). Todas as paisagens são relevantes, e não apenas aquelas ditas excepcionais, mas aquelas que são comuns ou degradadas (CRANBORNE CHASE AONB, 2016).

A paisagem não é uma cena, e não é o que a vista alcança, uma vez que estas expressões significam muito e quase nada, ao mesmo tempo. É o amálgama de relações de tempo, elementos e dinâmicas que permite interpretar a existência humana. Sua complexidade não está em determinados elementos naturais ou culturais, e sim, na representação da natureza que o homem escolheu para fazer sua morada e trabalhar em determinado tempo.

Nela está o que José de Souza Martins (2020) chama de vida cotidiana, que é a possibilidade de viver o minuto desprovido de sentido, do aqui e do

hoje e do detalhe. Por outro lado, está presente a influência do Estado e do poder, do universal, do tempo longo e duradouro. Ou seja, estão presentes as contradições.

Não existe linearidade na realidade social, são diversos tempos e diversas construções (CHUVA, 2012). A paisagem de hoje se desenvolve sobre a paisagem de ontem e, é influenciada pelo passado. A paisagem está inserida na dinâmica do tempo e sua construção é contínua. Há uma infinidade de tempos, materialidades, imaterialidades que constituem seu caráter particular e representativo.

Qual é a escala adequada para estudar a paisagem? O que define sua extensão? Para Simone Scifone (2016), é a categoria de bem cultural de maior abrangência, pois está relacionada à porção do espaço ou recorte do território em que o conjunto espacial compreende elementos materiais associados e produzidos em resposta às dinâmicas e morfologias naturais, vinculadas aos conteúdos e aos significados sociais.

Sendo assim, paisagem é um conceito integrativo, pois compreende as influências físicas, naturais, sociais e culturais que modelam a Terra, e a forma como as pessoas com ela interagem, a percebem e como a transformam para o futuro (FAIRCLOUGH, HERLIN, SWANWICH, 2018).

A interação entre os componentes da paisagem representa a sobreposição de tempos presente e futuro, em mobilidade e permanência. Mobilidade, pois assimilam mudanças e culturas, incorporam novos usos e são transmitidos. Permanência, pois representam o passado, as origens e contribuem para a memória. Remeter à memória, representar o passado e a ideia de transferência, é o que se entende como patrimônio cultural. Nas permanências e nos elementos de cultura, estão as informações do trabalho, da técnica, da relação de transferência entre indivíduos e sociedade e as representações.

A ação humana sobre a superfície terrestre é visível e inteligível na morfologia e nos significados da paisagem (ROSENDAHL, 2010). É o documento que supera a dicotomia entre material e imaterial ao enfatizar a relação entre homem e seu ambiente (CHUVA, 2012). A partir do conceito antropológico de cultura as dicotomias móvel-imóvel, tangível-intangível, consagrado e não-consagrado não fazem sentido (NOGUEIRA, 2012).

Dentro de uma cultura os significados são compreendidos e assimilados. É autêntico aquilo que é intrínseco ao grupo. “O que dá origem à cultura é a necessidade, não o significado” (EAGLETON, 2011). A cultura é o atendimento à

necessidade humana, primordialmente. O abrigo, o sustento, e depois, vêm os significados. Os significados derivam de repetições que ocorrem nas comunidades e que em tempos antigos respondiam às necessidades vitais e com o passar dos anos, passaram a ser simbólicas e intuitivas, e não funcionais.

Da mesma maneira, Claval (2011) define que “a cultura é construída a partir de elementos transmitidos ou inventados”. Os elementos de cultura são transferidos por meio da repetição de padrões que se formaram como solicitações e necessidades da vida cotidiana e ao longo do tempo, passaram a ser cultura.

A integração, relação e complementaridade entre paisagem e comunidade faz com que ela testemunhe, seja percebida e represente especificidades locais: reflexos da lei, do conhecimento, do controle junto ao padrão de comportamento pertencente a um contexto respondido pelo grupo ou pelos grupos.

“a cultural não é unicamente aquilo que vivemos. Ela também é, em grande medida, para aquilo que vivemos. Afeto, relacionamento, memória, parentesco, lugar, comunidade, satisfação emocional, prazer intelectual, um sentido de significado último: tudo isso está mais próximo, para a maioria de nós, do que cartas de direitos humanos ou tratados de comércio.” (EAGLETON, 2011)

Para Cosgrove (1989), a cultura é contexto, reflexo, meio e condição das diferenças socioculturais, que permite leituras válidas e simultâneas, sendo determinada e determinante da consciência e práticas humanas. A paisagem cultural representa aspectos da sociedade que a produziu, que a observa, que a modifica e por ela é modificada, atribuindo e transferindo sentidos.

Turner (2018) afirma que “patrimônio e paisagem podem ser entendidos como conceitos próximos, pois cada um emerge através de processos sociais dependentes de relações entre aspectos perceptivos e materiais ao longo do tempo”. A paisagem como patrimônio cultural é representativa porque possibilita que o observador vivencie elementos de culturas diversas, justapostos e em conflito ao alcance da vista. Representa as tensões entre o oficial e cotidiano, permite ver como leis e poder vigente foram se materializaram no espaço, produzindo comunidades rurais, cidades e transformando o ambiente a partir das técnicas, intenções e recursos disponíveis.

Ao analisar a evolução dos documentos internacionais produzidos pelos órgãos preservacionistas, nota-se que no início do século XX, documentos como a Carta de Atenas de 1931 e 1933 (CURY, 2004) consideravam como bens culturais, os monumentos excepcionais e isolados. Na década de 1960, o entorno do bem cultural passa a ser o plano de fundo. Nos anos 1980, começa o reconhecimento de conjuntos e cidades históricas. O patrimônio cultural não era visto de maneira abrangente e integradora.

Nos anos 1990, na Recomendação Europa, a paisagem cultural permite reconhecer a expressão formal das relações existentes em um determinado período, entre o indivíduo ou grupo e um território topograficamente definido, cuja aparência foi a resultante de ações ou cuidados especiais de fatores naturais e humanos ou da combinação de ambos. Essa categoria, ampliou o significado cultural para a percepção dos grupos, pelo testemunho dado à relação homem e ambiente no passado e presente, e por ajudar a especificar culturas locais, sensibilidades, práticas, crenças e tradições.

A paisagem expande o reconhecimento de bens culturais como processo e não como produto (COSTA, 2016). Privilegia as relações expressas e percebidas e em curso e não restringe o reconhecimento apenas por meio da contribuição para a História ou para a Arte. Ao identificar especificidades, valoriza um conceito de bem cultural mais próximo da realidade. É importante observar que somente existe a sociedade quando há pluralidade, pertencimento e identificação. A diversidade que vem da valorização da cultura gera sociedades mais ricas e representativas.

Da história oficial, estão presentes os documentos e os registros e as tradições. Da memória presente na paisagem, existe o registro das vicissitudes, dos percursos e das aventuras de pessoas comuns. Para Canclini (2019), patrimônio cultural não está apenas na herança de cada povo, na história ou nas expressões mortas. O patrimônio cultural está no que é visível e invisível na língua, no artesanato, no conhecimento e na paisagem. O patrimônio está presente nas manifestações diárias do conhecimento, dos hábitos reproduzidos cotidianamente. Na paisagem está a forma como as pessoas construíram suas trajetórias e modelaram o ambiente em que viveram e que ainda vivem.

Há necessidade de fortalecer uma análise crítica em função da construção da memória social (NOGUEIRA, 2014). A construção da memória precisa ser abrangente e representativa, sem privilegiar grupos específicos e dominantes. Nesse sentido, sendo a paisagem, a resultante da interação entre o homem e seu meio, é uma representação plural, pois possui remanescentes de diversos grupos e temporalidades e, viabiliza memórias e transfere conhecimento.

Memórias criadas não possuem sentido. São reforçadas como *tradições inventadas* por meio de cerimoniais e documentos (HOBSBAWN, 2012). Também são reforçadas nos cenários criados para se lembrar de algo com uma finalidade não legítima e inventada. Tal situação ocorre em cidades, rotas e paisagens turísticas, nas quais se cria a memória para ser consumida. Porém, são vazias de sentido, não há verdade.

Nos trabalhos de construção de memória, são necessários a atenção, a pesquisa minuciosa e o entendimento de que se deve evitar a corroboração com as tradições (NOGUEIRA, 2012). Paisagem, memória, cultura estão interligadas. A paisagem representa a trajetória humana em dinâmica, onde estão presentes aspectos de cultura de grupos que nela estiveram e/ou estão e, descortina memórias.

“A memória se volta para o passado e avança passado adentro por entre o véu do esquecimento” (ASSMANN, 2018). O que está presente na paisagem, representa tempos e grupos que existiram e que de alguma maneira, permanecem. Permanecem com outras formas de apropriação, com outras formas de se apresentar e de fazerem parte. Não se pode esquecer o que existe e está posto dentro de uma comunidade conectando os tempos passado e presente. Os remanescentes materiais e imateriais permitem lembrar, se reconhecer e encontrar o seu patrimônio cultural.

Patrimônio cultural é o que estando presente, de maneira material ou imaterial, une, representa, diferencia e deve ser protegido. Entretanto, a política de proteção do Patrimônio Mundial privilegia o valor universal e excepcional, em detrimento da cultura local, do que está presente. A valorização na esfera mundial pela UNESCO está voltada ao que é relevante para a humanidade, uma vez que sua abrangência se refere ao mundo todo: “significa uma importância cultural e/ou natural tão excepcional que transcende as fronteiras nacionais e se reveste do mesmo caráter inestimável” (UNESCO, 2011). Como fica o local diante do reconhecimento dos órgãos de preservação internacionais? Somente vai ser reconhecido aquilo que é excepcional, significativo para toda a humanidade?

Uma paisagem cultural é aquela possa ser atribuído valor como patrimônio cultural (SCIFONE, 2016). Entretanto, o que define o valor? Esta pesquisa não aborda o patrimônio cultural pelo valor, e sim pelo conceito de caráter superando a noção de excepcionalidade e valorizando as diferenças. Dessa maneira, o que é produzido pelo grupo, o que o torna único, diferente, distinguível é o suficiente para o seu reconhecimento como patrimônio cultural.

O que é patrimônio cultural? Somente o que é elegível dentro dos critérios das instituições? Seria uma noção associada às identidades, ao pertencimento e à ideia de formação da nação? Nesses questionamentos alguns pontos podem ser discutidos: o primeiro está relacionado às tradições que são inventadas, e às histórias que são construídas para reforçar a unidade ou identidade nacional e o progresso. E esse não é o enfoque a ser adotado.

Assim, sendo a paisagem uma construção social, sua proteção significa reverter a lógica do processo de acumulação, protegendo aqueles que foram historicamente preteridos e que contém toda a virtualidade de construção de uma sociedade mais rica, do ponto de vista social e cultural (PIMENTA, 2010). Identificar o patrimônio cultural de maneira diversa e plural é ver além do fortalecimento do Estado, do conceito do progresso e é valorizar processos particulares que estão presentes na paisagem.

Márcia Chuva (2012) aponta que deve se fortalecer a visão de patrimônio cultural de maneira integradora, considerando que os valores identificados nos bens culturais são atribuídos por homens e, portanto, não são permanentes ou intrínsecos. Nessa concepção dinâmica e integradora de patrimônio, é possível compreender que, ao longo dos tempos, mudam os olhares e que o patrimônio cultural pode ser visto sobre diversos outros enfoques, inclusive o da própria comunidade.

Na paisagem há o que está vivo da memória, aquilo que faz parte do cotidiano, presente no nome dos lugares, na estruturação e na formação da imagem. E também há aquilo está que está morto, representa as marcas, a mudança.

O mundo é compreendido e representado a partir da percepção individual e daquelas são recebidas. A cultura é transferida, dada e transformada ao longo das trajetórias pessoais, nos lugares e paisagens. Ver e viver o mundo é uma forma de conhecimento.

Todo indivíduo é uma construção social, pois recebe cultura ao longo de sua trajetória e nesse processo ele se individualiza dentro da sociedade. Cultura e indivíduo se formam dentro dos grupos por meio da transmissão que faz de cada um ser um ser social, com valores dentro de uma consciência comum. Para que uma sociedade seja plural, é fundamental o reconhecimento de todos os seus indivíduos e grupos. Tanto a consciência comum, como os valores, nos permite a compreensão de significados associados aos diversos grupos sociais.

Enquanto a memória cultural estiver condicionada a incluir apenas a grandeza heroica e a canonização clássica, existirão vítimas do esquecimento cultural (ASSMANN, 2018). Não só a grandeza e a canonização contribuem para uma memória cultural seletiva. Há também a ideia da história nacional e de desenvolvimento econômico. O que existe em uma paisagem representa fatos e trajetórias para além da seleção da história, dos livros oficiais.

O patrimônio cultural visto a partir do local permite identificações a partir de suas diversas dimensões: família, grupo, e permite ao indivíduo se perceber como ser social que pertence à uma comunidade. E olhar a partir do local, permite valorizar e o reconhecer o que faz cada um identificar-se e sentir pertença.

“os valores não são “pensados”, nem “chamados”; são vividos e surgem dentro do mesmo vínculo com a vida material e as relações em que surgem nossas ideias. São as normas, regras, expectativas, etc. necessárias e aprendidas (e “aprendidas no sentimento) no “habitus” de viver; e aprendidas, em primeiro lugar, na família, no trabalho e na comunidade imediata. Sem esse aprendizado a vida social não poderia ser mantida e toda a produção cessaria” (THOMPSON, 1981).

O homem responde ao meio ambiente por meio de seu conhecimento, da experiência histórica, das técnicas e das diversas formas de socialização para se abrigar e se manifestar na paisagem. Embora exista a intenção do Estado, do poder dominante, existem os valores de cada grupo e de cada indivíduo. Cada localidade, cada temporalidade tem as suas características. Embora a legislação e o regramento incidam sobre unidades administrativas, cada agrupamento responde particularmente adequando os às suas necessidades, à sua geografia, às suas intencionalidades e aos seus recursos.

Constatar na paisagem, as tensões e contradições, é fundamental para a concepção plural e diversa do patrimônio cultural. Investigar na abordagem cultural significa reconhecer a razão pela qual o homem em seu ambiente, satisfaz suas necessidades vitais, fez suas escolhas e suas expectativas frente às suas possibilidades e recursos e, como continua respondendo e este ambiente. A cultura expressa visões de mundo, condições sociais, ambientais, tecnológicas e de recursos disponíveis, e sempre é fundamental que seja observada comparativamente, de maneira próxima e sem generalizações. Nenhuma cultura é menor ou menos importante, são apenas diferentes.

1.2 SOBRE O CARÁTER DA PAISAGEM E A CARACTERIZAÇÃO COMO REFERÊNCIA

O caráter da paisagem é a resultante do arranjo e interação entre os elementos naturais (topografia, geologia, vegetação, clima), culturais (parcelamento, edificações antigas, tradições, legislação), qualidades estéticas e perceptivas, entre outros. É “o que dá a uma área da paisagem a sua personalidade” (FAIRCLOUGH, HERLIN, SWANWICH, 2018). Se forma pela combinação específica dos elementos naturais e humanos da paisagem que ilustram a evolução da sociedade de maneira reconhecível (TUDOR, 2014).

O artigo 1 da Portaria IPHAN 127/2009, define paisagem como “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”. Na definição do IPHAN, aparecem termos como representativo e peculiar, que podem ser considerados equivalentes a ideia de caráter.

Considerando a complexidade e a quantidade de elementos que constituem a paisagem, a metodologia de pesquisa precisa ser sistemática. A referência desta pesquisa é a caracterização, método construído com a participação da comunidade, de diversos profissionais e de diferentes lentes, que permite a identificação do caráter da paisagem, e a classificação em unidades a serem descritas e mapeadas (SWANWICH, FAIRCLOUGH, 2018).

A caracterização é uma etapa do LCA³ – *Landscape Character Assessment*, que adota escalas maiores de trabalho para a identificação das

³ Landscape Character Assesment – Avaliação do caráter da paisagem.

características e elementos da paisagem, que são agrupadas e descritas após a classificação em unidades. O HCL⁴ – *Historic Landscape Characterization* desenvolve a caracterização pelo viés da antropologia, em escalas menores, dentro do entendimento de cultura, das experiências individuais e de seu valor para a sociedade (TURNER, 2018).

Figura 1 – Fases para avaliação do caráter da paisagem. Esquema gráfico construído a partir de TUDOR, 2014.



A partir da figura 1, após a caracterização, é possível fazer a gestão das mudanças, tomando decisões e fazendo julgamento antes de definir ações de planejamento, manejo e proteção.

Conforme apresentado na figura 2, a caracterização se divide em definir objetivo e proposta, estudo e pesquisa, trabalho de campo, classificação e descrição, avaliação do caráter da paisagem e, por fim, gestão de mudança através de planos, gerenciamentos e proteção e conservação (TUDOR, 2014).

⁴ HCL – Historic Landscape Characterization – Caracterização da Paisagem Histórica.

Figura 2 – Etapas da caracterização. Esquema gráfico construído a partir de TUDOR, 2014.



Na *definição do objetivo e proposta*, se estabelece a ênfase, a escala do mapeamento e a extensão territorial do projeto mediante a avaliação dos recursos humanos e capitais. Nesta fase, estrutura-se a metodologia e uma breve descrição do projeto.

Na etapa do *estudo e pesquisa*, organiza-se a revisão de aspectos naturais, culturais/sociais e associações identificados. No *trabalho de campo*, o pesquisador identifica aspectos estéticos e perceptivos, observa a condição, analisa a sensibilidade e identifica se há pressão por mudanças. Entre campo e estudo, são sobrepostas camadas identificadas e estabelecidas relações que contribuem para o caráter da paisagem (SWANWICH, FAIRCLOUGH, 2018).

A classificação das áreas de caráter e tipos de caráter de paisagem se dá pelo mapeamento, por descrição e apresentação de imagens. Além das unidades, são identificadas as características-chave. Hierarquicamente, a classificação estrutura tipos e particulariza as áreas de caráter.

Os tipos de caráter são genéricos, acontecem em diferentes lugares e sua nomenclatura tende a ser descritiva (CRANBORNE CHASE AONB, 2016). Compartilham semelhantes padrões de geologia, topografia, drenagem, vegetação, uso e padrão de assentamento (TUDOR, 2014).

As áreas de caráter são únicas e reconhecíveis, possuem senso de lugar e são denominadas por um nome de uma localidade (CRANBORNE CHASE AONB, 2016). Nelas, há caráter e identidades particulares (TUDOR, 2014).

A Chancela da Paisagem, decretada pela Portaria n. 127 (IPHAN, 2009), é o instrumento para a sua proteção no Brasil. Uma vez que a legislação brasileira trata do patrimônio natural e cultural individualmente, e que a paisagem apresenta natureza e cultura integradas, é importante observar que na portaria não foram estabelecidos parâmetros metodológicos, sistemáticos e renováveis para efetiva proteção.

Rafael W. Ribeiro (2017) aponta que a metodologia de paisagem precisa identificar, classificar, analisar unidades e subsidiar medidas de proteção. A caracterização permite ajustes e acréscimos de informações constantemente. Este método viabiliza a chancela da paisagem de maneira sistemática e multidisciplinar, pois permite diagnóstico, classificação e estabelecimento de medidas de proteção para o gerenciamento da paisagem em diferentes escalas.

1.3 OLHAR EM CAMPO, ESTUDAR DOCUMENTOS E ICONOLOGIA: VER E RECONHECER

Ir a campo e estabelecer relações com os documentos analisados permite reconhecer as especificidades. Deffontaines (1936) ao definir diretrizes para o viajante ativo, ressalta que observar a paisagem é olhar atentamente e encontrar a unidade que designa e permite identificar seus elementos característicos.

Examinar os elementos naturais permite verificar os problemas que o homem solucionou com sua condição de vida, seu conhecimento, sua cultura para fazer a sua morada, fazer a circulação de mercadorias oriundas do trabalho e da produção (DEFFONTAINES, 1936). Cada dimensão expressa como o homem foi transformando, e sendo transformado pelo ambiente.

Na paisagem do Vale do Paranapanema, está expressa a forma como a geografia definiu e foi definida pela ação dos posseiros e, como diante das dificuldades, estes fizeram morada e cultura. Como consequência, demonstra como a ferrovia teve seu traçado definido por esse panorama existente e pelos requisitos técnicos para a sua implantação.

Com a finalidade de compreender a relação entre ambiente e documento, legislação, aspectos sociais e culturais é necessário o trabalho de campo. Do campo é possível identificar o que a legislação, as instituições e governo definiram quanto à ocupação das terras, e como os homens comuns se adaptaram e criaram paisagem.

Para relacionar as observações de campo à parte da análise documental, foi adotado o método de leitura de mapas proposto por Jorge Pimentel Cintra (2016) que propõe a análise iconográfica e iconológica. Na primeira etapa, descritiva, o pesquisador se atenta à caracterização do espaço, à geometrização, à busca de compartimentação e identifica uma síntese. Na segunda etapa, chamada análise iconológica, o pesquisador situa o documento no tempo e busca referências externas com o objetivo de compreender e atribuir sentidos ao mapa.

“Observar é ver em profundidade”. O mapa não deve ser olhado rapidamente e ser classificado. É necessário que seja descrito, dividido e analisado em sua estrutura, para que seja feita uma síntese e atribuição de sentidos. É importante identificar o que divide o espaço, se uma temática ou um elemento representado. Também é importante identificar as representações da natureza, a toponímia e também fazer contextualizações (CINTRA, 2015).

Reconhecer as causas material, formal, eficiente, exemplar e final fazem parte do processo iconológico. Sua essência está presente em sua causa formal, pois define propriedades e características gerais. A autoria também permite pistas e entendimentos e estão relacionados à causa eficiente. A causa exemplar estabelece se há modelo ou protótipo que foi usado. E a causa final trata da intenção ou finalidade do mapa. É necessário fazer perguntas ao mapa, recorrer a fontes externas para o reconhecimento e análise (CINTRA, 2015).

“O conhecimento do mundo se faz através de representações” (CLAVAL, 2011). Na mesma maneira que os mapas, os documentos demonstram intenções e permitem interpretações de uma época. E em campo, as interpretações resultantes desses documentos e mapas são identificadas. Uma vez que a paisagem é reconhecida em campo e no documento, as informações precisam ser organizadas para que se tenha a noção da totalidade. Para essa organização as ferramentas serão novamente o mapa, a fotografia e a descrição.

“O mapeamento permanece então uma ferramenta vital de análise e um modo significativo de representação no estudo das interconexões entre cultura e espaço” (COSGROVE, 2005). O mapa é base para estudo da pesquisa por meio do método iconológico, e ferramenta para representação e análise de diversas características presentes na paisagem oriundas da lei, das normas e de outras. Também é produto da pesquisa já que é ferramenta de representação das unidades de paisagem na caracterização.

O mapeamento permite a apreensão do que está identificado possibilitando diversas leituras e viabiliza a compreensão do processo de formação da paisagem. Assim, torna-se fundamental para o reconhecimento e identificação do caráter da paisagem pela comunidade, viabilizando a proteção e apropriação do patrimônio cultural, permitindo a cada um a sua experiência de paisagem. O mapa fornece a orientação ao viajante, permite que ele defina o seu próprio percurso, sua escala de observação, seu tema e seu objetivo.

Boaventura Santos (2010) questiona qual é a escala para o mapa, qual deve ser a projeção adotada, qual deve ser o centro e quais símbolos devem ser usados na representação da paisagem. Ressalta que se a objetividade é uma meta, o mapa deve seguir à normatização. Entretanto, caso o mapa se destine a representação da realidade, a subjetividade vai nortear a sua confecção, e posterior leitura.

Através da geometria de área, os polígonos representam fazendas, municipalidades, comunidades, territórios. As retas representam estradas, rodovias e caminhos. E por meio de pontos: estações, moradas, e outros pontos de interesse. E nessa abstração geométrica são acrescentadas informações levantadas e vivenciadas em campo e a esta abstração, é dado nome e significado. E é assim que o mapa representa a paisagem e permite leituras.

“não se exige um conhecimento aprofundado no manuseio de naco de dados e nas tecnologias do geoprocessamento, mas a compreensão dos mecanismos para gerar essas informações e os impactos culturais que esses processos acarretam. O registro de áreas culturais e a localização de elementos culturais materiais e imateriais [...] continuam sendo uma atividade essencial de preservar e conservar a diversidade cultural no Brasil (SEEMANN, 2010).

A citação é fundamental para a construção dessa pesquisa que discute o patrimônio cultural, e pretende identificar o caráter da paisagem, suas unidades e características para a construção de base de informações e imagens para o geoprocessamento posterior das informações levantadas.

Muito se discute sobre as passeios e rotas rurais como atividade turística. E esta é uma justificativa para o mapeamento, pois permite ao viajante a liberdade na definição do roteiro e a possibilidade descobrir novidades e encantos. Algumas atividades turísticas privilegiam o fotogênico, o típico, o que é fácil de digerir, estável e transparente (MENEZES, 2002). O mapeamento permite que seja visto além dos pontos de interesse baseados em imagens pré-formadas e pré-concebidas, fortalecendo concepções já consolidadas.

Pretende-se que desdobramentos da pesquisa, mapeamento possibilitem às pessoas a experiência, o reconhecimento e identificação do patrimônio cultural existente e presente na paisagem permitindo que seja observada a herança, a transferência e as inovações das gerações passadas e dos diferentes grupos comunitários. E como há diversos grupos humanos e tempos, há diferentes expressões. Estas, nem sempre estão em concordância, podem estar em conflito e em tensão.

A paisagem precisa ser entendida a partir das relações existentes nos grupos de fenômenos e em sua ordenação. Os fenômenos são associados e

interdependentes, e precisam ser entendidos em suas relações de maneira crítica, não limitada ao racionalismo, dada a complexidade de fatos. Portanto, estudar a paisagem deve se apoiar em método comparativo (SAUER, 1925).

Sauer (1925) identifica que a paisagem tem dois conteúdos: o sítio onde está o somatório de todos os recursos naturais disponíveis ao homem; e a expressão cultural que marca da ação do homem. Esses conteúdos se materializam nas qualidades físicas, nas formas de uso, e nos fatos da base física e da cultura humana. As estruturas e funções integram os conteúdos de maneira a permitir a sua coexistência e conflito. A realidade de uma localidade se associa com outras estabelecendo limites e relações.

Elementos naturais, culturais, sociais e de percepção se agrupam de maneira única para que a paisagem seja reconhecível e seus limites sejam estabelecidos. O conceito de caráter se aplica a esse entendimento por ser comparativo e por trabalhar com unidades reconhecíveis.

Há o reconhecimento de que a paisagem é marca e matriz. Sendo marca ela expressa, e matriz ela participa de esquemas de percepção, concepção e de ação da civilização. A marca é a escrita na terra feita por uma sociedade. E a matriz é a base para as novas escritas. Como forma de interpretar essas relações, Berque (1984) propõe inventários como método que identifica os elementos da paisagem e estabelece relações entre a paisagem e sociedade que a produz e a observa.

Para Cosgrove (1989), a paisagem remete à posição dos indivíduos no esquema da natureza que é conhecido por meio da razão humana e que somente a partir da técnica, participamos da natureza enquanto seres humanos. Nessa afirmação mostra que a geografia está em toda a parte, que é uma fonte constante de beleza e feiura, acertos e erros, de alegria e sofrimento, tanto quanto é de ganho e quanto é de perda. A geografia é uma ciência da humanidade, ou ciência social.

A paisagem humana precisa ser estudada como um poema, um filme ou um quadro. Sua leitura requer a elaboração de mapas e trabalhos de campo. Esses procedimentos precisam ser confirmados por evidências orais, documentais, iconográficas, arquivísticas, artísticas, entre outras. Depois de lida, a paisagem precisa ser comunicada por meio de palavras escritas e mapas (COSGROVE, 1989).

Esta descrição precisa contemplar contradições uma vez que, pode ser percebida de diferentes maneiras. Por conta de sua complexidade requer a classificação e divisão em unidades, características e elementos de maneira a

viabilizar a construção de textos descritivos acompanhados de imagens e esquemas gráficos. Apesar da aparente racionalidade proposta não pode tender à generalização inviabilizando a percepção de particularidades.

A caracterização permite identificar características, classificar e agrupar unidades na paisagem. O produto da caracterização é a descrição e o mapeamento que viabilizam diferentes apreensões e apropriações do patrimônio cultural. Não trabalha somente com as *tradições inventadas*, e sim, com o que está posto em constante dinâmica, contradição e complexidade.

1.4 REFERÊNCIAS E CULTURA PAULISTA

Diante da impossibilidade de implantação do sistema de produção monocultor de cana gerado pela Serra do Mar e de Paranapiacaba, durante o período colonial a sociedade paulista teve pouca relação com a metrópole. Nesse período, as atividades econômicas estiveram ligadas à subsistência, à economia de troca, ao extrativismo e à pequena produção industrial em atendimento das necessidades dos grupos sociais.

A ocupação paulista foi marcada pela catequese, aprisionamento e relações de dominação com indígenas. O cunhadismo e a influência mameluca deram aos europeus, em busca de riqueza, a possibilidade de se deslocar e adentrar o território graças ao conhecimento indígena sobre o território (ZEQUINI, 2004).

A dominação indígena trouxe à cultura paulista aspectos do modo de viver como a produção itinerante e o conhecimento ambiental. Tais fatos, que se observam no período colonial, permanecem na cultura caipira, por exemplo. Além disso, nos hábitos alimentares do povo paulista estão presentes o consumo de içá, mandioca, milho, feijão, pimenta, pinhão, palmito, jabuticaba, fumo, entre outros alimentos.

A andança e a autossuficiência estiveram presentes desde os tempos coloniais em que os paulistas viviam com poucas relações com a metrópole e com os centros urbanizados (HOLLANDA, 2017). O caminhar nas bandeiras, monções, tropas e expedições fez parte da trajetória paulista.

Somente no século XVIII, com a produção de cana-de-açúcar no vale do Paraíba, e o conseqüente fortalecimento de vilas e cidades, que os paulistas

deixaram o isolamento por conta dos contatos sociais e negócios que fortaleceram vilas e cidades. De certa maneira, estas relações favoreceram o plantio de café nas terras paulistas, cujo cultivo iniciou no vale do Paraíba, e se expandiu para o oeste acompanhado da ferrovia (velho oeste) nas regiões de Campinas, Itu, Jau, Ribeirão Preto, Barretos e Bauru (ZEQUINI, 2004).

“Famílias mais pobres vão procurar um espaço em que possam sobreviver. A Lei de Terras, de 1850, vem dar um golpe definitivo nos posseiros”. Estas famílias foram se estabelecer em terras sem qualidade, fora dos latifúndios, nos bairros (FRANCISCO, 2004). Nesse contexto, pessoas que buscavam terras para se assentar e legitimar posses caminharam para aqueles que eram os *terrenos desconhecidos, habitados por indígenas ferozes*.

Portanto, o caipira estava fora dos ciclos econômicos e das atividades oficiais e vivia em suas comunidades de posses vagas, sem limites claros. A expressão *caipira* remete a um conjunto que “na habitação, na dieta, no caráter, gravou-se para sempre o provisório da aventura” e é a expressão não ambígua de um modo de ser, um tipo de vida e nunca um tipo racial (CANDIDO, 2010). Este tipo rustico, simples, com sua noção de tempo longo e sua forte conexão com a terra é diametralmente oposta à concepção capitalista de trabalho e de vida.

O isolamento decorrente da grande disponibilidade de terras, foi também uma condicionante do modo de vida caipira que determinou o *fazer* tudo desde a comida, a vestimenta, a ferramenta e os utensílios. Autossuficiência esta, que já era traço na cultura paulista por conta da pouca relação com a metrópole. Na casa paulista ainda hoje é usada a gamela e a cabaça, por exemplo. E também são muito comuns, a produção familiar de açúcar, pinga, queijo, doces, a pamonha e o crochê.

A economia caipira se baseia na subsistência, na troca, na ocupação esparsa e agricultura itinerante, resultantes da rusticidade da forma de plantio, da dependência das queimadas e da grande disponibilidade de terras. A ocupação dispersa formou os bairros: unidade fundamental da sociabilidade caipira. O bairro tornou-se assim uma “naçãozinha” (CANDIDO, 2010). Havia proximidade física e necessidade de cooperação entre os caipiras, que resultavam em alimentação e festa. As festas importantes são a Folia de Reis (6 de janeiro), Festa do Divino Espírito Santo, festas juninas em homenagem a Santo Antônio (13 de junho), São João (24 de junho) e São Pedro (29 de junho) e outras associadas aos santos de devoção.

O sertanejo tem habilidade em encontrar água e se estabelece nas áreas de “boas águas e bons ares”, fugindo de poças e rios pestilentos (HOLLANDA, 2017). Monbeig (1984) aponta que rios e ribeirões, afluentes do Paranapanema, possuem bastante inclinação em seu curso gerando água corrente e pouco “pestilenta”. É o caso dos rios Novo, Sapé, Capivara, Pari, onde estão algumas cidades perto como Campos Novos, Salto Grande, Conceição do Monte Alegre, Maracaí e Platina.

Após as posses veio a ferrovia com a sua zona de influência para ocupação do sertão já ocupado. A ferrovia trouxe o *progresso* para os espaços urbanos com a presença das indústrias Matarazzo, SANBRA – Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, Anderson Clayton, e fortaleceu as atividades comerciais além de, formalizar a venda de lotes e estimular a imigração para as terras do novo oeste.

“A modernidade é uma espécie de mistificação desmistificadora das imensas possibilidades de transformação humana e social que o capitalismo foi capaz de criar, mas não é capaz de realizar” (FRANCISCO, 2004). A ideia de que a ferrovia e imigração desenvolveu e ocupou a região tem a ver com o apagamento da cultura caipira inviabilizando a transformação e fazendo a destruição do que ficou associado ao atraso. Nesse momento, a cultura foi “europeizada”, apagando a cultura caipira. Esta construção nacionalista fundou o mito paulista: o bandeirantismo sucedido pelo presente moderno e europeizado. Nesta tradição foram apagados diversos grupos: os indígenas, os caipiras e tantos outros.

O progresso (BENJAMIN, 1940) está associado à destruição portanto, na história paulista não foi diferente. Houveram sucessivos apagamentos. Primeiro da cultura indígena, seguido da cultura caipira, depois da cultura da ferrovia. Há sempre a ideia de atraso e progresso, em uma constante sucessão de tempos. Esta alternância e constante valorização do “novo” tem reflexos na política de proteção do patrimônio cultural.

No oeste paulista, o esparso e limitado patrimônio cultural reconhecido por sua comunidade está relacionado à ferrovia, às igrejas, aos nomes das famílias ricas. Estas são as invenções que se tornaram tradição⁵. E que aparecem nos livros de memorialistas, na fala das pessoas antigas e nos parques

⁵ Em a Invenção das Tradições, Eric Hobsbawm (2012) disserta sobre a necessidade de criar passado glorioso, contínuo e, fantasioso. Acontece na ausência de cientificidade da história contada e na precariedade dos meios de pesquisa.

reconhecimentos. Entretanto, sua condição denuncia a ausência de política de proteção efetiva.

Outra questão presente, é que não há política de memória que estabeleça os laços entre o reconhecimento e a comunidade. O senso comum é “*na minha cidade não tem patrimônio*”. Esta circunstância relaciona-se à indiferença do poder público, à ausência de uma política de memória e de participação da população no processo de valorização do patrimônio cultural. Não existe o entendimento sobre a memória e a importância da cultura, e do patrimônio cultural regional.

No interior do Estado de São Paulo, áreas de ocupação recente, o conceito de patrimônio cultural difundido está somente ligado aos bens excepcionais, que receberam o reconhecimento de órgãos como CONDEPHAAT, IPHAN e UNESCO. Portanto, a paisagem das zonas ocupadas no final do século XIX e início do século XX são negligenciadas.

Esta é uma das inquietações desta pesquisa e motivação para ir além da história oficial e dos grandes monumentos. O que representa a trajetória para o oeste? Quais são as origens da ocupação? Quais elementos e características são importantes para a proteção do patrimônio cultural?

A cultura para Lobato Correa (2014) pode ser entendida como conjunto de significados e representações criados e vistos dentro de um contexto e pode ser analisada de diversos modos. Geralmente é importante encontrar a relação que permita ler a identidade, o poder e o status presente. Para tanto, é importante ter vivenciado, reconhecer significados através da experiência pessoal.

A cultura está presente no nome dos lugares e impressa nas relações de poder e influências políticas. No Vale do Paranapanema, o que significavam tantos nomes indígenas se os mesmos foram dizimados? O que significavam nomes de grandes árvores em determinados lugares em que não se pode ver nenhuma delas em pé? O que significavam tantos nomes de animais?

Houve evolução da toponímia dos lugares. Na ocupação caipira, predominam nomes de acidentes naturais, animais e indígenas. No avanço e primórdios da Sorocabana, vieram os nomes políticos, das personalidades *importantes* e novamente, nomes indígenas. Atualmente, voltaram o nome das personalidades e de indicações políticas, que foram apagando nomes indígenas, de animais e acidentes naturais.

Nomes de rio como Jaguaretê, Capivary, Pirapitinga, Paranapanema e Pary são indígenas e aparecem em mapas do século XIX. No século XX, cidades como Cândido Mota, Presidente Epitácio, Presidente Prudente destacam nomes políticos. Mas, também há referências caipiras nas cidades como Rancharia, Palmital, Assis e há referências indígenas em Tarumã, Ibirarema, Maracaí.

Serra do Mirante, Bela Vista e depois Echaporã. Em uma cota mais alta do terreno, foi o nome dado ao elemento proeminente do relevo que possibilitava o controle da visão – a forma como o colonizador vê e pode se proteger e atacar os indígenas. Bela Vista foi a romantização da natureza, a criação da paisagem cênica. Por fim, Echaporã, uma palavra indígena que significa bela vista. O termo indígena veio após a dizimação indígena. Depois aparece Bela Vista do Paraíso no Paraná, que não é a vista da nascente e todo o vale, e sim a vista da foz para o vale. Trata do horizonte a descobrir e não do horizonte descoberto. A forma de olhar depende do percurso que o homem fazia.

O patrimônio cultural deve ser resgatar os enraizamentos e demonstrar as tensões existentes. A característica de andança e de transitoriedade da cultura paulista colonial influenciou a trajetória recente de ocupação. Que foi estabelecida no *território desconhecido* e foi apagada pelo *progresso* que veio junto à ferrovia. Aquilo que foi o *progresso*, hoje, representa a decadência e o abandono do sistema ferroviário em detrimento das rodovias. Ao olhar as terras do Oeste Paulista, na paisagem cultural, podem ser visto o amálgama das diversas camadas de tempo e de cultura, características da região. E o que deve ser protegido como patrimônio cultural e valorizado é aquilo que torna reconhecível a margem direita do Rio Paranapanema, as terras que foram posse de José Teodoro do Souza, que receberam os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, onde é contínuo o apagamento de seu passado em função do dito *progresso*.

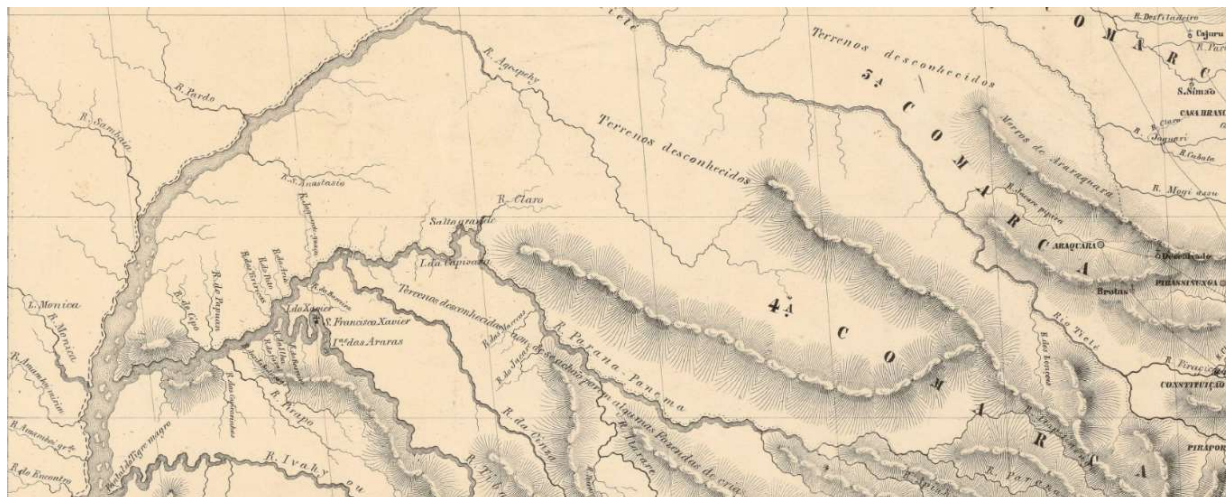


Angelus Novus, Paul Klee, 1920

Os itinerários se dão em campos localizados no espigão Paranapanema e Peixe. Ao longo desses percursos, permanecem camadas antigas, expressões da relação entre homem e ambiente definida por um amplo conhecimento ambiental e poucos recursos. Nos campos, áreas adequadas a criação de gado, predomina a visibilidade proporcionada pela topografia plana e nas proximidades da água, onde há o abastecimento e orientação, predomina o fechamento das matas (MOMBEIG, 1984).

A terras do vale do Paranapanema foram denominadas por “terrenos desconhecidos” (figura 4), “habitados pelos índios” (figura 5), terras da Estrada de Ferro Sorocabana entre outras. Cada uma destas denominações representou uma intencionalidade. A área que tinha povos originários, recebeu aldeamentos jesuíticos, catequeses, lutas e atividades de posseiros, foi transformada pelos empreendimentos de colonização e ferrovias. Esta longa caminhada definiu o caráter do Vale do Paranapanema.

Figura 4 - Recorte da *Carta topographica da Provincia de Sao Paulo. 1847*. Representados os Rio Parana Panema e o Aguapehy sem precisão e correção. A partir de Salto Grande, no sentido da foz do rio Paranapanema, poucos afluentes foram identificados.



Fonte: Bibliotheque Nationale de France.

Figura 5 - Recorte da *Carta da Província de São Paulo*. 1887. Pode ser observado o Rio Paranapanema, o Morro do Diabo, o Rio Agapehy, a Serra de Agudos e inscrição sertão desconhecido habitado pelos índios.



Fonte: Bibliotheque Nationale de France.

Há ampla bibliografia sobre as lutas travadas e sobre o processo histórico de ocupação nos textos de regionalistas e daqueles que estiveram presentes como Teodoro Sampaio (1889) a partir da Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo, Amador Nogueira Cobra (1923) e Bruno Giovanetti (1943). E há pesquisas históricas e geográficas como a de Arruda Dantas (1978), Pierre Monbeig (1984), e de Eduardo Giavara (2016), e outros trabalhos que discutem a ocupação do oeste paulista a partir do conceito de fronteira, de aspectos fundiários e da luta contra povos originários.

2.1 A POSSE DE JOSÉ TEODORO DE SOUZA

A presença de José Teodoro de Souza foi marcante nas terras do vale do Paranapanema. Figura bastante controversa, elogiada e criticada, veio de Minas Gerais e tomou posse de uma vastidão de terra e a mesma maneira de todo excluído do sistema, morreu pobre e com pouco reconhecimento.

Ele veio à procura de terras e a partir de Botucatu, transpôs o Rio Turvo e seus afluentes e em 1856 deu a conhecer títulos de ocupação de uma vasta gleba de 60 quilômetros por 150 quilômetros de fundo (MOMBEIG, 1984), que se estende do Rio Turvo até as proximidades com a barra do rio Tibagi (figura 6). Fundou São Pedro do Turvo, Campos Novos e Conceição do Monte Alegre para atrair e povoamento e negociou terras para a sua família e amigos.

Figura 6 - Área de estudo. Posse aproximada de José Teodoro de Souza.



Fonte: Autora sobre Google Earth, 2021.

Para a distribuição de lotes, dividiu a grande área em aguadas, criando propriedades que coincidiam com o vale de um rio. A posse da água era fundamental pois era ela indispensável para toda e qualquer propriedade (MONBEIG, 1984). Atualmente, é comum localizar-se nas áreas rurais por meio do termo “água”, que identifica comunidades rurais nas quais famílias mineiras, ou grupos de conhecidos, dividiam tarefas, trocavam produtos e favores, festejavam, entre outros. O nome indica a localidade e a identidade. A “água” equivale ao bairro rural pela qual são identificadas as famílias, as festas que são celebradas, as capelas e como é ou foi a vida do grupo.

A água definia a forma como eram ocupados os lotes rurais. “A escolha, para casas de vivenda, dos fundos de vales, onde mais se movimentaria essa

máquina, é um distintivo peculiar dos paulistas e seus descendentes” (HOLLANDA, 2017). A máquina era o monjolo, cujo funcionamento precisaria estar próximo da água, e esta foi determinante na localização das casas característica destas comunidades.

Os caipiras de Minas Gerais desenvolveram lavouras pequenas, criaram e venderam animais e os poucos excedentes da produção. A economia, por muito tempo, esteve baseada na troca e venda de produtos excedentes. A rede de estradas e caminhos aproveitou as linhas de crista, contornou cursos d'água e ligou propriedades rurais.

Os mineiros consolidaram os primeiros núcleos urbanos: Campos Novos, São Pedro do Turvo, Conceição do Monte Alegre e outros que foram preteridos pela ferrovia. Com a chegada dos trilhos em 1909, em Salto Grande, aumentou a demanda por terras e também se iniciou a atuação das empresas colonizadoras. O trajeto da ferrovia seguiu interesses imobiliários, e o modo de vida “*caipira*” foi sendo substituído pela formação das cidades, pelos levantamentos científicos e mapeamentos (GIAVARA, 2016).

2.2 MAPAS DO SÉCULO XIX

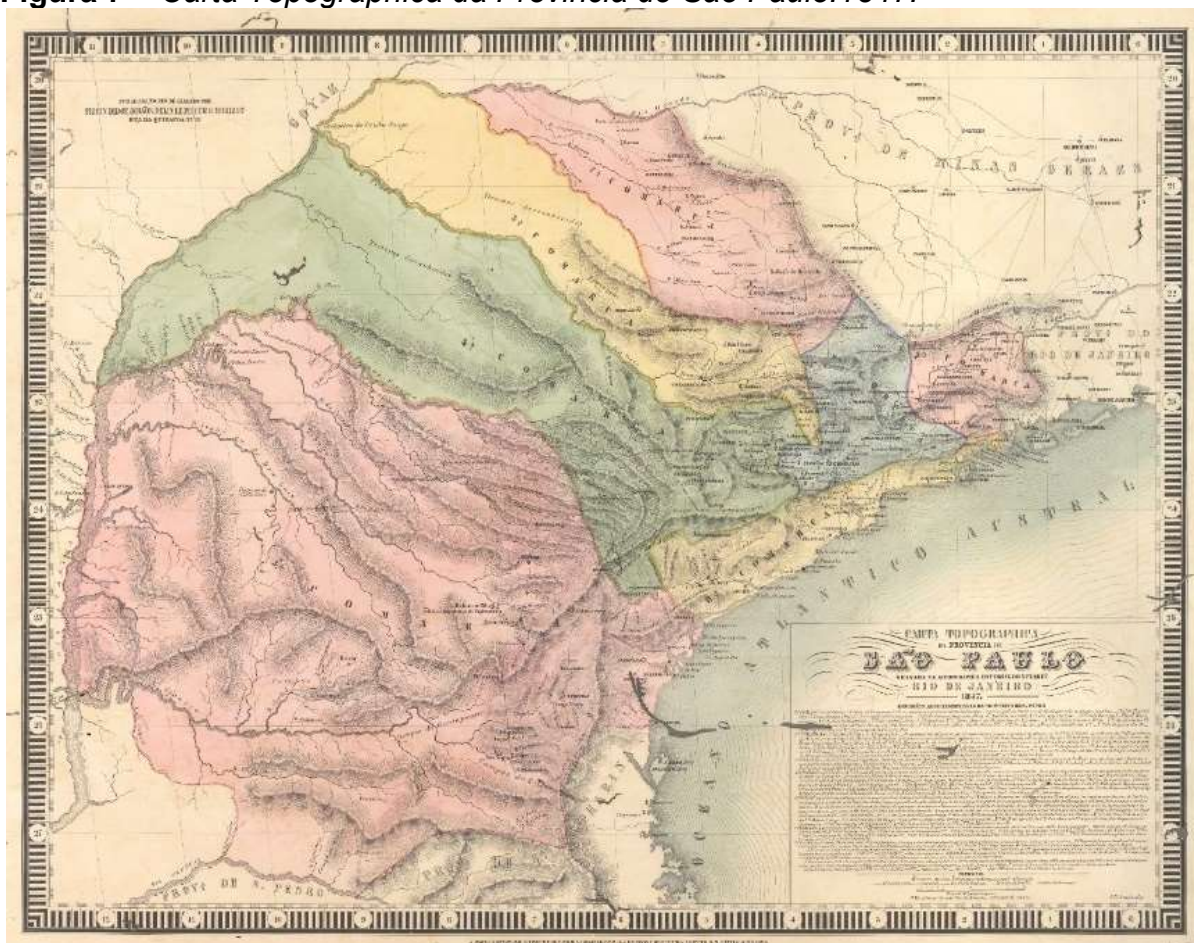
Os mapas representam intencionalidades. Sua observação deve considerar o que está por trás de suas indicações e qual é o seu contexto. É necessário interpretá-lo e identificar relações entre natureza e cultura presentes. Os mapas são discursos políticos, demonstram identidades, emoções e memórias (SEEMANN, 2010).

Para esta pesquisa foram usadas as litografias, ou seja, gravuras reproduzidas para diferentes finalidades e solicitadas por diferentes instituições e que estão em diferentes escalas. Para além da análise material, este capítulo analisa uma sequência de mapas do século XIX a partir do método iconológico proposto por Jorge Pimentel Cintra (2015).

A *Carta Topographica* da Província de São Paulo, de 1847 apresenta a divisão entre continente e oceano. No continente estão as províncias limítrofes à de São Paulo e as sete comarcas da província estão destacadas em cores (figura 7). Trata-se de uma litografia com a divisão administrativa que representa com pouco detalhamento os acidentes geográficos, vilas e povoações.

Na figura 7, o Paraná é uma comarca da Província de São Paulo⁹. Data de 1847, três anos antes da publicação da Lei de Terras, e ainda há “terrenos desconhecidos” na parte oeste da província paulista.

Figura 7 – Carta Topographica da Provincia de São Paulo. 1847.

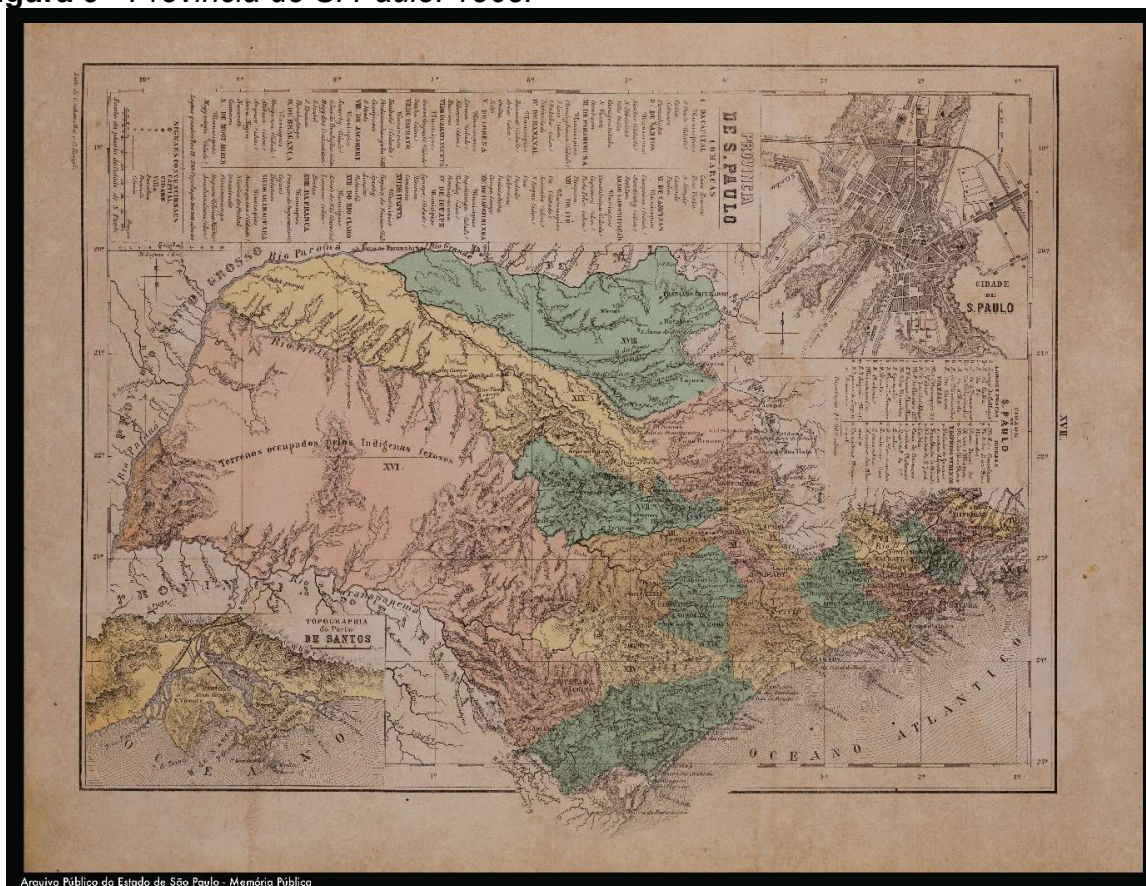


Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Ao observar o recorte da carta feito na figura 8, a 5ª comarca, área que atualmente compreende o norte velho do Paraná, há a seguinte inscrição “*terrenos desconhecidos aonde se encontram algumas fazendas de cria*”. Estas fazendas tinham criação de gado, invernadas, e indicam uma ocupação possivelmente associadas às tropas. Na 4ª comarca, há a seguinte inscrição: “*huma das mais ricas do pais*”. Pode se concluir que há a intencionalidade de valorizar as terras da 4ª comarca e já indicar ocupação no Norte do Paraná e valorizar a terra roxa.

⁹ A província do Paraná desmembrou-se da Província de São Paulo em 1853.

Figura 9 - Província de S. Paulo. 1868.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo

A figura 10 representa os afluentes do Paranapanema de forma incorreta quanto ao traçado e nomenclatura. Apresenta elevações no terreno como a Serra do Mirante e o Morro do Diabo, entretanto, estão em posições formas diferentes das reais. Mostra uma travessia próxima do rio *Jaguarete Guassu*, conforme denominação no mapa.

Figura 10 – Recorte do Mapa Província de S. Paulo. 1868.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo

Na figura 11 é apresentada a *Provincia de São Paulo, de 1879*, em preto e branco. Há sombras para indicar acidentes do relevo e textura para a água. Representa as províncias limítrofes a São Paulo: Minas Gerais, Mato Grosso e Paraná.

Figura 11 - Provincia de São Paulo. 1879.

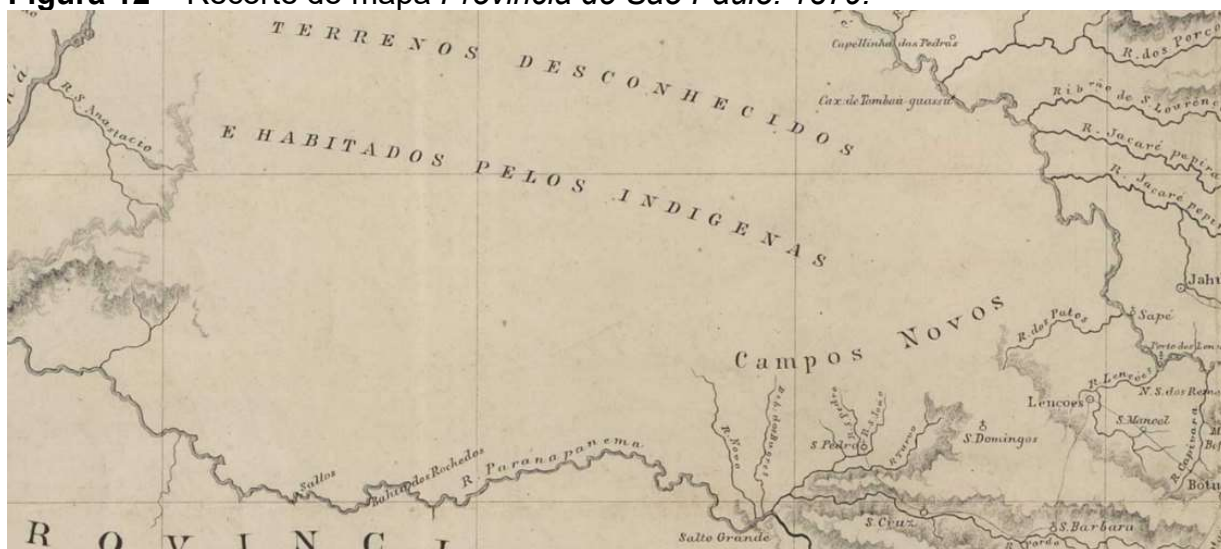


Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Na figura 12, há um caminho ao patrimônio de São Pedro. Está indicado Campos Novos, localidade cujo nome é uma referência à natureza predominantemente composta por campos. O Rio Pardo e Rio Turvo aparecem representados corretamente, e estão indicadas as localidades de Santa Cruz e de São Pedro. Rio Novo também aparece.

A área compreendida entre o Rio Tietê e Paranapanema como “terrenos desconhecidos e habitados pelos indígenas” parece unir informações dos mapas anteriores. Não há detalhamento sobre a hidrografia na região oeste. A área é representada como um grande vazio, com poucos afluentes indicados. Salto Grande e Serra do Diabo são acidentes geográficos identificados.

Figura 12 – Recorte do mapa *Provincia de São Paulo. 1879.*



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Na figura 13, mapa mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração¹¹, mostra a província em destaque e a subdivisão em duas partes: uma verde e outra amarela. A cor verde destaca o núcleo colonial, uma extensa área à oeste e alguns núcleos salpicados no território. Os quadros, mostram a localização do Brasil na América do Sul, diagrama com altitude, distância do Porto de Santos e temperaturas médias que são relevantes para os imigrantes.

São indicados os trechos navegáveis do rio, ferrovias, rotas marinhas. E as terras do oeste como “terrenos despovoados”, como um grande espaço a ocupar. Indica a Serra do Mirante e a Serra do Diabo com melhor precisão. Os afluentes não são indicados por nomes, mas estão representados.

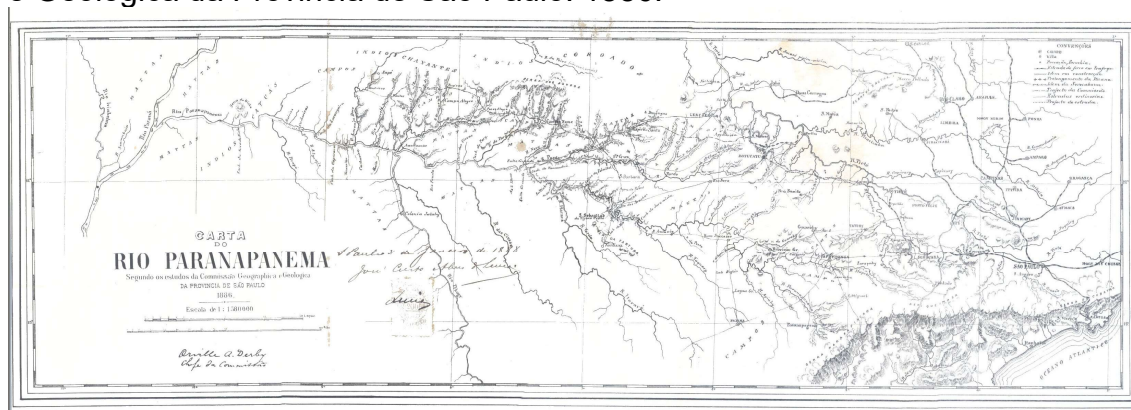
O trajeto percorrido pela ferrovia no Vale do Paranapanema pode ser justificado com observância ao mapa da figura 13. O mapa apresenta a navegabilidade do Rio Paranapanema à jusante da foz do Rio Capivara. Diante disso, a concessão de navegação teria a possibilidade de explorar uma faixa de 20 km para criação de núcleos coloniais. Da mesma maneira, a Companhia Sorocabana teria uma faixa de 20km a partir do leito ferroviário. Portanto, pode se afirmar que a vertente paulista do Paranapanema foi dividida entre duas concessões.

¹¹ Foi criada em 02/07/1886, com a finalidade de estimular a imigração para a lavoura de café no Brasil.

Carta do Rio Paranapanema, de 1886, representa o rio e seus afluentes da nascente à foz. Foi produzido a partir dos levantamentos da Comissão Geográfica e Geológica, e mostra caminhos, povoações, unidades de relevo, grupos indígenas, e a separação entre continente e oceano. Trata-se de documento científico de maior precisão e acuidade que os anteriores, está em uma escala que permite maior detalhamento (figura 15).

Esta carta e o *Mappa da Provincia de São Paulo mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo* foram modificando a imagem das terras do vale do Paranapanema para estimular o interesse público pelas terras que poderiam ser adquiridas e ocupadas.

Figura 15 – Carta do Rio Paranapanema segundo estudos da Comissão Geographica e Geologica da Provincia de São Paulo. 1886.

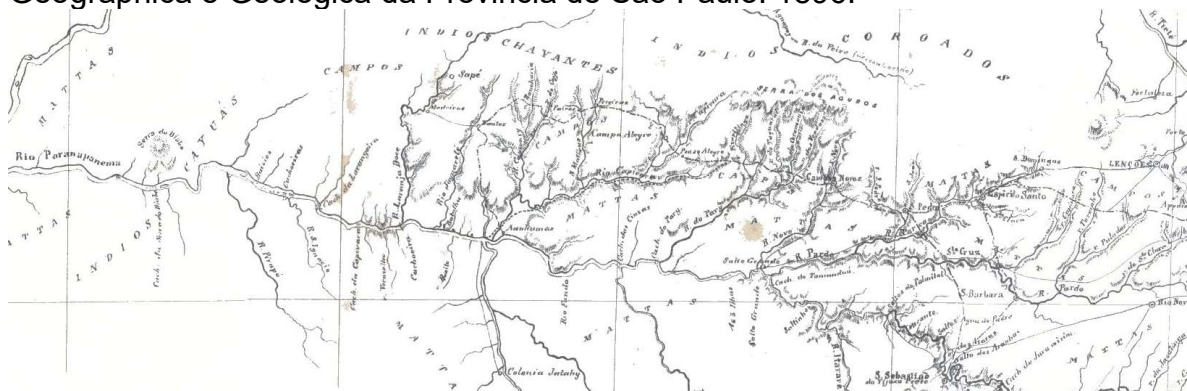


Fonte: Arquivo Público de Estado.

A figura 16, apresenta o detalhe ampliado no qual está representado o trajeto da Comissão que vai de São Manoel nas proximidades de Botucatu, passa por Espírito Santo, São Pedro, Campos Novos, Campo Alegre, Nantes e vai até Anhumas na margem do Rio Paranapanema.

Há uma estrada que sai da Colônia Jatahy e segue paralela ao Rio Tibagi até sua foz no Paranapanema, ao atravessar o rio, no lado paulista, há uma estrada que acompanha o Rio Capivara até encontrar a estrada para Campos Novos. A estrada para Campos Novos parece ser o eixo de adentramento nas terras do sertão.

Figura 16 – Recorte da Carta do Rio Paranapanema segundo estudos da Comissão Geographica e Geologica da Provincia de São Paulo. 1896.



Fonte: Arquivo Público de Estado.

A Planta Geral de 1892 apresenta as estradas de ferro nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Espírito Santo. Muitas estão em projeção indicando projetos feitos nos primeiros anos após a proclamação da República. Nesse sentido, as projeções de estradas indicam a intenção de mostrar um país em formação e com boas vias de comunicação (figura 17).

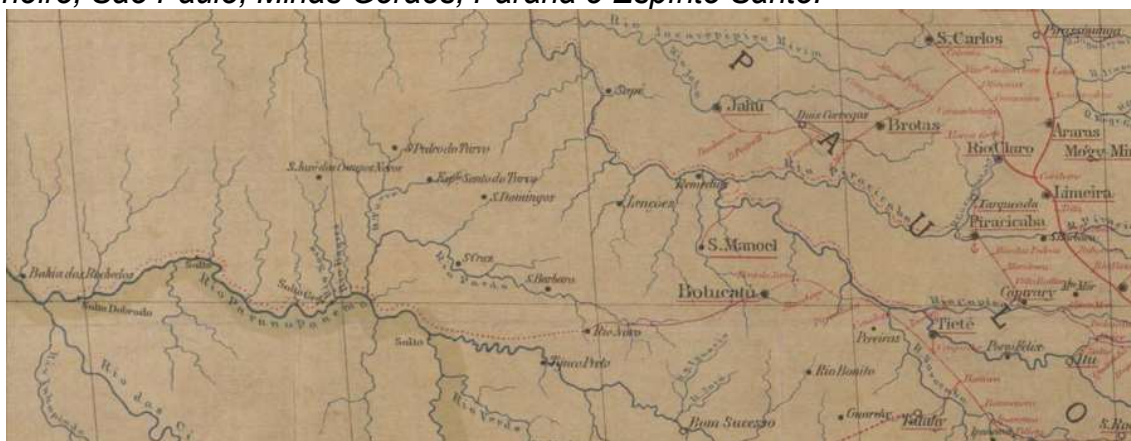
Figura 17 – *Planta Geral das Estradas de Ferro dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes, Paraná e Espírito Santo. 1892.*



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Na figura 18, há uma estrada de ferro, em estudo, que segue paralela ao Rio Paranapanema e é diferente do traçado atual da Ferrovia Sorocabana. Tal modelo de ferrovia exigia muitas obras para a sua implantação e dificultava o aproveitamento do potencial de navegação dos rios pelas companhias. A hidrografia aparece melhor representada, principalmente no que se refere ao Rio Pardo, Rio Bugre e Rio Novo.

Figura 18 – Recorte da Planta Geral das Estradas de Ferro dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes, Paraná e Espírito Santo.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Ao longo do século XIX, pela evolução das cartografias estudadas, percebe-se que houve melhoria na representação dos elementos naturais, maior detalhamento e adequação à realidade. Nesta evolução destacam-se as representações do Rio Paranapanema, seus afluentes e elementos proeminentes como a Serra do Agudos e a Serra do Diabo.

O vale do Paranapanema foi denominado por “terrenos desconhecidos”, “ocupado por indígenas ferozes”, “desconhecidos e habitados por indígenas”, “despovoados” e depois passou a ser identificado por unidades geográficas, grupos indígenas “campos”, “matas”, “cayuás”, “chavantes”.

Nos mapas mais antigos predomina a visão de desconhecimento oficial da vertente paulista do rio Paranapanema, percurso que já havia sido feito por mineiros. Num mapa de colonização, a área do oeste é identificada como terrenos despovoados, com a clara finalidade de demonstrar as áreas que ainda poderiam ser colonizadas: as terras e a promessa da prosperidade!

No fim do século XIX, foram identificados grupos indígenas. As terras indígenas estavam reservadas desde 1985, a partir do Decreto n. 323, de 22 de junho

de 1895. Todas as informações presentes dizem respeito ao valor das terras e as possibilidades de ocupação. No último mapa estudado, um projeto de ferrovia acompanhando o curso do rio. Que finalidade tinham estas representações?

Comparando o mapa de 1886 (figura 14) com o mapa de 1892 (figura 18) com o atual traçado da antiga EFS - Estrada de Ferro Sorocabana, surge um questionamento importante. Qual o motivo da ferrovia seguir a meia encosta do rio Paranapanema, bem no trecho onde não há condições de navegabilidade, e atingir o espigão após o Rio Capivara, onde o rio era potencialmente navegável? Trata-se claramente de uma divisão entre potenciais concessões de ferrovia e hidrovia, que poderiam acelerar a divisão das terras ou ainda uma compensação para as terras altas que tem menor fertilidade em relação às terras roxas situadas na margem do Rio Paranapanema.

Entre os mapas foi feita a expedição do Paranapanema (COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DA PROVINCIA DE S. PAULO, 1890) que excluiu a hipótese de navegação no Paranapanema na 3ª seção. Na 4ª seção, somente havia a possibilidade no período de cheias. Na 5ª seção identificou a necessidade de mais estudos. Sendo navegável, seria concedido a uma empresa e esta concessão teria uma zona de privilégio de 20 quilômetros a partir da margem para estimular a ocupação e colonização. Portanto, não seria interessante ter duas zonas de privilégio sobrepostas, a de navegação e a da ferrovia.

Portanto, no trecho onde havia a possibilidade de navegação a ferrovia se afasta. Em todo o momento, a tentativa era de obter o maior lucro da venda de terras e viabilizar a ocupação das terras do oeste de forma rápida e intensa. Essa é ideia de *progresso* pautada no lucro e na potencialização da exploração, que percorreu o caminho simbólico do Oeste, que há muito acompanha a humanidade.

2.3 DOCUMENTOS E PESQUISAS

Os trabalhos de Theodoro Sampaio foram muito valiosos para o reconhecimento oficial do Vale do Paranapanema e para essa pesquisa. O texto "*Considerações geográficas e econômicas sobre o Valle do Rio Paranapanema*" tratou aspectos do vale que não foram publicados no relatório oficial da expedição de Theodoro Sampaio para os rios Itapetininga e Paranapanema. Nesse documento, foi identificada uma única estrada feita por iniciativa privada que conectava as

propriedades rurais ao longo dos rios afluentes do Paranapanema. Esta estrada foi implantada nos campos e nas partes mais altas, paralela ao rio, “*na distancia de 3 a 5 leguas com a zona da matta interposta*” (SAMPAIO, 1890). Seu trajeto acompanhou a Serra do Mirante e o curso superior do Rio Capivara, e atravessou rios afluentes do Paranapanema, nas manchas de terra roxa.

“No território paulista da margem norte, sertão ha pouco desbravado, os rios Novo, Pary com seus galhos principaes: o dos Veados e Pirapitinga, o Capivara e os seus afluentes S. Matheus e Capivary, o Jaguaretê etc., que descem do espigão alto dos Agudos, são cursos d’agua de leito muito íngreme, a julgarmos pelas cotas de altitude das suas embocaduras e de pontos do seu leito onde são cortados pela estrada geral do sertão (SAMPAIO, 1890).

A estrada do sertão cortava os afluentes do Paranapanema cujos cursos são muito íngremes. As povoações mais antigas estão próximas à água: São Pedro do Turvo, Platina, Campos Novos, Conceição do Monte Alegre e Maracaí. Além disso, ele se refere ao “*sertão ha pouco desbravado*” identificando rios e ribeirões cujas margens abrigavam ocupações e posses mais antigas.

Sampaio (1890) classificou as áreas quanto à capacidade agrícola. A *zona de mata* possui terra roxa e húmus, é uma faixa de aproximadamente 30 quilômetros e apta para a lavoura em geral. Porém, não era adequada aos cafezais pela baixa altitude. Apresentava vegetações que atestam a sua fertilidade, como a figueira branca, a peroba, o pau-d’alho, cabreúva, o cedro (SAMPAIO, 1890).

Os *campos* estavam entre a zona da mata e as terras altas. Trata-se de uma vasta planície interrompida por matas ao longo dos cursos d’água e alguns capões. São dois tipos de campos: de solo arenoso ou argilo-arenoso, com vegetação mais variada com aspecto de campo sujo ou cerrado, e os argilosos, onde predominam gramíneas (SAMPAIO, 1890).

O solo argilo-arenoso se destina-se à criação do gado, que já acontecia em campos do Jaguaretê, Capivary, S. Matheus, Sapé, Cervo, vale do Capivara, Pirapitinga e Taquaral. Nas cabeceiras do *Ceremonia* e do Veado, ambos afluentes do Rio Pary, próximas à Serra do Mirante, ocorre o chamado *campo limpo*. Esses campos facilitam acesso à água na perfuração de poços e construção de açudes (SAMPAIO, 1890). Nestes locais predomina a criação e as posses foram legitimadas pois tinham morada, cultivo e criação. Fato esse que leva a concluir que

o percurso da ferrovia evitou áreas de ocupação mais antiga¹².

As *terras altas* que estão a 650 metros do nível do mar, são áreas aptas ao cultivo do café. Porém, as geadas costumam acontecer nas áreas dos vales e é característica a formação de neblina no Vale do Paranapanema. Nas terras altas não ocorre a amplitude térmica dos campos que é a condicionante que as torna aptas ao cultivo do café. Entretanto, a maior fertilidade do solo está nas terras roxas em área de baixa altitude (SAMPAIO, 1890). Não há nas terras do oeste paulista, o binômio terra roxa e altitude. Os fundos de vales dos rios, cujo solo é mais enriquecido pelo humus, nos dias mais frios são marcados pela forte presença da neblina.

A ocupação mais antiga das terras no vale do Paranapanema está no Rio Pardo, no seu afluente Turvo, e no percurso para o Paraná, até foz do rio Tibagi. No relatório estão indicadas vilas como São José dos Campos Novos, Salto Grande, Campo Alegre, Sapé e ocupações nas imediações do Rio Laranja Doce, estabelecimentos de agricultura e de criação ao longo da única estrada que se abriu nos campos¹³ (SAMPAIO, 1890).

A população que ocupou essas terras era de origem mineira. Houveram lutas entre os posseiros e os povos indígenas. É comum encontrar referências aos aldeamentos e catequese que existiram próximas à barra do *Tibagy* e nas áreas altas próximas às nascentes do Rio Novo, Veados, *Ceremonia* e Taquaral. Esta área pode ser um lugar chamado “Catequese” que aparece nos mapas antigos. Além disso, estiveram presentes, os jesuítas, nas ruínas de Santo Inácio e em Jataí (SAMPAIO, 1890).

Sobre aspectos legais das terras destacou que predominavam posses vagas que compreendiam o vale inteiro de um rio. Estas posses foram a base para a venda de terras ao longo do século XX. O Vale do Paranapanema, entre Salto Grande e a foz do rio Capivara, contempla a extensão de terras que Teodoro de Souza ou João da Silva¹⁴ tomaram posse (SAMPAIO, 1890).

As atividades comerciais e industriais ligadas à natureza e à produção agrícolas ressentiam por vias de comunicação. Não havia ferrovia e eram usadas algumas vias fluviais pelo Paranapanema na barra do Tibagi até Mato Grosso (figura

¹² No item 3.2.3 dessa pesquisa há informações sobre a legitimação de posses.

¹³ Observar mapa da figura 17.

¹⁴ João da Silva Oliveira, parente de José Teodoro que penetrou as terras para além das posses de José Teodoro indo até o Rio Paraná (BRAY, 1987).

15) e ao porto de Lençóis – Santos (mostrado na figura 16, através do rio Tietê) (SAMPAIO, 1890).

Amador Nogueira Cobra (1923) relata em seu livro “a qualidade do solo, o preço ínfimo que se pagava por um córrego, por um ribeirão com todas as suas vertentes, eram, por si, elementos seguros para atrair compradores” e foi o propulsor da vinda de mineiros a partir de 1865 e outro motivo foi a fuga ao recrutamento para a Guerra do Paraguai (COBRA, 1923).

Os primeiros vales a serem vendidos foram Pari, Macuco, Pontinhas, Antas, Pouso Alegre, Ribeirão Grande, Alegre, Sapé, São Matheus, Capivary, Capivara, Rancharia, Marambaia e muitos outros. Entre as povoações fundadas por José Teodoro de Souza, Campos Novos e Conceição, há uma distância de 12 léguas, percorrendo predominantemente região de campos (COBRA, 1923).

A partir da proclamação da República, e a expansão da EFS – Estrada de Ferro Sorocabana, o sertão tornou-se alvo da chegada de grileiros, trapaceiros e bandidos. *“Em Campo Novos e Platina, effectivamente ninguém podia viver naqueles tempos, tranquilamente, cuidando de interesses, salvo se ficasse aliado ao partido dominante”*. Devido aos problemas e conflitos de terras, profissionais liberais eram vilipendiados, pois poderiam questionar essas posses (COBRA, 1923).

“o sertanejo tem gosto pelas grandes extensões de matas virgens onde, a cada anno agrícola roça, planta e faz colheita sem necessidade de carpir. Do segundo anno em diante é que começa a “suja”, isto é, no terreno, segunda vez aproveitado, as plantas damninhas surgem ao lado do pé de milho, “abafando-“, exigindo a carpa, muito cara e difficil. Muitos até colhem somente a terça parte para empaiolar, deixando em pé o resto que destinam à engorda de porcos que soltam na área plantada e recolhem, no fim de três a quatro meses, promptos para o corte [...] Não lhes agrada falar em divisões, em que reparte em quinhões o grande imóvel, onde, muita vez, um só condômino desfructa o todo, não possuindo parte superior \$500; a partilha a justas proporções, acontecendo que, após, o sertanejo avista da porta da cozinha o marco divisório, que o incommoda, impedindo que se expanda, como dantes sem se deter a derrubada. Aliás é assim que se cultiva em terras virgens; só muito depois se procede racionalmente, por glebas. [...] não aprecia a lavoura com plantações enfileiradas e arruadas; quando esta atinge uma zona, já está ele longe dalli[...](COBRA, 1923).

O sertanejo, em seu modo rudimentar de produção, não prepara o solo e precisa de grandes extensões de terra por conta da constante troca de áreas de cultivo. Os animais também fazem parte do processo pois “limpam” a roça para o novo plantio, ao mesmo tempo que engordam para o abate. Percebe-se uma produção de tempo lento.

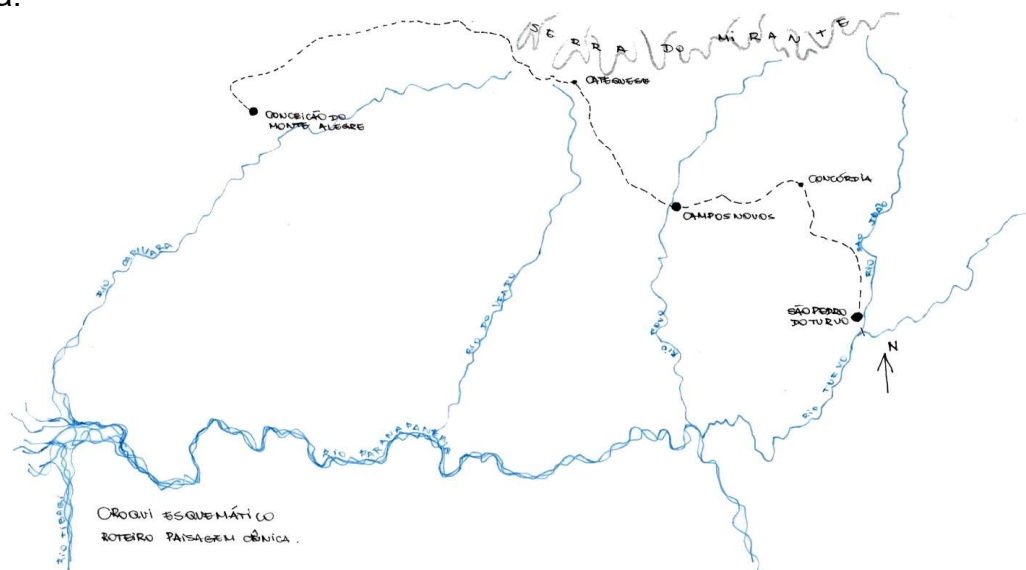
Esse modo de produção, não está pautado na geometria do plantio enfileirado, não há uso do arado, nem parcelamento em lotes e formalizações de posses. Esse sistema aproveitou a fertilidade do solo existente em seu estado natural e quando ela se esgotava, o sertanejo avançava em sentido oeste.

Grandes propriedades, por meio de herança ou acordo, foram divididas em quinhões. Com a chegada dos trilhos em 1909, em Salto Grande, a sociedade começou a se transformar e os parcelamentos se consolidaram como divisão do solo em lotes (COBRA, 1923). Tal conjuntura reforçou a necessidade de regularização de terras e o fortaleceu o pensamento capitalista baseado modelo de pensar e agir de tempo mais rápido, de definição da propriedade e potencialização do lucro.

2.4 A PAISAGEM CÊNICA

Os relatos e estudos demonstram que o percurso pioneiro se estabeleceu nas áreas altas e de campo. O horizonte amplo e as vistas a longa distância possibilitadas pela vegetação esparsa e pelas extensas áreas limpas de vegetação, viabilizava segurança para o trajeto. Na tentativa de reconhecer tal percurso (figura 19), foi proposto o levantamento nas terras altas e campos, passando pelas cidades fundadas por José Teodoro de Souza: São Pedro do Turvo, Campos Novos Paulista e Conceição do Monte Alegre, hoje distrito de Paraguaçu Paulista.

Figura 19 – Croqui esquemático do percurso proposto para a avaliação da paisagem cênica.



Fonte: Autora.

Para avaliar as qualidades cênicas da paisagem, o levantamento de campo adotou como referência o Manual de Proteção da Paisagem Cênica¹⁵ (MACKAY, 2011) cujos critérios e definições são apresentados na tabela 01.

Tabela 1 - Critérios e definições para avaliação da paisagem cênica, construída a partir de MACKAY, 2011.

CRITÉRIOS, DEFINIÇÕES E PONTUAÇÃO AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA	EXTENSÃO DA VISTA	<i>Se refere ao ângulo de visão alcançado por uma vista e sua amplitude ou obstrução.</i>	3-Vistas a longa distância e amplas 2- Vistas a média distância e parcialmente obstruídas 1- Horizonte obstruído
	SENDO DE PROFUNDIDADE	<i>Tem a ver com as camadas que uma vista apresenta entre o observador e o horizonte.</i>	3-Diversas camadas com alternância entre cultivos, matas e variações no relevo 2- Camadas existentes, com pouca expressividade. 1-Monotonia
	PADRÕES TRADICIONAIS	<i>Se há predomínio de padrões tradicionais de uso do solo ou ocupação.</i>	3-Excelente 2-Moderadamente interessante 1-Banal
	PONTOS FOCAIS	<i>O que chama a atenção por ser agradável ou expressivo.</i>	1-presente 0-ausente
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	<i>Qualidade associada aos elementos naturais.</i>	3-Excelente 2-Moderadamente interessante 1-Banal
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	<i>Qualidade associada aos elementos construídos.</i>	3-Excelente 2-Moderadamente interessante 1-Banal

Fonte: Autora com base em MACKAY, 2011.

A classificação é a de que critérios com contribuições para a paisagem cênica pontuem com valores entre 3 e 0. Sendo que 3 é para maior contribuição e 0 para contribuições insignificantes.

A avaliação foi aplicada em São Pedro do Turvo, Concórdia, Campos Novos, Catequese e Conceição do Monte Alegre, e nos trajetos entre essas localidades: 1. a estrada entre São Pedro e Campos Novos, 2. os altos entre Paranapanema e Peixe e 3. acompanhando o Rio Capivara (figura 19).

O percurso privilegiou áreas altas próximas do espigão Paranapanema-Peixe e depois seguiu em sentido à Conceição do Monte Alegre, acompanhando a meia encosta do Rio Capivara. Este é representativo das andanças do pioneiro, o caminho do espigão, dos campos, e do rio para encontrar as terras do Paraná.

Na parte alta, a vegetação é esparsa e o solo arenoso, sendo região de campos ou campos sujos na qual a produção esteve associada à criação de animais. Além das três cidades criadas por José Teodoro de Souza, foram visitadas duas localidades: Catequese e Concórdia.

¹⁵ Views to the Mountain: a scenic protection manual (MACKAY et al, 2011)

Catequese está no contexto mais antigo e tem a ver com a primeira ocupação. Trata-se de um acidente topográfico com altitude superior a 600 metros, acima do nível do mar. Foi escolhido por Frei Daniel de Santa Maria, Frei Boaventura de Adeno e Frei Paulo de Sorocaba e Francisco Savelli para a construção de um monastério (GIOVANETTI, 1943). Já Concórdia, anteriormente chamada Bairro do Macaco, tem seu nome associado ao córrego homônimo. Não foram feitas pesquisas sobre essas localidades, apenas avaliados aspectos da paisagem cênica.

2.4.1 São Pedro do Turvo

Localidade onde a família de José Teodoro de Souza, ergueu uma capela para São João Batista e se estabeleceu no encontro entre o Ribeirão São Pedro com o Rio São João, afluente do Rio Turvo.

É a sede do município que conserva a arquitetura e o traçado antigo. Observam-se vistas distantes e amplas que fortalecem qualidades cênicas. A topografia acidentada reforça o senso de profundidade. Nas áreas em expansão predomina o traçado regular e monótono das tipologias de conjuntos habitacionais, contrapondo-se a diversidade do núcleo original. Na sequência serão apresentados a Tabela 2 com os critérios, pontuação e observações para a avaliação da paisagem cênica em São Pedro do Turvo, além das figuras de 21 a 24, com imagens do campo.

Tabela 2 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. São Pedro do Turvo.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA São Pedro do Turvo	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	3	O núcleo urbano está localizado em uma vertente o que permite vistas interessantes
	SENDO DE PROFUNDIDADE	3	Reforça o senso de profundidade a presença da mata ciliar e das áreas agricultáveis
	PADRÕES TRADICIONAIS	3	A cidade se localiza nas proximidades das águas e seu traçado reforça aspectos da topografia
	PONTOS FOCALIS	1	Forte presença da torre da igreja reforçada pela horizontalidade das edificações urbanas
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	3	Forte presença da terra roxa, em contraposição com a presença do verde da vegetação
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	3	Poucas modificações na arquitetura antiga e boa conservação das características iniciais na área central

Fonte: Autora.

Figura 20 - Chegada a São Pedro do Turvo. Em primeiro plano, o canavial. A mata ciliar marca a presença do Rio Turvo. Ao fundo, na outra vertente, o núcleo urbano.



Fonte: Autora.

Figura 21 – São Pedro do Turvo. Rio São João, afluente do Rio Turvo, visto da ponte.



Fonte: Autora.

Figura 22 – São Pedro do Turvo. Conjunto arquitetônico com características ecléticas. Atualmente, funcionam instituições municipais.



Fonte: Autora.

Figura 23 – A igreja matriz de São Pedro do Turvo. Está localizada em um ponto alto e é um ponto focal na paisagem.



Fonte: Autora.

São Pedro do Turvo é como uma viagem no tempo. Cidade pequena em que caprichosamente as mudanças foram lentas e que preserva o aspecto pitoresco dos ambientes antigos. Quanto aos aspectos cênicos teve uma avaliação que soma 16 pontos, ou seja, pontuação máxima. Elementos característicos como rios, vegetação e padrões antigos de ocupação são expressivos e reforçam as qualidades cênicas viabilizadas pela condição geográfica.

2.4.2 Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos

No percurso de estradas de terra sinuosas entre as localidades de São Pedro do Turvo e Campos Novos Paulista, tentou-se privilegiar cursos em áreas altas. Algumas surpresas foram encontradas como Concórdia e Areia Branca.

São evidentes vistas amplas e abertas para os vales, demarcados pelas matas ciliares. Destacam-se vegetações frondosas como pontos focais.

A presença do povoado e do bairro rural, atestam padrões antigos de ocupação e a extinta vitalidade da área em estudo. Alguns trechos da estrada atravessam cursos d'água. Segue a tabela 3 que apresenta a avaliação da paisagem cênica feita no percurso entre São Pedro e Campos Novos e as figuras de 24 a 32 que apresentam o levantamento de campo.

Tabela 3 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. De São Pedro do Turvo a Campos Novos.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA São Pedro do Turvo a Campos Novos	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	3	<i>O trajeto no espigão permite visualizar as bacias dos ribeirões e córregos</i>
	SENSO DE PROFUNDIDADE	3	<i>Apesar do predomínio de grandes lavouras monocultoras reforça o senso de profundidade a presença de matas ciliares, áreas de reserva e pequenas propriedades rurais</i>
	PADRÕES TRADICIONAIS	2	<i>É uma estrada no espigão e que corta poucos cursos d'água. Construções recentes estão presentes nas margens da estrada</i>
	PONTOS FOCAIS	1	<i>Muito significativa a presença de árvores frondosas marcando lugares e limites de propriedades.</i>
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	3	<i>Elementos naturais marcam forte presença através dos vales e rios, reforçados pelas matas ciliares</i>
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	3	<i>Ruínas e comunidade rural abandonada reforçam a atratividade do percurso</i>

Fonte: Autora.

Figura 24 – Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Estradas sinuosas acompanhando a topografia são características antigas.



Fonte: Autora.

Figura 25 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Em primeiro plano, o eixo da estrada. As árvores frondosas e as cercas marcam o limite de propriedades. Ao fundo, massa de vegetação.



Fonte: Autora.

Figura 26 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Próximo da Areia Branca. A presença de uma área de reflorestamento forma um maciço expressivo.



Fonte: Autora.

Figura 27 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. O represamento do Ribeirão Areia Branca. À direita, mata e à esquerda, pasto.



Fonte: Autora.

Figura 28 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. À jusante da barragem, o Ribeirão Areia Branca segue envolto pela mata.



Fonte: Autora.

Figura 29 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Diversas camadas. Em primeiro plano, o observador na estrada lamacenta. No plano intermediário, o córrego e a mata. Na outra vertente estão propriedades rurais com diversas culturas.



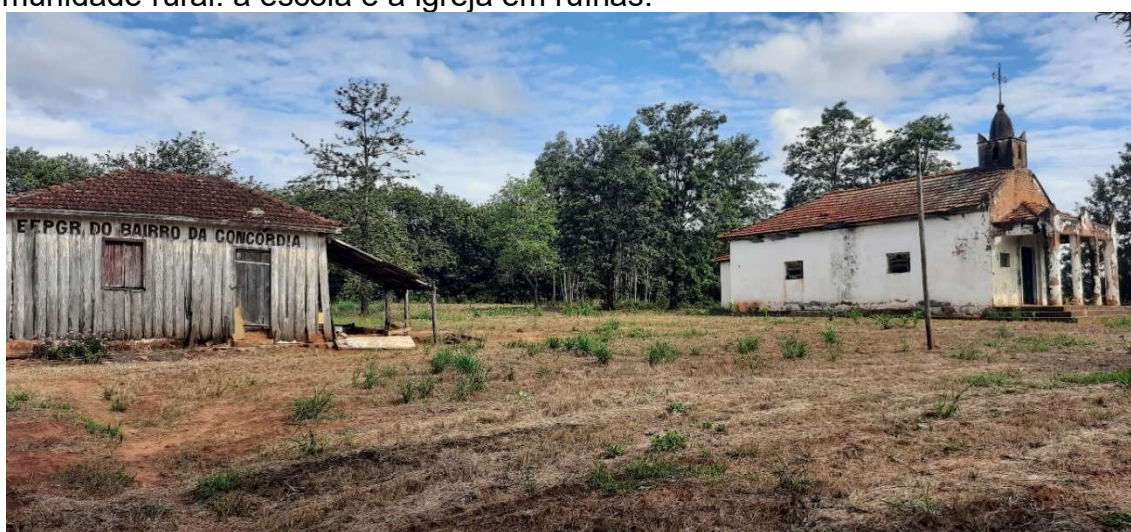
Fonte: Autora.

Figura 30 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos O bairro Areia Branca e as águas marcadas pelas matas ciliares. Os desníveis reforçados pelas curvas de nível. E diferentes culturas, formam diferentes planos.



Fonte: Autora.

Figura 31 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos. Concórdia. Antiga comunidade rural: a escola e a igreja em ruínas.



Fonte: Autora.

Figura 32 - Estrada de São Pedro do Turvo a Campos Novos Concórdia. Cruzeiro do cemitério desativado. Vegetação frondosa marca o cemitério.



Fonte: Autora.

No caminho entre São Pedro e Campo Novos é notável a transição da zona da mata para a de campos pelas mudanças na cor do solo e padrão de ocupação das propriedades rurais. A conformação topográfica privilegia vistas distantes reforça as qualidades cênicas. Interfere na percepção, a presença de galpões e edificações recentes por terem volumetria destoante do conjunto. Entretanto, existem grandes riquezas no percurso. A pontuação da paisagem cênica foi 15. O horizonte distante e levemente ondulado, apresenta vistas dramáticas e aprazíveis.

2.4.3 Campos Novos

Inicialmente chamada de São José do Rio Novo, teve sua primeira ocupação junto à capela a São José. Posteriormente foi chamada de Campos Novos, de Campos Novos do Paranapanema e Campos Novos Paulista. A vista para a cidade, é favorecida pelo sítio natural e encontro de rios. Em Campos Novos, a presença da água é evidenciada pela represa. O traçado bastante geometrizado pouco se relaciona com a topografia natural do sítio. O núcleo urbano conserva edificações antigas que são percebidas pela pátina e tipologia. O crescimento tem sido através de

conjuntos habitacionais que se diferenciam da morfologia original.

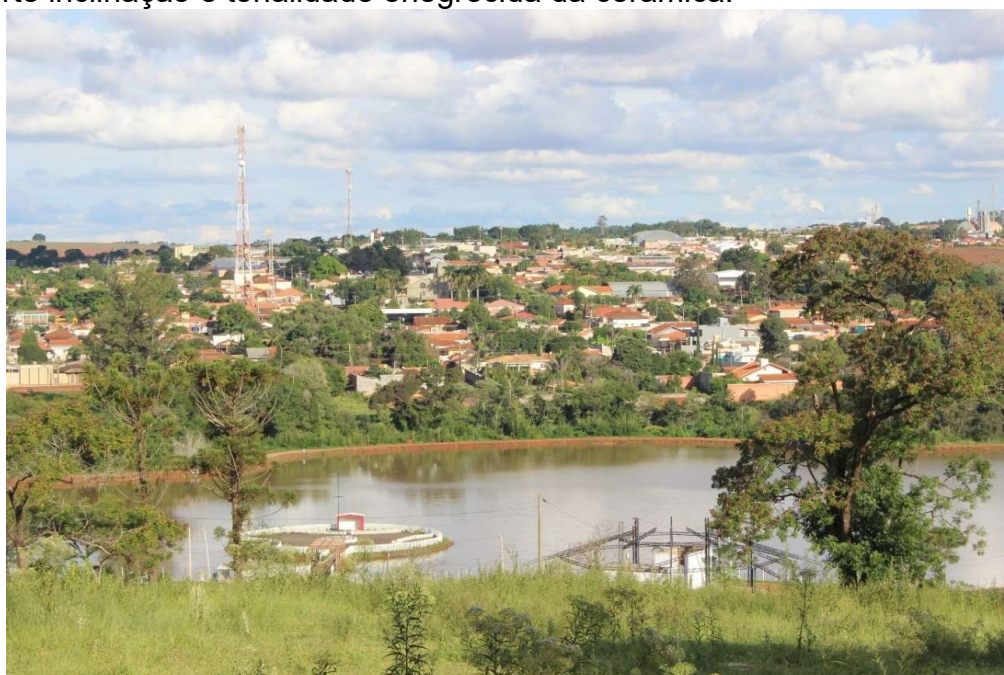
Interferem de maneira negativa no aspecto pitoresco do núcleo urbano, as grandes coberturas das quadras e edificação de médio porte e as torres de comunicação. Na tabela 4, está a avaliação da paisagem cênica e a sequência de fotos do trabalho de campo (figuras 33 a 36).

Tabela 4 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Campos Novos.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA Campos Novos	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	3	A represa associada a topografia de uma vertente amplia a visibilidade do núcleo urbano.
	SENSE DE PROFUNDIDADE	2	Predominam campos de criação nas proximidades da Campos Novos
	PADRÕES TRADICIONAIS	2	Há bastante alteração na área urbanizada, dificultando a percepção da idade do núcleo urbano
	PONTOS FOCAIS	0	A predominância das antenas de telecomunicações dificulta a visualização da torre da igreja.
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	3	A região da campos abre vistas distantes e a presença da vegetação esparsa é bastante interessante.
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	2	Há bastante alteração e modificações das edificações antigas na cidade. A presença do Grande Hotel em ruínas é notável.

Fonte: Autora.

Figura 33 – Campos Novos Paulista. Vista da cidade. Grandes estruturas de cobertura e antenas predominam e dificultam a identificação da Igreja e dos telhados antigos com forte inclinação e tonalidade enegrecida da cerâmica.



Fonte: Autora.

Figura 34 – Campos Novos Paulista. Vista da cidade. Com maior distanciamento, mais camadas na imagem, a visão se torna mais aprazível.



Fonte: Autora.

Figura 35 – Campos Novos Paulista. Grande Hotel, hoje desativado. Ruína bastante visitada e apreciada por aqueles que passeiam na região.



Fonte: Autora.

Figura 36 – Campos Novos Paulista. Varanda do Grande Hotel e vista da cidade ao fundo.



Fonte: Autora.

Campos Novos foi um núcleo de grande prosperidade e convergência de pessoas, que foi sendo preterida por outras localidades ao longo do tempo. A cidade, que fora muito importante no contexto histórico dos fins do século XIX e início do século XX, teve muitas alterações em seus aspectos históricos e pouco é valorizada no contexto regional.

A pontuação de Campos Novos quanto as qualidades cênicas foi 12. Embora exista conformação topográfica que permita boas vistas, e que existam permanências como o Grande Hotel, o crescimento desordenado tem descaracterizado a paisagem.

2.4.4 Os altos entre o Paranapanema e Peixe

Grandes vales e vistas privilegiadas para a Serra do Mirante se abrem ao longo dessa estrada sinuosa de espigão que permite ver os vales de afluentes do Rio do Peixe e do Rio Paranapanema. A vegetação se torna mais esparsa e o solo vai ficando mais arenoso a medida em que vai se ganha altitude. Ao longo do caminho, destaca-se Catequese. O percurso entre os altos do Paranapanema e Peixe foi avaliado na tabela 5, e será ilustrado por meio das figuras de 37 a 50.

Tabela 5 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Os altos entre Paranapanema e Peixe.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA Os altos entre Paranapanema e Peixe	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	3	Vistas a longa distância do vale cujo horizonte é a Serra do Mirante
	SENDO DE PROFUNDIDADE	3	As diferenças da topografia, os vales, as mata criam diversas camadas
	PADRÕES TRADICIONAIS	3	Trata se de uma área com diversas surpresas no caminho: catequese, venda de produtos na estrada, entre outros.
	PONTOS FOCAIS	1	Árvores frondosas chamam a atenção na paisagem. Marcam limites, acessos e orientação para os moradores das áreas rurais.
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	3	Por ser uma região de campos, os elementos naturais estão bastante presentes.
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	3	Catequese tem vida comunitária. Elementos construídos permanecem, como pontes e matadouro.

Fonte: Autora.

Figura 37 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada de Echaporã à Catequese.



Fonte: Autora.

Figura 38 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Capela de Santo Expedito. Construção vernacular em madeira.



Fonte: Autora.

Figura 39 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Vista para a Serra do Mirante.



Fonte: Autora.

Figura 40 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Catequese. Vista para o vale do Córrego da Fortuna (afluente Ribeirão Fortuna e Peixe).



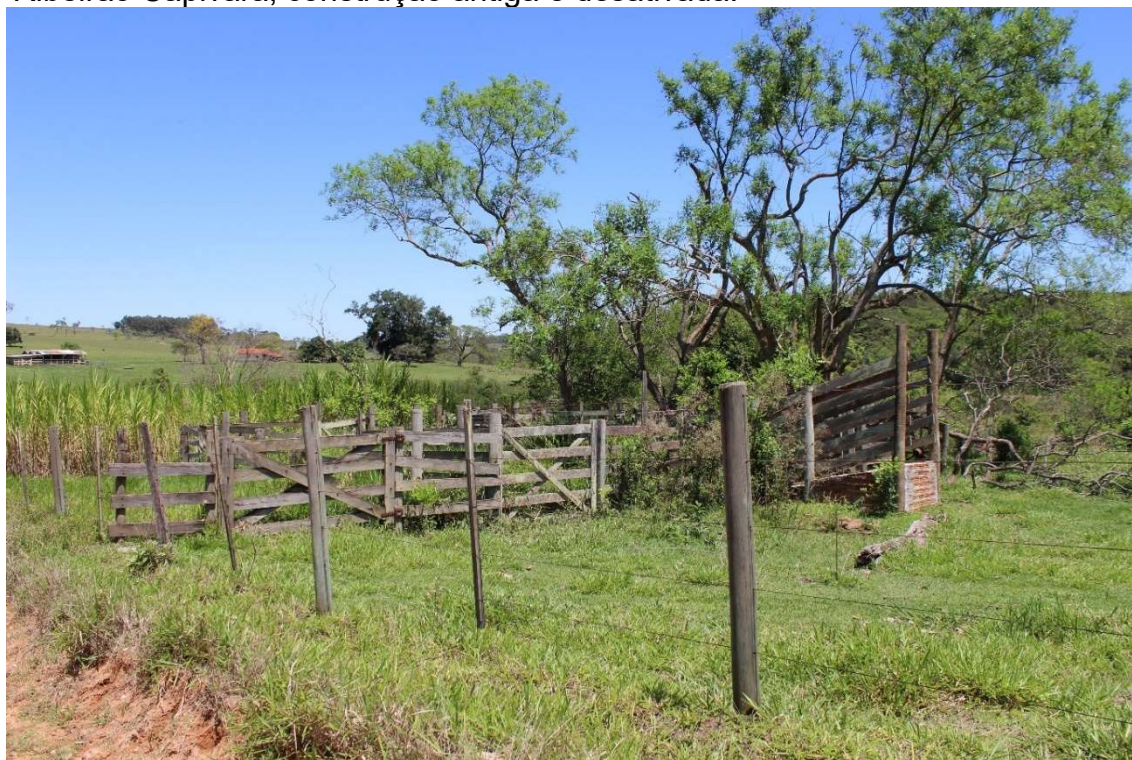
Fonte: Autora.

Figura 41 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Córrego Barreirinho (afluente do Ribeirão Capivara) e Córrego Cascavel (afluente Rio do Peixe).



Fonte: Autora.

Figura 42 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Matadouro perto da nascente do Ribeirão Capivara, construção antiga e desativada.



Fonte: Autora.

Figura 43 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Vale do Ribeirão Capivara.



Fonte: Autora.

Figura 44 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada no espigão entre Capivara e Córrego da Padilha (afluente Ribeirão Fortuna-Peixe).



Fonte: Autora.

Figura 45 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Estrada no espigão entre Ribeirão Vermelho (afluente do Ribeirão Capivara) e Ribeirão Bananeira (afluente do Ribeirão da Panela – Peixe)



Fonte: Autora.

Figura 46 - Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Vale do Ribeirão Vermelho, afluente do Ribeirão Capivara.



Fonte: Autora.

Figura 47 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Predomínio de vegetação esparsa, de médio e pequeno porte.



Fonte: Autora.

Figura 48 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Porteira de propriedade rural.



Fonte: Autora.

Figura 49 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Engenho de garapa.



Fonte: Autora.

Figura 50 – Os altos entre o Paranapanema e Peixe. Rodovia Bassil Dower. Viaduto de ligação entre Fazenda Luzia e Lutécia.



Fonte: Autora.

Esse percurso longo acompanha o espigão Paranapanema e Peixe, onde predominam propriedades rurais grandes e médias. Não é visível a presença de pessoas e a paisagem é percebida sempre à longas distâncias.

Além das qualidades cênicas, o percurso se aproxima de localidades como Lutécia, Oscar Bressane, Tabajara entre outras ocupações antigas que se mantiveram no tempo, sem grandes modificações. Pontuação em 16, em função de ser uma região alta e de bastante visibilidade, com vales e permanências, elementos naturais e culturais que reforçam as qualidades cênicas.

2.4.5 Acompanhando o curso do Rio Capivara

Área que liga duas rodovias por meio da malha urbana de Paraguaçu Paulista. Padrões tradicionais foram bastante modificados. A extensão da vista é obstruída pela urbanização e ocupação sem preocupação paisagística. Os apontamentos e pontuações da paisagem cênica desse trecho, será apresentado na tabela 6, seguido das figuras 51 e 52 do trabalho de campo.

Tabela 6 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Acompanhando o Rio Capivara.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA Acompanhando o curso de Rio Capivara	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	1	A maior parte do percurso tem vistas obstruídas por construções e anúncios publicitários.
	SENSE DE PROFUNDIDADE	2	Com a extensão prejudicada por bloqueios as camadas são menos visualizadas.
	PADRÕES TRADICIONAIS	1	Caminhar ao longo de cursos d'água foi uma tradição no período colonial.
	PONTOS FOCAIS	0	Com uma topografia mais plana torna-se difícil identificar elementos verticais.
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	2	Há algo de chama a atenção pela presença da água e de vegetação das matas ciliares.
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	2	Apesar de bastante modificadas, algumas edificações são bastante representativas.

Fonte: Autora.

Figura 51 – Acompanhando o curso do Ribeirão da Capivara. Representamento do Ribeirão do Alegre (afluente do Ribeirão Capivara).



Fonte: Autora.

Figura 52 – Acompanhando o curso do Ribeirão Capivara. Vista para Conceição do Monte Alegre.



Fonte: Autora.

A proximidade com a urbanização e alterações feitas dificultam a fruição e a observação de suas qualidades cênicas. O Ribeirão Capivara foi importante condutor e orientador do deslocamento e ocupação das terras ao longo do caminho para o Paraná.

A pontuação dessa área foi 8, relativamente baixa, por conta das interferências da ocupação e crescimento da área urbana de Paraguaçu Paulista, da rodovia e pela interferência nos pontos focais.

2.4.6 Conceição do Monte Alegre

Conceição do Monte Alegre foi ocupada a partir da erguida de uma capela. Nos anos 1900, fora um grande município, cujos limites se estendiam até as barrancas do Rio Paraná. Ao longo do século XX foi sendo subdividida em diversos municípios, e hoje é distrito de Paraguaçu Paulista.

As edificações mais antigas foram reformadas, demolidas e descaracterizadas, sendo difícil reconhecer a importância que a cidade pioneira teve.

Sua implantação está no interflúvio de dois cursos d'água, à mesma maneira dos outros núcleos antigos. As imagens do trabalho de campo seguem nas figuras de 53 a 66, e a tabela 7 apresenta a avaliação da paisagem cênica de Conceição do Monte Alegre.

Tabela 7 - Critérios, pontuação e observações para avaliação da paisagem cênica. Conceição do Monte Alegre.

AVALIAÇÃO DA PAISAGEM CÊNICA Conceição do Monte Alegre	CRITÉRIO	PONTUAÇÃO	OBSERVAÇÃO
	EXTENSÃO DA VISTA	1	A vistas de e para Conceição não são extensas. Embora o núcleo urbano esteja em uma vertente há pouca inclinação.
	SENSO DE PROFUNDIDADE	2	Uma vez que a topografia é mais suave, menos pode ser visto na altura do observador.
	PADRÕES TRADICIONAIS	2	Trata-se de um núcleo que foi colocado próximo às águas.
	PONTOS FOCAIS	1	A torre da Igreja se mantém como ponto focal junto às torres de telecomunicações.
	QUALIDADE DE ELEMENTOS NATURAIS	2	O destaque fica para a vegetação das matas ciliares.
	QUALIDADES DE ELEMENTOS CONSTRUÍDOS	2	Pouco se preservou da ocupação mais antiga no núcleo urbano.

Fonte: Autora.

Figura 53 – Conceição do Monte Alegre. Restaurante tradicional.



Fonte: Autora.

Figura 54 – Conceição do Monte Alegre. Vista da Igreja cuja frente aponta para o Rio Paranapanema.



Fonte: Autora.

Figura 55 – Conceição do Monte Alegre. Vista lateral da igreja matriz.



Fonte: Autora.

Figura 56 – Conceição do Monte Alegre. Antigos vitrais das aberturas da igreja. Atualmente, estão cobertos por tapume.



Fonte: Autora.

A ocupação desordenada atingiu as qualidades cênicas de Conceição do Monte Alegre, que pontuou 8 na avaliação. Embora seja importante para a história regional e pela particularidade de sua implantação, as qualidades cênicas foram bastante prejudicadas pela ausência de cuidado com elementos construídos e naturais, e pela ausência de controle da edificação e uso do solo.

2.5 REGIONALISMOS E PERMANÊNCIAS DO SÉCULO XIX

As relações identificadas entre águas e núcleos urbanos, a pesquisa sobre o modo de vida caipira e sobre a ocupação mineira levam a constatar a importância que as águas assumiram como elementos fortemente presentes do modo de vida¹⁶.

¹⁶ As águas aparecem na legislação, na estruturação de comunidades rurais, na toponímia dos lugares. Inicialmente fazendas coincidiam com vales inteiros de rios. Análise documental foi feita no Acervo da Comarca de Assis, que está no CEDAP/UNESP/Assis, nos relatórios da Secretaria da Agricultura que apresentam fazendas em registro. Essas fazendas muito anteriores a chegada da ferrovia em Salto Grande já estavam sendo ou tentando ser legitimadas.

Água Boa, Batalha, Jaguaretê, Laranja Doce e outros. Jaguaretê foi uma onça comida pelos índios, não por seu sabor e sim pelo simbolismo associado a força e coragem para quem o consumisse (HOLLANDA, 2017).

Embora, Theodoro Sampaio e Amador Nogueira Cobra, atestem a presença mineira, porque os mapas oficiais não reiteravam essa presença? Predominava ocupação e permanência dos caipiras, nos povoados e moradas perto das águas. Com a chegada da ferrovia, esta forma de ocupação foi substituída pelo estabelecimento dos núcleos urbanos em áreas mais altas e planas, por conta de requisitos da legislação, e também pela busca de áreas salubres e distantes das *águas maleitosas* do Rio Paranapanema.

Figura 58 - Núcleos urbanos fundados por José Teodoro e relação com águas.



Fonte: Autora.

Na figura 58, estão esquemas que apresentam a implantação dos núcleos urbanos e a relação com as águas. Observa-se que cada traçado indica uma forma de implantar o arruamento.

São Pedro está na margem direita do Rio São João e na margem esquerda do Rio São Pedro. O traçado da cidade vai ao encontro dos rios, reforçando a barra do Rio São Pedro. A cidade está em uma área de maior declividade e está direcionada para Leste.

Campos Novos está nas margens esquerdas do Rio Novo e na água da Barraca. O traçado parece contornar as margens das águas. Sua área de implantação, está inclinada e aponta para oeste.

Conceição do Monte Alegre está na margem esquerda do Ribeirão do Sapé e na margem direita de um afluente. Se localiza no divisor de águas, numa área mais plana e sua inclinação se divide entre Leste e Oeste. Sua posição parece apontar para o caminho do sertanejo, em direção a foz do Rio Tibagi.

Essas discussões sobre águas e núcleos urbanos são divagações. Mas, parecem representar a tentativa empírica de encontrar o melhor sítio para a implantação daquelas que abriram o sertão. Ou até mesmo, simbolizar os momentos do eterno caminhar paulista.

A paisagem ocupada, os caminhos no espigão e nos campos abertos não está registrada nos documentos textuais, nas histórias regionais. Essas narrativas se perderam, pois, esses homens tinham poucos recursos técnicos e financeiros. Esses homens que se embrenhavam no mato, paulistas ou mineiros, foram abrindo o território para a ferrovia.



The Lamb, Paul Klee, 1920.

3 TERRAS DEVOLUTAS, DIVISÕES, CONCESSÕES ... PARCELAS DO PARANAPANEMA

Esse capítulo identifica, nos mapas do início do século XX, os diferentes traçados propostos para a ferrovia, as alterações de representação e características da paisagem e finaliza com a identificação de elementos de caráter da paisagem nas fazendas Dourados e Pitangueiras.

Em 1909, a ferrovia chegou à Salto Grande e junto dela veio o modo de vida, sistemática de ocupação de terras em concordância com as leis, com intencionalidades do governo e interesses das classes dominantes. Vieram as plantações enfileiradas, o coronel, os doutores, os grileiros, os vendedores de terras, as medições, os migrantes e os imigrantes.

Os diferentes traçados da ferrovia são justificados, no imaginário das pessoas, em afirmações como: *a ferrovia precisava fazer muitas curvas e ter maior extensão para ser mais custosa, a ferrovia não passou em determinadas localidades pois fazendeiros não quiseram*, e outras. Falas que podem ser discutidas parcialmente a partir do estudo das leis, dos relatórios e dos mapas.

A condição de “sertão desconhecido” foi substituída pelas expressões terras da Sorocabana, Alta Sorocabana. Formaram-se paisagens urbanas com hotéis, clubes, cinemas e outros. Destacam-se localidades como Salto Grande, Assis, Paraguaçu Paulista, Presidente Prudente e Santo Anastácio. Na Carta Geral, Campos Novos, São Pedro do Turvo, Conceição do Monte Alegre, Platina e afluentes dos rios não são representados. Assim, começa o fortalecimento da imagem da ferrovia e não mais a das águas do Rio Paranapanema (figura 59).

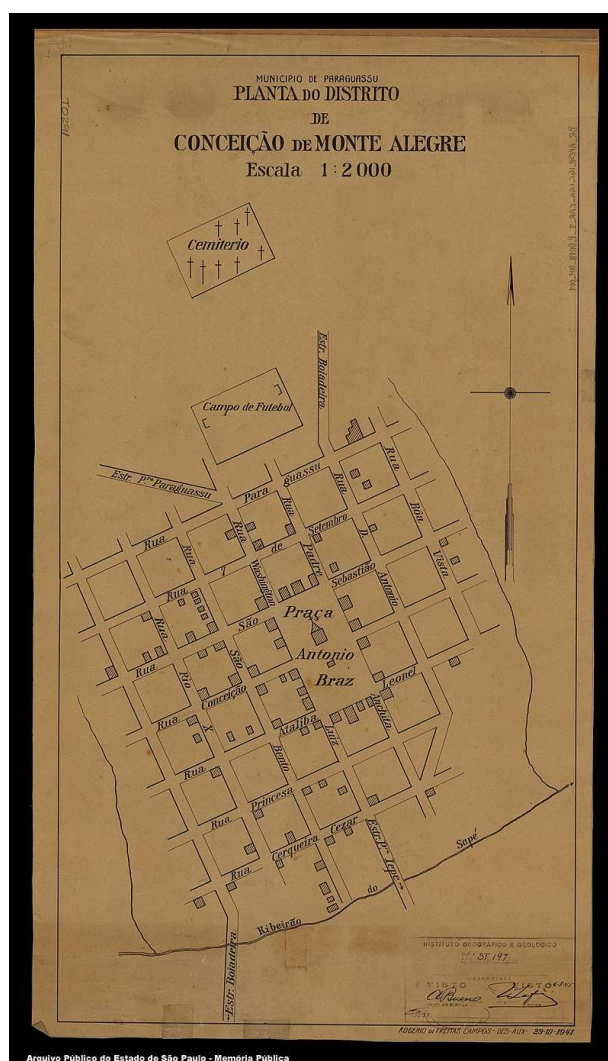
Figura 59 - Recorte da Carta Geral das Linhas Férreas e de navegação da E.F. Sorocabana. 1945. O sertão desconhecido agora é uma linha de acesso ao Mato Grosso.



Fonte: Museu da Companhia Paulista.

O povoado de Assis, em 1918, se emancipou de Campos Novos do Paranapanema e no mesmo ano passou à condição de sede da comarca. Conceição do Monte Alegre, também teve seu território desmembrado em diversos municípios e foi rebaixada à condição de distrito de Paraguaçu Paulista (Figura 60). A observação das situações de Assis, Campos Novos e Conceição do Monte Alegre atestam que a consolidação da ferrovia foi um projeto que em nome do *progresso* foi preterindo as ocupações anteriores.

Figura 60 – Município de Paraguaçu. Planta do Distrito de Conceição do Monte Alegre, 1941.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Inicialmente, a ferrovia deveria acompanhar o curso do Rio Paranapanema e, a partir da chegada em Salto Grande, seu trajeto se afastando das margens em direção ao espigão dos rios do Peixe e Paranapanema (MONBEIG, 1984).

A ferrovia contribuiu no processo de formação das cidades, auxiliando na venda de lotes e na circulação de mercadorias. Esta mudança de imagem do *sertão desconhecido* (que era conhecido) para as terras da Sorocabana, é considerada a segunda camada de tempo (Figura 61). A partir do recorte, é possível afirmar o quanto a mudança da condição caipira associada à pobreza, ao atraso foi rejeitada pela ideia de modernidade, ordem e prosperidade associada à ferrovia.

Figura 61 - Recorte e página do Correio Paulistano, 1924.



Fonte: Hemeroteca da Biblioteca Nacional.

O *progresso* é a valorização da ordem, da racionalidade, do tempo moral, e da organização e também acumula devastações, destruições e rupturas (BENJAMIN, 1940). O sentido de *progresso* foi reforçado na publicidade e promessas para as terras da Sorocabana. No vale do Paranapanema, se fundou no arruinamento da vida caipira e na negação do tempo natural e do sistema de vida associado às águas. Essa devastação se deu da mesma forma que os caipiras e posseiros travaram lutam violentas contra os indígenas, anteriormente.

No século XX, a propaganda de prosperidade não mostrava a miséria dos caipiras e tampouco, a dos imigrantes. Nesse caso, a propaganda tinha a

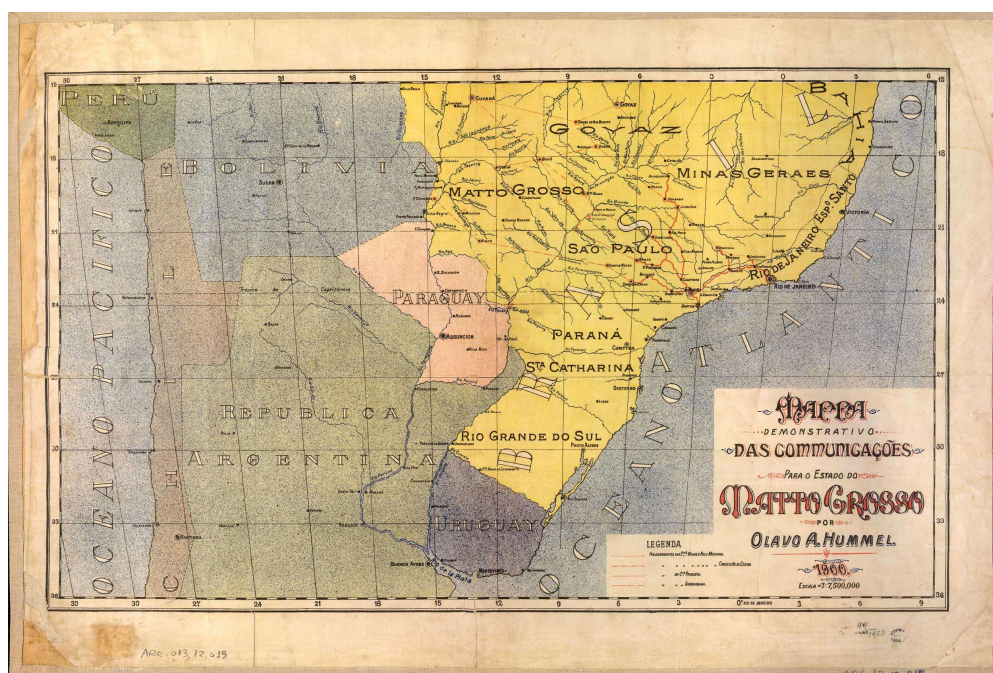
finalidade de vender lotes e de fixar imigrantes na região, apenas. Este é o *progresso* que nos impediu de avançar para o futuro.

3.1 A PAISAGEM PROJETADA ATRAVÉS DOS MAPAS DO SÉCULO XX

Para encontrar a correspondência entre matéria e significado é preciso pesquisar e buscar pistas que são dadas nos documentos e na paisagem. Na cartografia, nas leis, nos documentos estão representações das intencionalidades do Estado, das classes dominantes, e na paisagem estão as representações daquilo que as pessoas comuns fizeram com as regras para estabelecer a sua morada e sobreviver.

O *Mappa demonstrativo das comunicações para o Estado do Mato Grosso* apresenta parte da região sul, sudeste e centro oeste do Brasil. Limitando o continente latino americano apresentar o Oceano Pacífico. Foi feito por Olavo Hummel, engenheiro da Comissão Geográfica e Geológica que chefiou as expedições dos Rios Feio e Aguapeí (figura 62).

Figura 62 - Mappa demonstrativo das comunicações para o Estado do Mato Grosso. 1900.



Fonte: Biblioteca Digital Luso Brasileira.

A maior concentração de vias férreas está no Estado de São Paulo e convergem para a capital. As linhas tracejadas sentido Mato Grosso apontam a

intenção de atravessar as terras do oeste. A Estrada de Ferro Sorocabana está representada até Cerqueira Cezar. Tracejada, de maneira esquemática, sobre o mapa há uma linha que se estende a Campos Novos e segue em direção a Nioac¹⁷ e termina em Forte Coimbra, no Mato Grosso, próximo da divisa com a Bolívia. Haveria a intenção de atravessar o continente por meio das estradas projetadas ou disputar territórios?

A *Carta Geral do Estado de São Paulo e parte dos Estados vizinhos* apresenta o território de São Paulo e seus limites. É um mapa da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo. Foi organizado por Horacio E. Willians, chefe da seção topográfica da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo. Possui maior detalhamento quanto à hidrografia e ao relevo na parte leste. No canto inferior esquerdo, há um quadro mostrando altitude de algumas localidades. Indica núcleos urbanos hierarquicamente e classifica vias de circulação: ferrovias, caminhos e navegação (figura 63).

Figura 63 – *Carta Geral do Estado de São Paulo e parte dos Estados vizinhos*. 1904.



Fonte: Biblioteca Digital Luso Brasileira.

São Paulo e Minas Gerais parecem estar bem conectados por conta da presença das ferrovias. Entre São Paulo e Mato Grosso há pouca conexão e

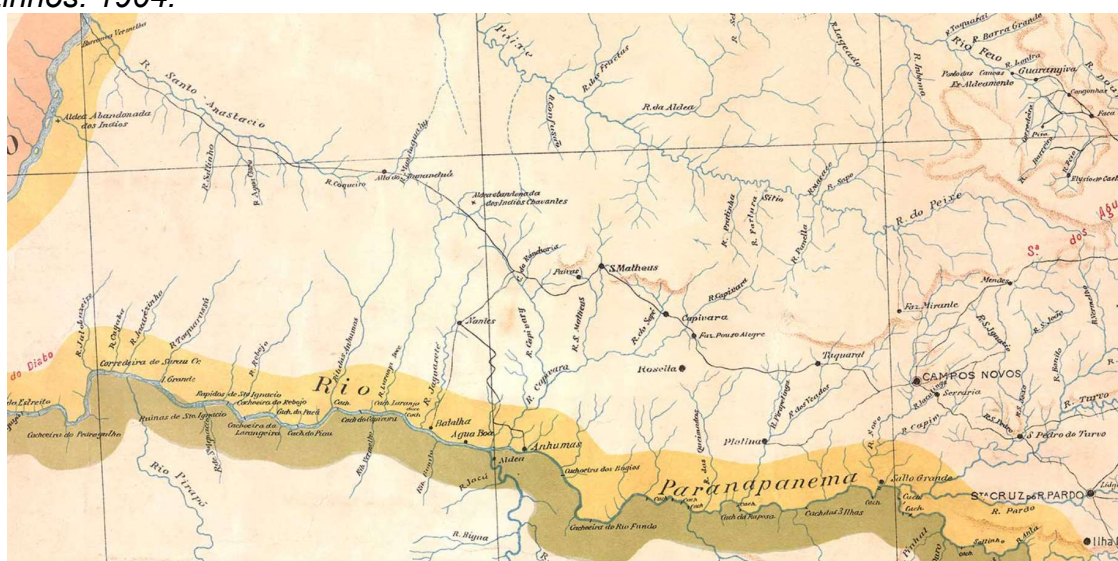
¹⁷ Nioaque, cidade do Mato Grosso do Sul.

informação representada. Entre São Paulo e Paraná parecia haver, através das linhas tracejadas, a intenção de conexão. De certa maneira, a representação está relacionada a forma como se deu a integração entre o estado de São Paulo os estados vizinhos. Primeiro aconteceu a conexão com o Norte do Paraná, e depois o avanço dos trilhos em relação ao Mato Grosso.

Há bastante precisão em relação aos rios, povoações e estradas. A Serra de Paranapiacaba parece ter sido contornada para que se efetivasse a conexão entre as capitais. Rios como Tibagi e Cinzas estruturaram a ocupação do Paraná, e ambos são afluentes do Rio Paranapanema e são pontos de travessia. Há um caminho para o Mato Grosso que passa por São Pedro, Campos Novos, Taquaral, Fazenda Pouso Alegre e segue paralelo ao Ribeirão São Anastácio até chegar ao Mato Grosso (figura 64).

Para a cidade de Campos Novos convergem caminhos. São Pedro, Anhumas, Taquaral, Rosetta, São Matheus, Conceição (embora não esteja denominada) são consideradas vilas. São indicadas povoações em Fazenda Pouso Alegre, Paivas, Nantes, Batalha, Água Boa, Salto Grande e Alto do Tamanduá. São indicadas aldeias no Rio Tibagi, no Rio Paraná e no ribeirão Santo Anastácio. Os caminhos para o Paraná, saem de Nantes pelo Jaguaretê ou por Anhumas. Existe indicação de povoação entre a estrada que vai ao rio Paraná e o rio Paranapanema: Nantes, Roseta e Platina (figura 64).

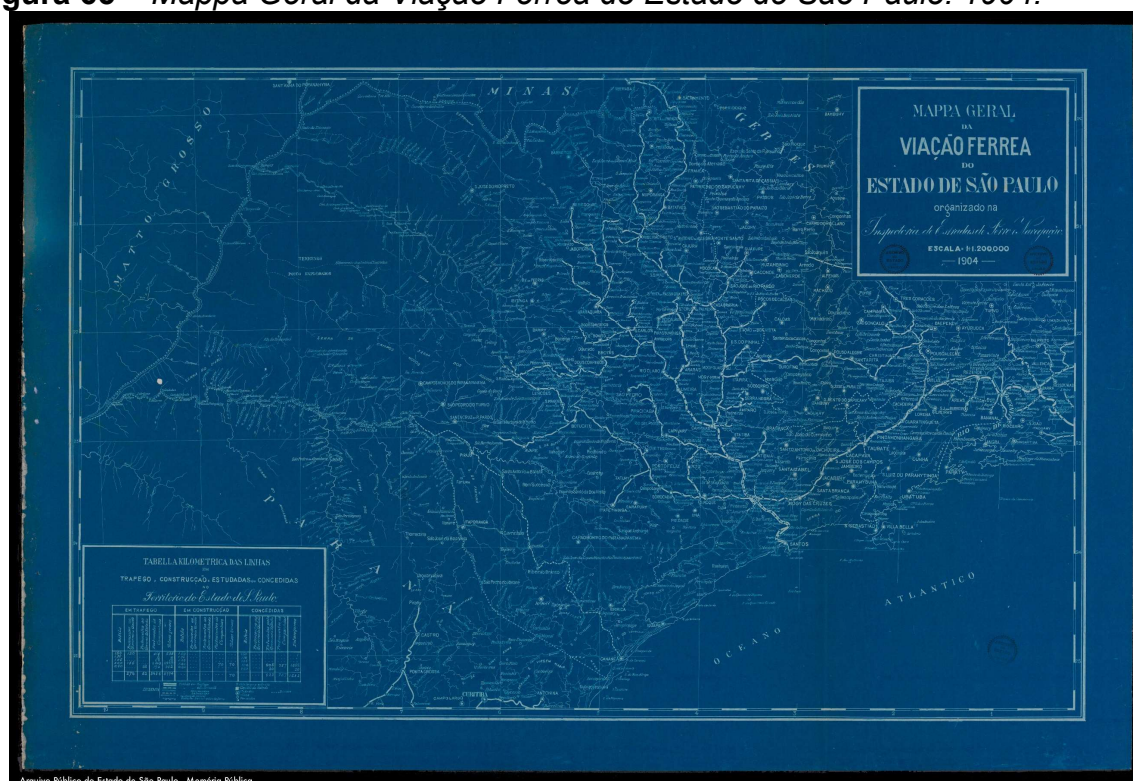
Figura 64 – Detalhe da *Carta Geral do Estado de São Paulo e parte dos estados vizinhos. 1904.*



Fonte: Biblioteca Digital Luso Brasileira.

O Mapa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo, de 1904, apresenta o continente, o Estado de São Paulo, seus limites e o oceano. Foi feito pela Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação. Há um carimbo com a inscrição “*Archivo do Estado São Paulo*” (figura 65).

Figura 65 – *Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1904.*

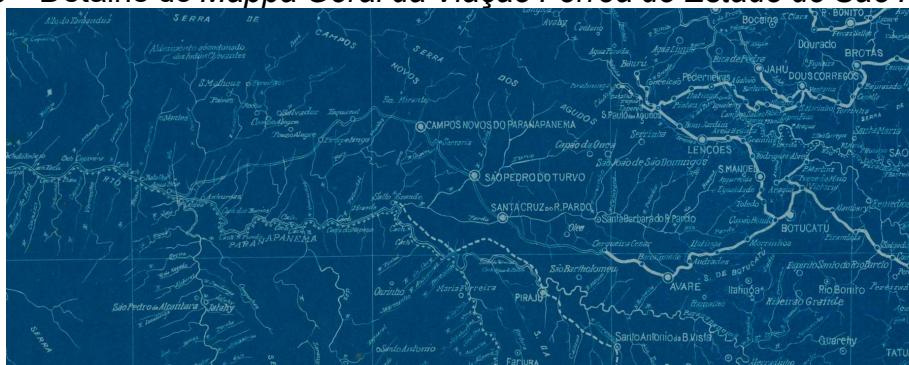


Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

O Estado de São Paulo é destacado por sua posição central na folha e pela quantidade de informações apresentadas. A região Noroeste aparece como pouco explorada. Estão representadas divisas, estradas de ferro e a projeção de estrada que liga Cananeia a Salto Grande.

Há uma estrada aprovada ligando Cerqueira César, Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Serraria, Campos Novos, Taquaral, Pirapitinga e Água Boa, na barra do Rio Tibagi (figura 66). Essa estrada passa por regiões altas e de topografia bastante acidentada, de Campos Novos a Pirapitinga onde predominam campos. Este trajeto foi desconsiderado, entretanto, permaneceu seu nome, Ramal Tibagi.

Figura 66 – Detalhe do *Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo*. 1904.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

O *Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados de São Paulo, Minas Geraes, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Parana e Santa Catharina* foi organizado por Alexandre Mariano Cococi, engenheiro da Comissão Geográfica e Geológica, e feito por meio de mapas da Comissão da Companhia de Energia e trabalhos oficiais do autor. É uma litografia da Hartmann e Reinchenbach. Está limitado por margem na face superior esquerda. Parece haver intenção em conectar o Paraná ao Estado de São Paulo (figura 67).

Figura 67 – *Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados de São Paulo, Minas Geraes, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Parana e Santa Catharina*. 1907.



Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

Em 1907, para Salto Grande, convergiam estradas de ferro vindas de Campos Novos e de Jaguarialva. Para Campos Novos, convergiam estradas de rodagem vindas de Bauru, Santa Cruz do Rio Pardo e Capivara. De Campos Novos à Salto Grande há indicação de projeto de ferrovia. Aparecem como povoados Pouso Alegre, Salvador, Campos Alegre, Rocha, Pereiras, Paivas, São Matheus, Nantes e Anhumas (figura 68).

Figura 68 – Detalhe *Mappa Geral da Viação Férrea dos Estados de São Paulo, Minas Geraes, Rio de Janeiro, Espirito Santo, Parana e Santa Catharina*. 1907.



Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

O *Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo e partes dos Estados Vizinhas* foi feito pelo engenheiro R. Heyse, no escritório técnico da Comissão dos prolongamentos da Estrada de Ferro Sorocabana. No quadro externo ao mapa estão os portos de Santos, a planta do Rio de Janeiro e os principais morros do Estado de São Paulo. A pintura em cor translúcida reforça os limites do Estado de São Paulo. Apresenta uma lacuna (figura 69).

Trata-se claramente de um mapa destinado à imigração. Destacam-se partes expressivas do relevo, hidrografia e povoações. No curso paulista do Rio Paraná podem ser observadas diversas inscrições e localizações. Indica um ramal passando por Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos e seguindo espigão Peixe-Aguapeí legendado como estrada em tráfego. E também um traçado que percorre de Salto Grande ao Porto Tibiriçá, evitando pontes e desníveis (figura 69).

Figura 69 – Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo e partes dos Estados Vizinhos. 1912.



Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

O Estado de São Paulo, de 1913, está destacado no centro da prancha em verde, com pouca informação em sua parte oeste. Foi organizado pela Inspetoria Federal das Estradas e é uma litografia da Hartmann e Reichenbach (figura 70).

Esse mapa representa o horizonte alcançado: as terras do Mato Grosso. Mostra a ferrovia atravessando todo o Estado de São Paulo: uma linha em tráfego que sai de Santa Cruz do rio Pardo, São Pedro do Turvo, Campos Novos e segue no espigão Aguapeí-Peixe até o Mato Grosso, que nunca foi construída e outra em projeto (o trajeto atual da Sorocabana).

Um pouco à frente do rio das Cinzas indica o estudo da navegabilidade do Rio Paranapanema. O percurso apresentado não é o executado, embora estivesse no mapa de 1912, como em construção. Nesse mapa, não aparece a hidrografia, já mapeada e reconhecida em documentos anteriores e, dá expressão a alguns acidentes do relevo com pouco detalhamento.

Figura 70 – O Estado de São Paulo. 1913.



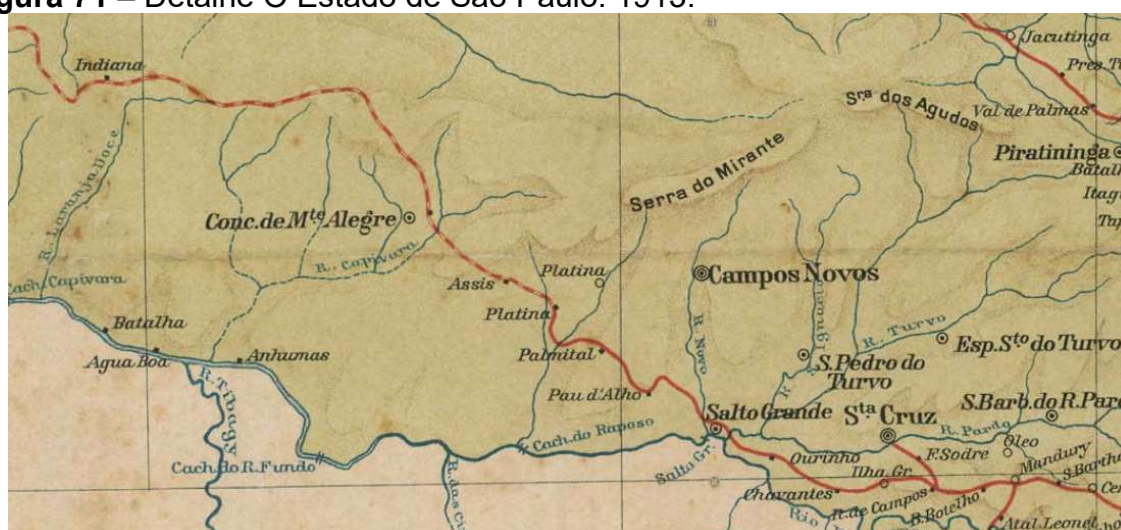
Fonte: Biblioteca Nacional Digital

A figura 71, mostra em detalhe a ferrovia em construção, passando por Cerqueira Cesar, Salto Grande, Pau D'alho (Ibirarema), Palmital até Platina e de Platina, Assis, Indiana até Porto Tibiriça.

Os trilhos nunca chegaram em Campos Novos, Platina, São Pedro do Turvo, embora alguns mapas tivessem representado a ferrovia, passando ou em construção, nesses núcleos. Tantos trajetos diferentes indicam o intenso estudo da área e a ponderação sobre fatores determinantes do traçado definitivo.

Ao relacionar as áreas de ocupação mais antiga e a legislação para legitimação de posse com o traçado da ferrovia, percebe-se que áreas não demarcadas foram contornadas pelo projeto da ferrovia.

Figura 71 – Detalhe O Estado de São Paulo. 1913.



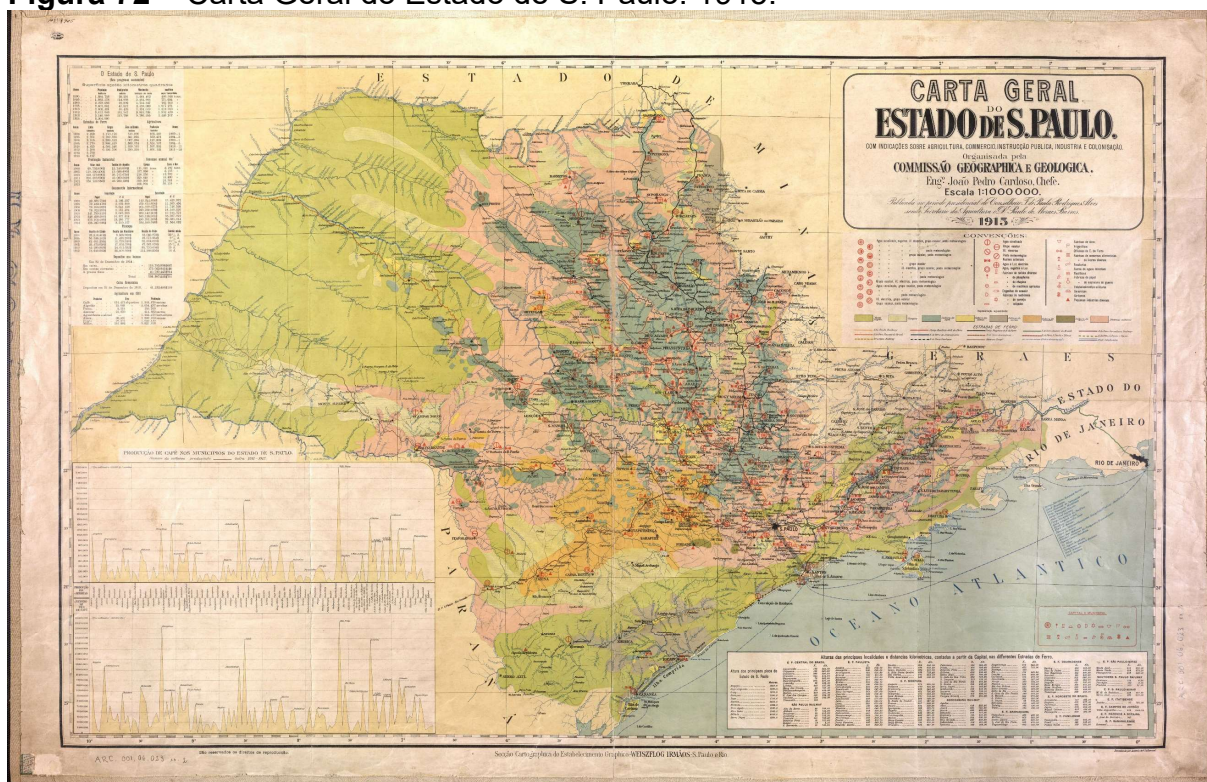
Fonte: Biblioteca Nacional Digital

A Carta Geral do Estado de São Paulo foi produzida pela Comissão Geográfica e Geológica, e reproduzida pela Gráfica Weezflog Irmãos. Há dois quadros que identificam aspectos da topografia e dados econômicos (figura 72).

O *progresso econômico* é apresentado por meio dos dados estatísticos: 1. população, imigração movimento de cargas transportadas; 2. Estradas de ferro, expansão em quilômetros e cargas transportadas; 3. Agricultura, área cultivada e produção por anos; 4. Produção industrial, valor, tecidos de algodão; 5. Consumo de carvão, ferro e aço; 6. Evolução da importação e exportação; 7. Receitas do Estado, Nação e Municípios e 8. Depósitos e cultivo de agricultura. Um outro quadro apresenta a produção de café com as aptidões do solo, a ferrovia, outras informações como água encanada, energia, atividades comerciais e industriais anunciam a intenção de fortalecer a imigração e fortalecer a ideia de progresso e promessa das terras.

O traçado da ferrovia contornou as nascentes a partir de Assis para evitar obras de drenagem e travessia. Observa-se na figura 72, que nas partes mais próximas de Sorocaba predominam áreas de cultivo de algodão. Nos trechos perto de Botucatu a ferrovia coincide com a produção de café e por fim, a parte mais oeste do Estado de São Paulo, predomina o percurso em campos e matas.

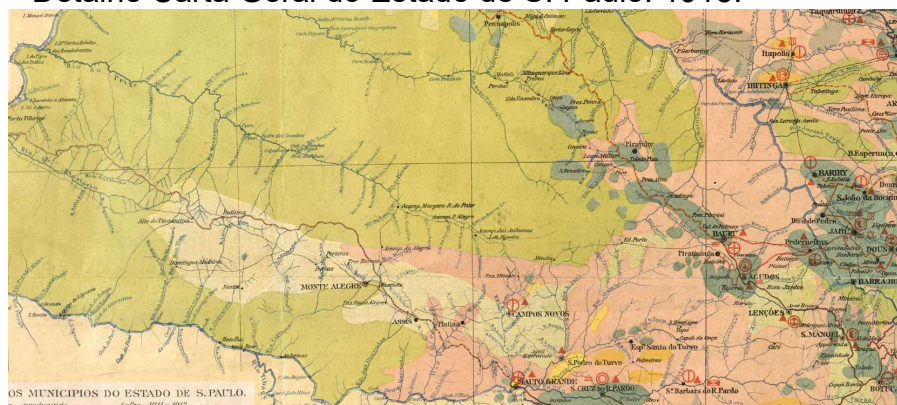
Figura 72 – Carta Geral do Estado de S. Paulo. 1915.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital

Na figura 73, a estrada de ferro aparece com traçado semelhante ao atual e são identificadas as estações. Campos Novos, Conceição do Monte Alegre e Platina são confluências de trajetos de estradas de rodagem. Suaves linhas pontilhadas indicam estradas no sentido do Estado de Mato Grosso, reforçando o abandono ao traçado do Ramal Tibagi.

Figura 73 – Detalhe Carta Geral do Estado de S. Paulo. 1915.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital

Em 1915, Campos Novos possuía água encanada e indústrias diversas. Salto Grande possuía água encanada, luz elétrica e indústrias diversas. São Pedro do Turvo, indústrias diversas. A ferrovia parece ser um eixo longitudinal entre os rios Paranapanema e Peixe, e os afluentes como Pary, Dourados, Capivara, Laranja Doce, Anhumas e Rebojo parecem conectar a ferrovia ao rio Paranapanema e ao Estado do Paraná.

O mapa da figura 74 apresenta o Estado de São Paulo e seus limites, foi organizado na Diretoria de Viação, apresenta hidrografia, viação e relevo. Hierarquiza as ferrovias a partir de suas bitolas, e as classifica como concedidas e em construção. Está contido dentro de uma margem, e nela há um quadro menor com a quilometragem das vias férreas no estado.

Figura 74 – Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1918.



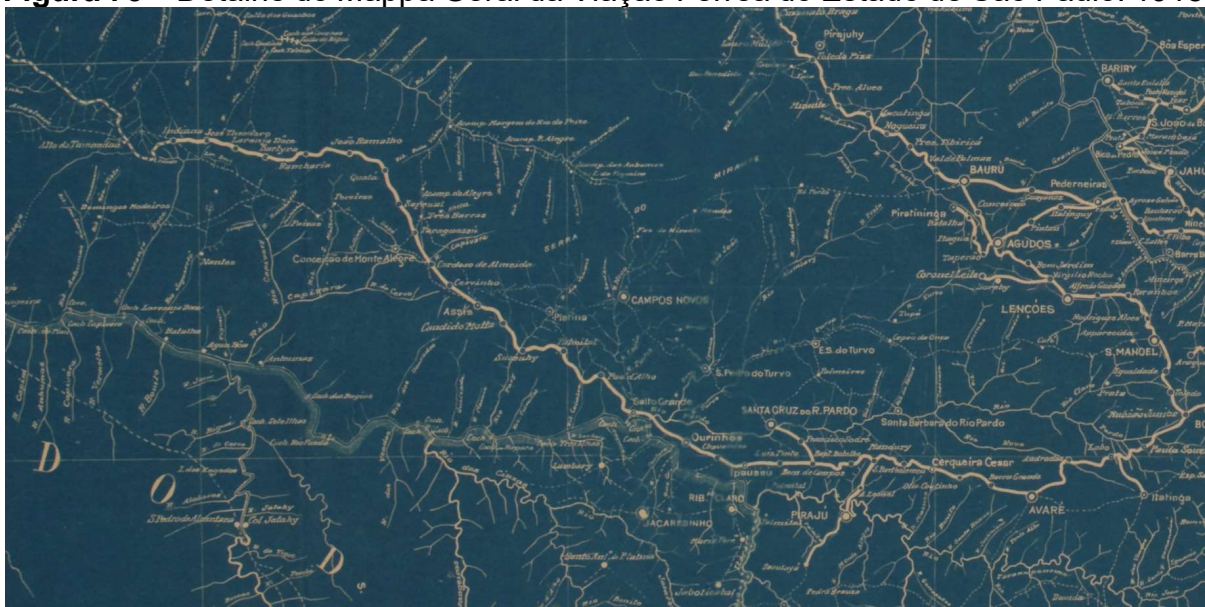
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

No detalhe, pode ser visto que em tracejado estão os traçados da ferrovia de 1904 e 1907 (figura 75). Comparar os mapas permite perceber a evolução do traçado. Rio Tibagi e Paranapanema aparecem como concessão. A ferrovia foi assentada distante 20 quilômetros da concessão do rio, portanto. A concessionária da ferrovia também evitou obras de engenharia evitando travessias e grandes desníveis.

Tal decisão pode ser justificada porque a concessionária seria a responsável pela execução de obras complementares ao avanço dos trilhos.

Há na região uma fala no sentido de que a ferrovia foi serpenteando o terreno para ser mais extensa e receber maior valor em sua construção, já que o pagamento era feito por quilômetro. Mas, olhar a evolução dos mapas permite compreender que houveram estudos no sentido de maximizar a produtividade da colonização das terras, dividindo a zona privilegiada em concessões de vias navegáveis e férreas e equilibrando valores e aptidões de solo nas propriedades rurais.

Figura 75 – Detalhe do Mappa Geral da Viação Férrea do Estado de São Paulo. 1918.



Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

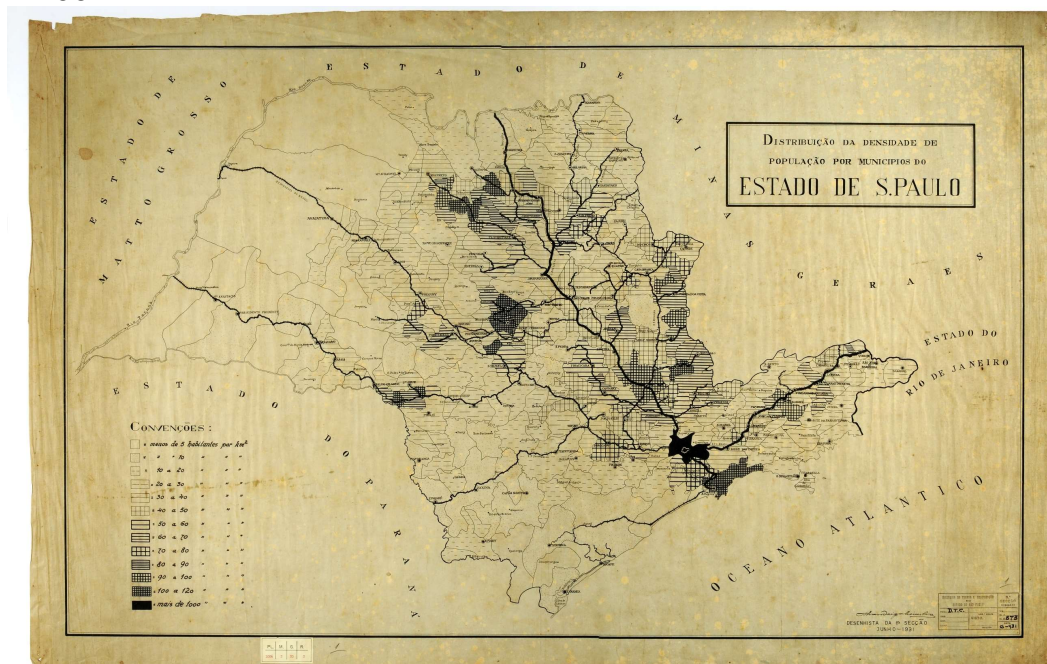
A Carta Izogônica representa o Estado de São Paulo e seus limites mostrando as declinações magnéticas em 1 de julho de 1922. Foi organizada pela Comissão Geográfica e Geológica e produzida pelo estabelecimento gráfico da Companhia Melhoramentos - Welszillog Irmãos Incorporado. Apresenta também um quadro contendo a planta de São Paulo, e um quadro com a cultura das principais localidades e distância em quilômetros (figura 76).

Esse tipo de mapa é bastante importante para a elaboração de cartas de aviação e também para observar a série histórica de declinações magnéticas. Trata-se de uma carta representada em cores para indicar as linhas isogônicas, rios, caminhos e estradas. Cidades fundadas a partir de Assis, a partir de 1914, passaram

mapa do Estado de São Paulo. Foi produzido pela Diretoria de Terras e Colonização de São Paulo. Trata-se de um mapa em que são representados apenas alguns rios, caminhos férreos e divisão territorial estadual. Mostra as áreas mais densamente ocupadas e centralidades regionais. Sua finalidade é estatística e seu desenho e informações são bastante simplificados.

O primeiro olhar permite ler que a medida em que a ferrovia avança, a densidade aumenta. Entretanto, a medida em que a ferrovia avançava, municípios eram subdivididos e tinham suas áreas fracionadas e, portanto, havia um aumento da densidade.

Figura 78 – Distribuição da densidade de população por município do Estado de São Paulo. 1931.



Fonte: Museu do Imigrante

No mapa da viação férrea, apresentado na figura 79, aparece o Estado de São Paulo, com hidrografia, localidades e estradas. Nos estados limítrofes, são representados rios e estradas mais relevantes. Foi produzido pela Diretoria de Viação e impresso pela Sociedade Impressora Paulista. Junto ao mapa estadual, estão três outros retângulos com mapas de Santos, São Paulo e Campinas e dados sobre a ferrovia. Por ser um documento claramente contextualizado com a imigração, indica caminhos, ferrovias, estradas de rodagem, rios, companhias ferroviárias e identifica localidades classificando-as em povoados, distritos de paz, municípios e comarcas.

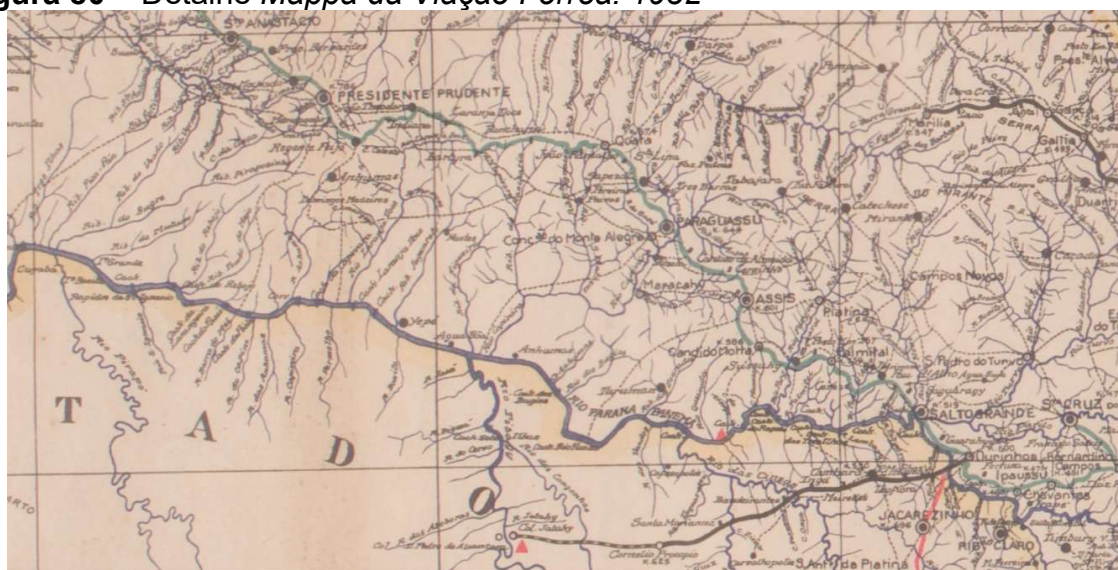
Figura 79 – Mappa da Viação Férrea. 1932



Fonte: Museu Paulista da USP

Na figura 80, pelo detalhe do mapa, evidencia-se uma malha de estradas municipais conectando estações, seguindo paralela às ferrovias. Das estações partem estradas perpendiculares ligam a ferrovia ao rio Paranapanema. Localidades como Conceição, Campos Novos, Platina e São Pedro polarizam caminhos.

Figura 80 – Detalhe Mappa da Viação Férrea. 1932



Fonte: Museu Paulista da USP

De modo geral, observa-se que o primeiro mapa apontou o caminho ao Mato Grosso passando por Campos Novos (figura 62). Inicialmente, o percurso incorporou Campos Novos percorrendo as terras altas (figura 63). No mapa de 1907, Salto Grande foi o polo de ramais para Campos Novos, Ourinhos (figura 66). Em 1912, Campos Novos receberia a ferrovia que se bifurcaria em duas linhas, uma que seguiria por terras altas passando por Santa Cruz do Rio Pardo, São Pedro do Turvo até Campos Novos, e seguiria no espigão Peixe-Aguapeí até o Rio Paraná na barra do Rio Verde, e outro ramal que passaria por Salto Grande, Assis, Rio Capivara contornando as nascentes até chegar à foz do ribeirão Santo Anastácio, no Rio Paraná. Quando se observa o relevo e a hidrografia da região percebe-se que a ferrovia de Salto Grande evitou transposições até Quatá, de onde ela seguiu sobre o espigão Paranapanema-Peixe. Para além das questões técnicas e de economia relacionadas à implantação da ferrovia, as leis de criação de município, de colonização e de terras devolutas também contribuíram na definição da paisagem.

3.2 LEGISLAÇÃO E A PAISAGEM

A legislação que incide sobre o território ordena a paisagem (YAMAKI, 2017). As leis de terras devolutas, de colonização e de criação de municípios estabeleceram uma malha de ordenamento do Estado. Junto a elas, vieram as leis de imigração e as da concessão da Estrada de Ferro Sorocabana.

3.2.1 A criação de municípios

Segundo o Instituto Geográfico e Cartográfico (1995), município é a divisão administrativa trazida pelos portugueses, equivalente a uma vila, menor unidade político e administrativa autônoma. Após Proclamação da República, substituiu o termo vila.

A evolução de um agrupamento se dava com a formação do povoado ao serem construídas habitações e uma capela. A partir daí, com a presença de um pároco, se formava a paróquia, território para a cobrança do dízimo. Quando o povoado deixava de ser privado, o núcleo urbano passava a ser freguesia, atualmente denominado distrito. A área composta pela freguesia quando construídas a cadeia e a câmara acrescida de área rural, ascendia à condição de vila.

Na Constituição Federal de 1891 e na Constituição Estadual de 1890, a unidade administrativa passou a ser o município. Na Constituição Estadual de 1891, o município esteve condicionado a uma área mínima de 50km² e 10 mil habitantes.

O artigo 38, da Lei n.16, de 13 de novembro de 1891, definiu como receita municipal a alienação, aforamento e locação de terras devolutas próximas às povoações com mais de 1000 pessoas em um raio de 6 quilômetros. Esta pode ser a justificativa para a emancipação dos povoados mais antigos. Esse raio também pode ter definido o espaçamento entre as estações de ter.

Em 1906, a Lei Estadual n. 1038 de 19 de dezembro, definiu que para ascender a município, o território precisaria ter população mínima de 10 mil habitantes, ter 100 prédios bons, ter mil moradores, e estar situada em local de fácil saneamento. Esse requisito pode ter levado ao abandono da morfologia das primeiras cidades que se assentaram próximas aos cursos d'água. Além disso, era necessário ter dois prédios para escolas (feminina e masculina), cadeia e a receita viria das regulamentações das terras devolutas.

O Decreto Lei n. 311 de 02 de março de 1938, estabeleceu que distritos não poderiam ter menos que 30 moradias e municípios não poderiam ter sede com menos de 200 moradias. Em 1947, através da Lei Estadual n. 1 de 18 de setembro, a população mínima para a criação de municípios caiu para 4 mil habitantes e se condicionava à renda mínima de 200 mil cruzeiros anuais¹⁸. Foi reduzido o valor da receita mínima para que distritos, situados a mais de 25 quilômetros da ferrovia, pudessem ser elevados a município e ainda, não estariam sujeitos às recomendações, os distritos que estivessem situados em até 4 km da divisa estadual. As reduções de exigência indicam a baixa densidade de ocupação dos novos agrupamentos urbanos.

Sobre limites, a Lei n. 1038, de 02 de março de 1938, determinava que o desmembramento não alteraria divisas naturais ou prejudicaria a clareza, exatidão e continuidade perimetral. No Decreto lei n. 311, limites eram estabelecidos por linhas geodésicas entre pontos identificados, ou acompanhando acidentes naturais e não era permitida a indefinição. E na Lei n. 1, de 18 de setembro de 1947, instituiu acompanhar acidentes naturais permanentes e claramente identificáveis.

¹⁸ O valor Cr\$ 200.000,00 em janeiro de 1947, seria o equivalente a R\$ 409.323,64, segundo o IGPDI. Cálculo realizado em: <https://arquivofee.rs.gov.br/servicos/atualizacao-valores/>

Tabela 8 – Trechos da legislação sobre a criação de municípios

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL SOBRE A CRIAÇÃO DE MUNICÍPIOS	CONSTITUIÇÃO ESTADUAL DE 1890	“Art. 55 - O território do Estado será em município podendo estes ser subdivididos em distritos. Art. 56 - O município será autônomo e independente na gestão de seus negócios.”
	CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1891	“Art. 68 - Os Estados organizar-se-ão de forma que fique assegurada a autonomia dos Municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse.”
	CONSTITUIÇÃO ESTADUAL DE 1891	“Art. 52.º A atual divisão territorial do Estado em municípios não pode ser alterada de modo a reduzir qualquer deles a menos de cinquenta quilômetros quadrados e dez mil habitantes.”
	LEI N. 16, DE 13 DE NOVEMBRO DE 1891 <i>Organiza os municípios do Estado:</i>	“Art. 5.º - Mediante reclamações dos actuaes municipios, poderá o Congresso, depois de ouvidos os municipios limitrophes, alterar-lhes as divisas, comtanto que qualquer delles não fique reduzido a menos de cincoenta kilometros e dez mil habitantes.[...] Art. 38. - A receita dos municipios constituir-se-á das seguintes verbas[...] 1.º - Do producto da alienação, aforamento e locação dos moveis e immoveis pertencentes ao dominio privado das municipalidades, ficando comprehendidas, entre estes, as terras devolutas adjacentes ás povoações de mais de mil almas em raio de circulo de seis Kilometros, a partir da praça central. Este perimetro será demarcado á custa dos municipios em cada uma das povoações do seu territoria com especificação da área dos baldios necessarios para logradouros publicos, os quaes serão inalienaveis;”
	LEI N. 1.038, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1906 <i>Dispõe sobre a organização municipal</i>	“Art. 3.º - Para ser qualquer parte do territorio do Estado elevada á categoria de municipio, além do requisito de ter população não inferior a dez mil habitantes, deverão concorrer as seguintes condições: a) ter a séde do novo municipio pelo menos cem predios bons, população minima de mil habitantes e estar situada em local de facil saneamento. b) ter predios para a municipalidade, duas escholae (uma para cada sexo) e cadeia publica; c) preceder representação dos habitantes da zona, ao Congresso, solicitando esse beneficio; d) Prova de que a zona destinada a novo municipio produz, de impostos expressamente auctorizados por esta lei, uma renda nunca inferior a vinte contos de réis annuaes. [...] § 3.º - Não poderá ser feito o desmembramento do territorio de um para outro municipio, de modo a forçar as divisas naturaes ou prejudical-as em sua clareza, exactidão e continuidade perimetral. § 4.º - O municipio que for creado ou augmentado com territorio desmembrado de outro, ficará responsavel por uma quota parte das dividas e obrigações contrahidas pelo municipio prejudicado. [...] § 5.º - Terão a categoria de cidade as sédes de municipios, e de villa a dos districtos de paz que constituirem povoações distinctas da séde do municipio. [...] Art. 19. - A receita dos municipios será constituida sómente das seguintes verbas: 1.º Da alienação, aforamento e locação de moveis e immoveis do dominio privado das municipalidades, comprehendidas as terras devolutas adjacentes ás povoações de mais de mil almas, no raio do circulo de seis kilometros, a partir da praça central. Este perimetro será marcado á custa dos municipios, com especificação da área dos baldios para logradouros publicos, os quaes serão inalienaveis;”
	DECRETO-LEI Nº 311 DE 02 DE MARÇO DE 1938 <i>Dispõe sobre a divisão territorial do país e dá outras providências</i>	“Art. 2º Os municípios compreenderão um ou mais distritos, formando área contínua. [...] Art. 3º A sede do município tem a categoria de cidade e lhe dá o nome. Art. 4º O distrito se designará pelo nome da respectiva sede, a qual, enquanto não for erigida em cidade, terá, a categoria de vila. Parágrafo único. No mesmo distrito não haverá mais de uma vila. Art. 5º Um ou mais municípios, constituindo área contínua, formam o termo judiciário, cuja sede será a cidade ou a mais importante das cidades compreendidas no seu território e dará nome à circunscrição. Art. 6º Observado, quanto à sede e à, continuidade do território, o disposto no artigo anterior, um ou mais termos formam a comarca. Art. 7º Os territórios das comarcas e termos serão definidos, nos respectivos atos de criação, pela referência às circunscrições imediatamente inferiores que os constituírem[...]. Art. 8º Os limites inter-distritais ou inter-municipais serão definidos segundo linhas geodésicas entre pontos bem identificados ou acompanhando acidentes naturais, não se admitindo linhas divisórias sem definição expressa ou caracterizadas apenas pela coincidência com divisas pretéritas ou atuais.[...] Art. 11. Nenhum novo distrito será instalado sem que previamente se delimitem os quadros urbano e suburbano da sede, onde haverá pelo menos trinta moradias.[...] Art. 12. Nenhum município se instalará sem que o quadro urbano da sede abranja no mínimo duzentas moradias[...].”

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Observa-se que, a partir de 1902, os municípios tiveram como ordenadores de limites os rios Paranapanema e Peixe. Entre 1910 e 1921, Conceição do Monte Alegre se dividiu em três outros municípios, mantendo a relação Paranapanema-Peixe. Nesse mesmo período Campos Novos se dividiu em quatro

partes, ficando um município nos limites Paranapanema-Peixe, dois municípios entre Paranapanema e Estrada de Ferro Sorocabana e o município de Campos Novos, ilhado sem acesso aos rios e ferrovia (figuras 81 e 82).

Se as condicionantes impostas pela legislação eram realmente respeitadas, a observação dos critérios da Constituição Estadual de 1891, permite constatar que em 1902, São Pedro do Turvo, Conceição do Monte Alegre e Campos Novos tinham pelo menos 10 mil habitantes, cada um.

Entre 1921 e 1934 ficaram privilegiadas as vertentes do Paranapanema atendidas pela Sorocabana. Apenas uma subdivisão foi feita sem obedecer a esse binômio e à frente de Presidente Prudente, sentido Rio Paraná, apenas um município foi criado. Entre 1934 e 1944, as subdivisões se intensificam nas imediações de Presidente Prudente, e obedeceram ao binômio Paranapanema-Peixe. De 1944 a 1954, as divisões passaram a ser orientadas pelos eixos das ferrovias. Especialmente na parte oriental do território paulista. O binômio Paranapanema-Peixe foi o grande definidor dos limites municipais.

Na comparação entre os critérios da Lei n. 1038, de 19 de novembro de 1906, e os mapas até 1934 (figura 82), para ser município era necessário ter pelo menos 1000 moradores na cidade, 100 prédios bons e estar situado em áreas de fácil saneamento portanto, a ferrovia não poderia passar por áreas que tivessem problemas de saneamento ou proximidade com a água.

E ainda, observando os critérios do Decreto n. 311, de 02 de março de 1938, os critérios foram rebaixados para 200 moradias. Até 1934, poucas foram as localidades capazes de se emanciparem por conta dos requisitos. Somente a partir de 1934 é que houve um aumento no número de emancipações entre Salto Grande e Rancharia, ou seja, 12 anos após os trilhos chegarem em Presidente Epitácio. E o número expressivo de fundação de municípios foi com a Lei n. 1 de 18 de setembro de 1947, que baixou a população mínima para 4000 habitantes.

Inicialmente os municípios deveriam ter pelo menos 50km² e 10mil habitantes como requisitos mínimos para serem criados. E pela Lei n.16, de 13 de novembro de 1891, após sua criação, teriam como receita, no raio de 6km medidos a partir da praça central, o “*producto da alienação, aforamento e locação dos moveis e immoveis pertencentes ao dominio privado das municipalidades*”. Essas áreas então seriam de interesse da municipalidade.

Figura 81 – Evolução dos limites administrativos municipais do Estado de São Paulo (1705-1910)

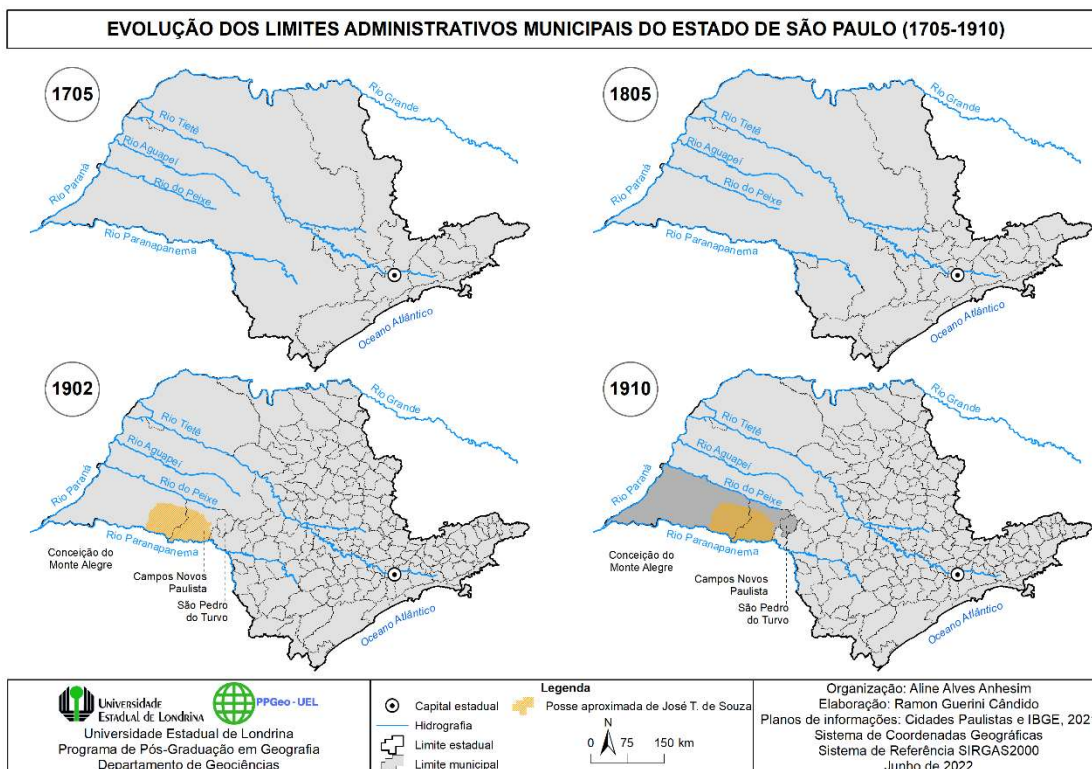
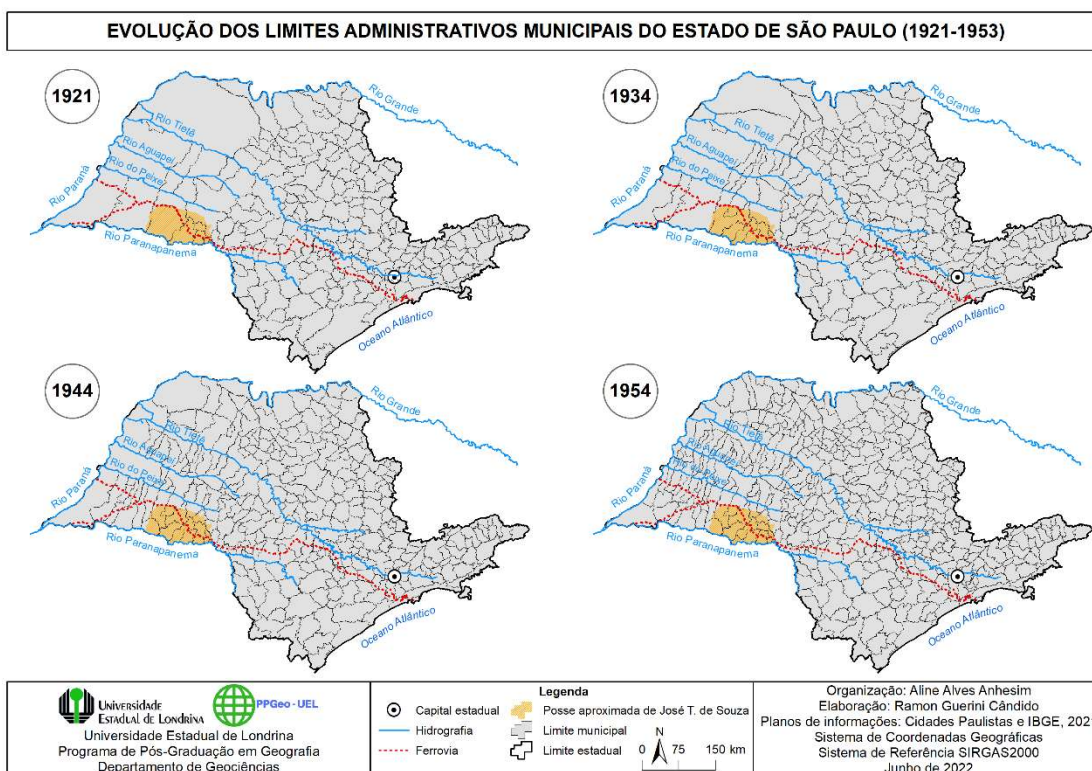


Figura 82 – Evolução dos limites administrativos municipais do Estado de São Paulo (1921-1953)



3.2.2 A imigração

A Lei Federal n. 528, de 28 de junho de 1890, definiu que para receber imigrantes a propriedade precisaria estar registrada, não poderia ter área inferior a 500 hectares sendo inculta, ou 300 hectares se cultivada e não poderia distar mais que 13,2 quilômetros da via férrea. A propriedade seria dividida em lotes com água e mata, obedecendo ao tamanho médio de 15 hectares e no mínimo 5 hectares, se cultivado. Esses lotes precisariam estar ligados entre si e com a estrada geral. De certa forma, ao oferecer prêmios por quantidade de imigrantes e por melhor infraestrutura, o Estado induzia à inserção de um número maior de imigrantes.

O Decreto Estadual n. 1458, de 10 de abril de 1907, estabelecia que terras devolutas poderiam ser adquiridas de maneira amigável ou por meio da desapropriação pelo governo para formar núcleos quando: 1. estivessem em boa localização para o transporte; 2. fossem férteis ou adequadas à criação; e 3. que favorecessem o uso de lavra mecânica. Essas terras seriam divididas em lotes a serem destinados ao uso rural ou urbano, sendo que os lotes urbanos não poderiam exceder 2500 m², e rurais poderiam ter até 25 hectares e nas terras devolutas, distantes ou da zona de privilégios da Sorocabana, os lotes poderiam ter 50 hectares.

Ainda em conformidade com o Decreto 1458, o estabelecimento de lotes maiores nas terras da Sorocabana pode ter relação com a geografia do local em que predominam áreas de campo para criar. Para facilitar o povoamento, o governo poderia aceitar o parcelamento em lotes e a construção de moradias, independentemente do número de famílias e ainda assim pagar prêmio do governo a cada família instalada.

Neste mesmo decreto, as terras situadas ao longo de 20km de ferrovias ou leitos de rios navegáveis, poderiam ser desapropriadas para a fundação de núcleos pelas companhias. E também, poderiam ser fundados núcleos nas terras devolutas adquiridas por brasileiros residentes obedecendo aos seguintes critérios: até 500 hectares em terra de cultura, 4000 hectares em terras de criar e 50 hectares em lotes suburbanos (considerados num raio de 18 km da capital e 12 km de vilas e câmaras). Lotes suburbanos seriam mais caros, campos de cultura com valor mediano e campos de criar mais baratos. Lotes suburbanos menores garantiriam a ocupação e o abastecimento de gêneros alimentícios e a médio prazo, viabilizaria a expansão dos núcleos urbanos.

Pelo Decreto Federal n. 6455, de 19 de abril de 1907, a definição de núcleo é a reunião de lotes demarcados de terras em boas condições de salubridade, com água potável e preparados para imigrantes, que poderia ser feito pela União, Estados, empresas e particulares. Os núcleos formados pela União deveriam ter altitude para policultura, estar próximos ou à margem de via férrea, com abundância de águas correntes, presença de matas, com facilidade de trabalhar a terra por processos mecânicos, e com possibilidade para a ampliação. Implantar a ferrovia acima das nascentes pode ter relação com esse decreto pois há a provisão de água e é garantido que não exista a contaminação.

A partir deste decreto, os lotes eram demarcados a partir da organização da planta hidrográfica. Se a posição do núcleo pedisse a formação de sede, seria implantada sobre parte plana, considerando a salubridade e as obras indispensáveis. Para a sede, deveriam convergir as estradas principais do núcleo. Os lotes urbanos da sede precisariam ser voltados para as ruas e praças e ter tamanho máximo de 3000m², e foram vendidos a preços módicos e à vista.

Os núcleos formados pelos Estados deveriam respeitar a salubridade, facilidade de cultivo, produtividade, segurança, facilidade de comunicação e transporte e apenas 10% dos lotes poderiam ser vendidos aos brasileiros. A colonização por empresas de viação, feita na faixa de 20 km do talvegue ou eixo da ferrovia, precisaria ter bom clima, salubridade, abundância e boa distribuição de água, boas condições de relevo, fertilidade, áreas de matas, capoeiras e campos e de cultura. As empresas seriam premiadas a cada casa e família introduzida, pelo tempo de permanência e prosperidade.

Por companhias ou associações particulares, somente receberiam auxílio aquelas propriedades regularizadas, cujo núcleo estivesse em área contígua ou em raio de 12 km, e que apresentassem solos férteis, ambiente salubre, áreas de mananciais e que tivessem distância favorável de centros comerciais ou estradas. As linhas coloniais poderiam ser feitas às margens da ferrovia ou rio navegável, de maneira amigável ou pela desapropriação de terras desaproveitadas, mal aproveitadas ou devolutas.

Pelo Decreto Federal n. 9081, de 03 de novembro de 1911, os núcleos poderiam ser feitos pelo governo em terras com altitudes adaptáveis à policultura e à pecuária, na margem de vias férreas, vias fluviais em tráfego ou em construção, que tivessem águas correntes, condição topográfica para lavoura mecanizada, matas,

área suficiente para ampliação e reserva de área para a construção de sede ou de futura povoação.

O dimensionamento dos lotes foi mantido entre 25 e 50 hectares em função da proximidade da ferrovia ou rio navegável. Os lotes urbanos não poderiam ter dimensões maiores que 5000m², sendo que deveriam ter frente para ruas e praças, e a posse estava condicionada ao fechamento e construção imediatos. Os núcleos feitos pelo Estado precisavam ser salubres, cultiváveis, seguros, facilmente conectáveis e com meios de transporte econômicos. O número de brasileiros que poderiam ter lotes subiria para 30%. Esse aumento do número de brasileiros pode ter permitido o acesso à terra à diversos migrantes.

As empresas de viação ou navegação, poderiam desapropriar a faixa de 20km para a fundação de núcleos em suas zonas de privilégio. Companhia ou particulares poderiam receber auxílio se a propriedade estivesse isenta de litígios, com o número mínimo de 50 famílias compreendidas em um raio máximo de 12km.

Pelo Decreto estadual n. 2400, de 09 de julho de 1913, o governo poderia criar núcleos coloniais nas terras particulares com condições vantajosas de transporte, fertilidade natural, e permitissem a lavra mecânica. Os lotes rurais permaneciam com tamanho máximo de 50 e mínimo de 25 hectares. Lotes urbanos passavam a ter no máximo 2500m². O número de brasileiros a adquirirem lotes, ficaria a cargo do governo. As mulheres não recebiam pelo trabalho e as crianças eram obrigadas a estudar até os 12 anos.

O governo poderia conceder ajuda com a construção da casa após o pagamento de 1/5 do valor dela; com animais, após o pagamento de 1/5 do valor deles e o colono estivesse morando há mais de um ano; e ajudar com maquinários quando o colono, já tivesse os animais, estivesse morando e pago 1/5 do valor do maquinário.

A cada 50 famílias morando no núcleo o proprietário poderia receber prêmios se as terras tivessem documentos legítimos, se estivesse parcelada em lotes de 25 a 50 hectares ligados entre si e à estrada, nos lotes era necessário que tivesse uma casa, derrubada de matas, área de cultivo e pasto. Circunstância essa que se limitava ao máximo de 1000 famílias.

Tabela 9 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 1.

<p>LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL PERTINENTES À IMIGRAÇÃO – parte 1</p>	<p>DECRETO Nº 528, 280/06/1890 Regularisa o serviço da introdução e localização de imigrantes</p>	<p>DAS PROPIEDADES AGRÍCOLAS</p> <p>Art. 21. As propriedades destinadas á localisação de immigrantes deverão ser inscriptas no registro a que se refere o decreto n. 451 B de 31 de maio proximo findo, e não poderão ter área inferior a 500 hectares estando incultas, ou 300 hectares, si estiverem cultivadas.</p> <p>A sua distancia dos centros de consumo, ou de uma estação da mais proxima via-ferrea, não deverá exceder de 13.200 metros, contados do centro da propriedade.</p> <p>Art. 23. As propriedades deverão ser divididas em lotes, convenientemente providos de agua, e de alguma matta para os misteres domesticos.</p> <p>[...]</p> <p>Nas propriedades incultas, a área dos lotes será de 15 hectares; nas que já tiverem cultura, os lotes poderão ser de cinco hectares no minimo, devendo estes ter, pelo menos, metade da área já cultivada.</p> <p>Os lotes deverão ter as necessarias picadas para se communicarem entre si, e com a estrada geral existente, ou que for projectada.</p> <p>[...]</p> <p>Da criação de nucleos coloniaes</p> <p>Art. 124. - O Governo promoverá a colonização das terras particulares, por aquisição amigavel ou desapropriação na forma da lei, desde que ellas reünam as seguintes condições, além de preço razoavel:</p> <p>§ 1.º - Acharem-se em situação que permita o transporte dos productos aos mercados, em condições vantajosas.</p> <p>§ 2.º - Possuirem a fertilidade natural indispensavel para as culturas communs do Estado, ou para a criação.</p> <p>§ 3.º - Offerecerem as condições naturaes para poderem receber lavra por processos mechanicos. [...]</p> <p>Art. 129. - Das terras adquiridas para cada nucleo, se discriminará uma area para a futura povoação, na qual se demarcarão lotes urbanos de 2.500 metros quadrados, quantos forem necessários [...]</p> <p>Art. 131. - Os lotes ruraes, nos nucleo coloniaes do Estado, serão, no maximo de 50 hectares.</p> <p>§ 1.º - Nos nucleos situados nas proximidades das estradas de ferro ou dos rios navegaveis, os lotes ruraes não poderão exceder de 25 hectares.</p> <p>§ 2.º - Nos nucleos que forem creados á margem da Estrada de Ferro Sorocabana ou em terras devolutas ou afastadas de meios de transporte, os lotes ruraes poderão ser até de 50 hectares. [...]</p> <p>Art. 167. - Todos os colonos são obrigados a matricular seus filhos, de seis a doze annos nas escholae publicas que o Governo estabelecer nos nucleos.[...]</p> <p>Art. 188. - A's empresas ou particulares, que se propuzerem a fundar e custear nucleos coloniaes em terras de sua legitima propriedade, sob as mesmas condições e com as mesmas vantagens offerecidas pelo Governo nos nucleos officiaes, poderá ser concedido, além da restituição das passagens dos immigrantes e outros favores a estes assegurados pelo presente regulamento, arts. 80 a 87, o premio de 10:000\$000, por cada grupo de 50 familias localizadas nos ditos nucleos.</p> <p>Art. 189. - Os favores constantes do artigo antecedente só serão effectivos pela fôrma que fôr estipulada um contracto, do qual o Governo estabelecerá as clausulas convenientes para garantia dos interesses do Estado, dentre as quaes, obrigatoriamente, as seguintes:</p> <p>§ 1.º - Só se considerarão localizadas as familias que tiverem pago a primeira prestação do lote que occuparem e nelle estiverem residindo ha um anno, tendo-o beneficiado com cultura e construcção de casa para sua habitação, embora provisória</p> <p>§ 2.º - O premio só será pago depois de completa, na fôrma do paragrapho antecedente, localização de cada grupo de 50 familias.</p> <p>Artigo 193 - Para facilitar o retalhamento e povoamento das terras de propriedade particular, poderá tambem o Governo celebrar contractos sob as seguintes condições:</p> <p>§ 1.º. - O proprietario deverá exhibir prova da legitima propriedade das terras que destinar a colonização e obrigar-se ao seguinte, á sua custa: a) dividir-as em lotes de 25 ou 50 hectares conforme se trate de terras na distancia maxima de 12 kilometros de via ferrea ou navegação a vapor, ou de terras afastadas de meios de transporte;</p> <p>b) construir os caminhos de communicação dos lotes entre si e dos nucleos com as estradas geraes;</p> <p>c) construir, em cada lote, uma casa, conforme o typo approved pelo Governo;</p> <p>d) fazer a derrubada, cultivar e fazer pastagem em area de cada lote, que será determinada no contracto.</p> <p>§ 2.º. - Preparados assim os lotes e á proporção que forem sendo nelles localizadas familias de colonos ou immigrantes recém-chegados, nas condições do contracto, pagará o Governo, por cada lote, com suas benfeitorias e culturas o preço nunca maior de dois contos e quinhentos mil réis (2:500\$000).[...]</p> <p>Art. 198. - As companhias, que se propuzerem a colonizar as terras incultas marginaes de suas vias ferreas em trafego poderá o Governo conceder o direito de desapropriar as ditas terras que estiverem no dominio particular, e bem assim fazer concessão gratuita das terras devolutas, que se encontrarem dentro da faixa de 20 kilometros para cada lado do respectivo eixo, com obrigação de medil-as e dividil-as em lotes e nelles estabelcer familias de colonos agricultores, dentro dos prazos e sob as condições que forem estabelecidas no contracto.[...]</p> <p>Art. 207. - Aos occupantes de terras devolutas, que forem brasileiros natos ou naturalizados, e nellas tiverem morada habitual e cultura effectiva, por mais de cinco annos, poderá o Governo preferir para a venda das mesmas, mediante os preços de 10\$000 por hectare de terras de cultura ou matta; 2\$000 por hectare de terras de campo de criar; e de 20\$000 por hectare de terras nos lotes suburbanos accrescidos das despesas com a medição e demarcação.</p> <p>Art. 208. - Não poderão ser vendidos a cada occupante mais de 500 hectares em terras de cultura, 4.000 em campos de criar, e de 50 em lotes suburbanos.</p> <p>§ Unico. - Considerar-se-ão lotes suburbanos os situados dentro do raio de 18 kilometros do Palacio do Governo, na Capital, e de 12 kilometros do edificio da séde das Camaras Municipaes, nas cidades e villas do Estado.</p>
--	---	--

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 10 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 2.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL PERTINENTES À IMIGRAÇÃO – parte 2	<p>DOS NÚCLEOS FUNDADOS PELA UNIÃO</p> <p>Art. 13. Serão preferidas para nucleos coloniaes as localidades que, [...] reúnem os seguintes requisitos:</p> <p>I. Altitude conveniente e terras adaptáveis à policultura.</p> <p>II. Situação à margem ou nas proximidades de vias ferreas, em trafego ou em construção, de vias fluviaes servidas por navegação a vapor, nas vizinhanças de centros populosos, onde possam os proprietarios de lotes vender lucrativamente o producto do seu trabalho.</p> <p>III. Abundancia de aguas correntes, perennes e potaveis, [...]</p> <p>IV. Configuração topographica e condições que permitam ser o terreno facilmente agricultado por processo mechanico.</p> <p>V. Existencia de mattas, no local ou nas proximidades, que, favorecendo as condições climatericas e a productividade da região, tornem também seguro o fornecimento economico de madeiras para as construções e obras coloniaes.</p> <p>VI. Area sufficiente para ampliação do nucleo, [...]</p> <p>Art. 14. Escolhida a localidade para o nucleo, [...] dividindo-se, em seguida, as terras em lotes, com a precisa perfeição, levando-se a effeito todas as obras necessarias, removendo-se quanto possa ser nocivo á saúde publica, [...] -se um systema regular de estradas e caminhos de comunicação, segundo instrucções expeditas.</p> <p>Art. 15. Havendo cursos de agua, e convindo, poder-se-ha iniciar o trabalho pelo levantamento dos mesmos a goniometro, [...]. Organizada a planta hydrographica, projectar-se-ha sobre ella o plano de distribuição das terras em lotes, seguindo-se a respectiva locação no terreno.[...]</p> <p>Art. 18. Si a posição e importancia do nucleo exigirem formação de uma séde, ou futura povoação, será reservada para isso área sufficiente, bem situada, na parte mais plana da zona e que preencha as necessidades inherentes á salubridade[...].A séde será o ponto de convergencia das principais estradas do nucleo. [...]</p> <p>Art. 20. Os lotes serão classificados em ruraes e urbanos.</p> <p>§ 1º Lotes ruraes serão os destinados á lavoura e criação, com área bastante para o trabalho dos colonos que os adquirirem.</p> <p>§ 2º Em geral, a área de cada lote rural não ultrapassará 25 hectares, si o nucleo demorar á margem ou nas proximidades de estrada de ferro ou de rio servido por navegação a vapor, podendo ir até 50 hectares nos demais casos.</p> <p>§ 3º Lotes urbanos serão os da séde do nucleo, destinados a formar a futura povoação, tendo as frentes voltadas para ruas e praças.</p> <p>§ 4º A área de cada lote urbano não excederá de 3.000 metros quadrados, salvo si destinada a fins especiaes.</p> <p>Art. 21. Normalmente, em cada lote rural, será, construida uma casa em boas condições hygienicas, para residencia do immigrante e sua familia, preparando-se também terreno para as primeiras culturas, que hão de ser feitas pelo adquirente.</p> <p>Art. 23. O lotes urbanos só serão vendidos mediante pagamento immediato. [...]</p> <p>NÚCLEOS FUNDADOS PELOS ESTADO E DE ACORDO COM A UNIÃO</p> <p>Art. 51. Aos Estados, que fundarem nucleos coloniaes sob sua administração directa, a União poderá conceder auxilios[...]</p> <p>Art. 52. A fundação de nucleos coloniaes sob a administração directa do Estado e auxilio da União obedecerá as condições previstas neste capitulo e especialmente ás seguintes:</p> <p>I. O Estado escolherá a localidade que julgar favoravel á salubridade, cultivo, producção, segurança, facilidade de communicações, e economia de transportes, sujeitando essa escolha, com o plano geral do nucleo, inclusive typo das casas e todas as indicações precisas á aprovação do Governo Federal, para os effeitos do auxilio que a União haja de prestar.</p> <p>II. Aprovados a escolha e o plano supra referidos, o Estado fará executar os trabalhos preparatorios e definitivos.</p> <p>III. Feitas as obras precisas, de sorte a ficar garantido o transporte commodo e o estabelecimento regular de immigrantes, e suas familias, em lotes perfeitamente delimitados e demarcados, [...]</p> <p>IV. Todos os serviços do nucleo serão custeados pelo Estado.[...]</p> <p>Art. 53. Em nucleos auxiliados pela União, a porcentagem de lotes destinados a nacionaes não deverá exceder de 10% dos reservados para agricultores estrangeiros.</p> <p>COLONIZAÇÃO POR EMPRESAS DE VIAÇÃO</p> <p>[...] Art. 61. O povoamento effectuar-se-ha mediante a localização de familias de immigrantes, habituados a trabalhos de agricultura ou de industria agro-pecuaria, como proprietarios de lotes regularmente medidos e demarcados, situados á margem ou dentro da zona de 20 kilometros, para cada lado do eixo da estrada ou do thalweg do rio navegado, formando nucleos ou linhas coloniaes.</p> <p>Art. 63. A escolha das localidades mais apropriadas a nucleos e linhas coloniaes obedecerá a prévio estudo de todas as circunstancias essenciaes ao seu desenvolvimento, tendo-se especialmente em vista a benignidade do clima e salubridade, abundancia, qualidade e distribuição das aguas; condições orographicas, natureza e fertilidade das terras e sua aptidão productiva; extensão em mattas, capoeiras, campos a culturas; área disponivel e tudo quanto for de interesse examinar para a constituição proveitosa dos nucleos.[...]</p> <p>Art. 76. O Governo Federal concederá, a titulo de auxilio, premios á empresa de viação que effectuar com regularidade a localização de immigrantes estrangeiros, como proprietarios, nos termos destas bases.</p> <p>Esses premios serão combinados e fixados por occasião de ser aprovado o plano geral de que se occupa o art. 65 deste decreto e não deverão exceder os seguintes maximos:</p> <p>I. 200\$ por casa construida em lote rural, uma vez que seja de typo oficialmente aprovado e pertença a familia de immigrantes.</p> <p>II. Por familia de immigrantes, introduzidos do estrangeiro, á custa da empresa, e não já residentes no paiz, installada em lote rural:</p> <p>a) 100\$, quando a familia contar seis mezes de localizadã;</p> <p>b) 200\$, quando a familia estiver ha um anno localizadã, o houver ampliado a cultura ou a criação, com animo de continuar.</p> <p>III. 5.000\$, por grupo de 50 lotes ruraes, occupadas por familias de immigrantes estrangeiros, que, no mesmo nucleo e dentro em dous annos da collocação da primeira familia, houverem recebido os titulos definitivos de propriedade.</p> <p>Art. 78. Effectivamente occupados 50 lotes ruraes por familias de immigrantes estrangeiros, poderá a empresa localizar cinco familias de nacionaes em lotes contiguos, e assim successivamente, concedendo o Governo, neste caso, os mesmos premios referidos no artigo precedente para collocação de familias estrangeiras.[...]</p> <p>Art. 80. As companhias ou associações, e os particulares idoneos, que dispuzerem de terras [...] á colonização, [...]</p> <p>§ 1º São condições essenciaes para que a União preste auxilios:</p> <p>a) Entrarem as terras isentas do litigios, hypotheca ou outros onus reaes de qualquer natureza, ou ficar provada a existencia de contracto regular entre o devedor e o credor hypothecario, em termos de poder o immovel ser transferido aos immigrantes livre de todo e qualquer encargo.</p> <p>b) Existencia de área necessaria, a juizo do Governo, para o estabelecimento de 50 familias de immigrantes, pelo menos, em igual numero de lotes ruraes, contiguos, ou disseminados em uma região cujo raio maximo não exceda de 12 kilometros.</p> <p>c) Serem as terras ferteis, em zona absolutamente salubre, á distancia conveniente de centros commerciaes e aos quaes se liguem por estrada de ferro ou de rodagem, em condições que permitam aos colonos a expansão nas culturas e industrias, e a venda dos productos com lucro compensador do seu trabalho; existencia de mananciaes, de agua potavel, de maneira que todos os lotes fiquem providos desse liquido para, o consumo dos habitantes e para o serviço de rega; finalmente, o conjunto do circunstancias indispensaveis á prosperidade dos novos proprietarios.0[...]</p> <p>[...] Art. 86. A partir de pontos marginaes de estrada de ferro em trafego ou em construção, ou de rios em que houver navegação a vapor, poderão ser estabelecidas linhas coloniaes, sempre que convier.</p> <p>Art. 87. Linha colonial, [...] é uma estrada de rodagem ladeada de lotes, medidos e demarcados, seguidamente ou proximos uns dos outros, destinados a ser povoados por immigrantes, como seus proprietarios.</p> <p>Art. 88. As linhas coloniaes deverão situar-se em zonas que satisfaçam as condições essenciaes, exigidas para os nucleos, e serão de preferencia abertas, em terras devolutas, em terras particulares desaproveitadas, ou mal utilizadas, quando os accidentes do terreno ou a sua constituição em faixas de melhor natureza e mais accentuada fertilidade, [...]</p> <p>Art. 89. Em terras devolutas, as linhas coloniaes serão construidas somente pelo respectivo Estado, ou mediante accôrdo com o mesmo.</p> <p>Art. 90. O estabelecimento definitivo de linhas coloniaes em terras de propriedade particular poderá ser realizado pelos proprietarios, ou de accôrdo com estes; salvo si, estudadas e projectadas, houver impossibilidade de convenção o ficar provada a vantagem da desapropriação das terras por utilidade publica.</p> <p>Art. 91. As linhas coloniaes, para todos os effeitos, são equiparadas aos nucleos coloniaes.</p>
---	---

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 11 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 3.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL PERTINENTES À IMIGRAÇÃO – parte 3	<p>DOS NÚCLEOS FUNDADOS PELO GOVERNO FEDERAL</p> <p>Art. 48. Serão preferidas para nucleos colonias [...]<i> seguintes requisitos:</i></p> <p>1º, altitude conveniente e terras adaptaveis á policultura e á pecuaria;</p> <p>2º, situação á margem ou nas proximidades de vias ferreas, em trafego ou em construcção, de vias fluviaes servidas por navegação a vapor, nas visinhanças de centros populosos;</p> <p>3º, aguas correntes, perennes e potaveis, ou provenientes de açudagem ou de outros serviços de irrigação, de sorte a abastecerem os occupantes dos lotes e a servirem aos trabalhos agricolas e industriaes;</p> <p>4º, Configuração topographica e condições que permittam a lavoura mecanica;</p> <p>5º, existencia de mattas, no local ou nas proximidades;</p> <p>6º, área sufficiente para ampliação do nucleo, d maneira que os descendentes directos dos primeiros immigrants localizados, membros de suas familias, ou pessoas de suas relações residentes no estrangeiro, possam, no caso de constituição de novas familias, ou de ser por elles chamados, vir residir como proprietarios ruraes no mesmo nucleo ou nos arredores</p> <p>Art. 52. Si a posição e importancia do nucleo exigirem a formação de uma séde, ou futura povoação, será reservada para isso área sufficiente, bem situada, na parte mais plana da zona e que preencha as necessidades inherentes á salubridade de centros populosos[...]</p> <p>[...]Art. 65. Os lotes serão classificados em ruraes e urbanos.</p> <p>§ 1º Lotes ruraes serão os destinados á lavoura e criação, com área bastante para o trabalho dos colonos que os adquirirem.</p> <p>§ 2º Em geral a área de cada lote rural não ultrapassará 25 hectares, si o nucleo demorar á margem ou nas proximidades de estrada de ferro ou de rio servido por navegação a vapor, podendo ir até 50 hectares nos demais casos.</p> <p>§ 3º Lotes urbanos serão os da séde do nucleo, destinados a formar a futura povoação, tendo as frentes voltadas para as ruas e praças.</p> <p>§ 4º A área de cada lote urbano não excederá de 5.000 metros quadrados, salvo si destinadas a fins especiais.</p> <p>Art. 66. Normalmente em cada lote rural será construida uma casa em boas condições hygienicas, para residencia do immigrant e sua familia, preparando-se tambem terrenos para as primeiras culturas a serem feitas pelo adquirente. [...]</p> <p>Art. 68. Os lotes urbanos só poderão ser vendidos mediante pagamento immediato e ao estrangeiro ou ao nacional[...]</p> <p>§ 1º Os lotes urbanos deverão ser cercados pelo adquirente, pelo menos nas frentes voltadas para ruas e praças, devendo o systema de cercas ser approved pelo director do nucleo.[...]</p> <p>§ 3º Para maior segurança da effectividade da construcção de cercas e casas regulares nos lotes urbanos, a administração do nucleo poderá exigir dos pretendentes a satisfação prévia dessas obrigações, ou outras garantias, além dos pagamentos effectuados, afim de expedir os titulos de propriedade; neste caso, os prazos de que trata o paragrapho antecedente serão contados da data dos pagamentos.[...]</p> <p>Art. 74. Ao immigrant estrangeiro, que, sendo agricultor contando menos de dous annos de entrada no paiz, contrahir casamento com brasileira ou filha de brasileiro nato, ou ao agricultor nacional que se casar com estrangeira chegada no paiz a menos de dois annos como immigrant, será concedido um lote de terras com titulo provisorio, que se substituirá por um definitivo de propriedade, sem onus algum para o casal, si este tiver, durante o primeiro anno, a contar da data do titulo provisorio, convivido em boa harmonia e desenvolvido a cultura e o aproveitamento regular do lote.</p> <p>Art. 75. Ao immigrant estrangeiro ou ao nacional, nas condições do artigo antecedente, que quizer adquirir um lote a titulo definitivo, immediatamente após o casamento, vender-se-ha por metade do preço que estiver estipulado.</p> <p>Art. 107. A fundação de nucleos colonias sob a administração directa do Estado e auxilio da União obedecerá ás condições previstas neste capitulo e especialmente ás seguintes:</p> <p>1º, o Estado escolherá a localidade que julgar favoravel á salubridade, cultivo, producção, segurança, facilidade de comunicação e economia de transportes, sujeitando essa escolha, com o plano geral do nucleo, inclusive typo das casas e todas as indicações precisas, á approvação do Governo Federal, para os efeitos do auxilio que haja de prestar;</p> <p>Art. 114. O povoamento de terras marginaes ou proximas de estradas em construcção ou em trafego, bem como de rios servidos por navegação a vapor[...]</p> <p>Art. 116. O povoamento effectuar-se-ha mediante a localização de familias de immigrants, habituados a trabalhos de agricultura ou de industria agro-pecuaria, como proprietarios de lotes regularmente medidos e demarcados, situados á margem ou dentro da zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada ou do thalweg do rio navegado, formando nucleos ou linhas colonias.[...]</p> <p>Art. 134. As companhias ou associações, e os particulares idoneos, que dispuzerem de terras em situação e circumstancias adequadas á colonização, e se obrigarem a dividir-as em lotes, e effectuarem a venda destes a immigrants estrangeiros, agricultores, que nos mesmos passem a residir como proprietarios, poderão receber auxilios do Governo Federal, segundo o regimen que melhor convenha a cada caso.</p> <p>§ 1º São condições essenciaes para que o Governo Federal preste auxilios:</p> <p>a) estarem as terras isentas de litigios, hypotheca ou outros onus reaes de qualquer natureza, ou ficar provada a existencia do contracto regular entre o devedor e o credor hypothecario, em termos de poder o immovel ser transferido aos immigrants livre de todo e qualquer encargo;</p> <p>b) existencia da área necessaria, a juizo do Governo, para o estabelecimento de 50 familias de immigrants, pelo menos, em igual numero de lotes ruraes, contiguos ou disseminados em uma região cujo raio maximo, não exceda a 12 kilometros;</p> <p>c) terem as terras as qualidades exigidas no art. 48:[...]</p> <p>§ 2º O Governo Federal não fornecerá quantia alguma por adeantamento.[...]</p> <p>Art. 139. A partir de pontos marginaes de estradas de ferro em trafego ou em construcção, ou de rios em que houver navegação a vapor, poderão ser estabelecidas, linhas colonias, sempre que convier.[...]</p> <p>Art. 141. As linhas colonias deverão estar situadas em zonas que satisfaçam as condições essenciaes, exigidas para os nucleos, e serão de preferencia abertas, em terras devolutas, em terras particulares desaproveitadas, ou mal utilizadas, quando os accidentes do terreno ou a sua constituição aconselharem a adopção desse systema para o seu melhor aproveitamento.</p> <p>Art. 142. O estabelecimento definitivo de linhas colonias em terras de propriedade particular, poderá ser realizado pelos proprietarios, ou de accôrdo com estes; salvo si estudadas e projectadas, houver impossibilidade de accôrdo e ficar provada a vantagem de desapropriação das terras por utilidade publica.</p> <p>Art. 143. As linhas colonias são equiparadas, par todos os efeitos, aos nucleos colonias.</p>
---	---

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 12 – Trechos da legislação sobre a imigração. Parte 4.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL PERTINENTES À IMIGRAÇÃO – parte 4	<p>Artigo 120. - O Governo promoverá a colonização das terras particulares, por aquisição amigável ou desapropriação [...]</p> <p>§ 1.º - Acharem-se em situação que permita o transporte dos productos aos mercados, em condições vantajosas,</p> <p>§ 2.º - Possuirm a fertilidade natural indispensavel para as culturas communs do Estado, ou para a criação.</p> <p>§ 3.º - Offereceram as condições naturaes para poderem receber lavra por processos mechanicos [...]</p> <p>Artigo 125. - Das terras adquiridas para cada nucleo, se discriminará uma area para a futura povoação, na qual se demarcarão lotes urbanos de 2.500 metros quadrados, quantos forem necessarios.</p> <p>Artigo 127. - Os lotes ruraes, nos nucleos coloniaes do Estado, serão, no maximo, de 50 hectares.[...]</p> <p>Artigo 131. - Os lotes urbanos serão concedidos:</p> <p>§ 1.º - Ao immigrante estrangeiro, que, pela sua profisão de official ou artifice, quizer estabelecer officina de trabalho, desde que disponha de recursor, que o habilitem a construir uma casa para tua residencia.</p> <p>§ 2.º - Aos colonos nacionaes ou estrangeiros, já estabelecidos nos nucleos, e que, tendo prosperado em lotes ruraes, mantendo-os em cultura permanente, queiram e possam educar na séde uma casa para sua residencia ou goso na povoação.</p> <p>§ 3.º - A qualquer immigrante ou a qualquer nacional que sendo conhecido como de bom procedimento, queira e tenha meios para estabelecer casa de commercio, industria ou officio que traga noterio provento para o nucleo.[...]</p> <p>Artigo 143. - Aos immigrantes recém-chegados, que se localizarem em nucleos coloniaes do Estado, o Governo poderá facilitar, não só a construcção de casa para habitação no lote, como animaes, instrumentos e machinas necessarias para o trabalho agricola.</p> <p>§ 1.º - Os concessionarios escolherão o tipo e preço da casa que tenha de ser construida pelo Governo [...]</p> <p>[...]§3.º-Os favores constantes deste artigo só poderão ser concedidos na seguinte ordem:</p> <p>a) a construcção da casa, depois que o concessionario do lote tenha pago a primeira prestação do mesmo e entregue a quantia correspondente á quinta parte do valor da casa;</p> <p>b) os animaes depois que o concessionario estiver habitando a casa construida em seu lote rural e cultivando o mesmo, pagando á vista, pelo menos a quinta parte do volor dos animaes:</p> <p>c) as machinas agricolas, depois que o concessionario possuir os animaes, podendo á vista, polo menos, a quinta parte do valor das mesmas chinias. [...]</p> <p>Artigo 163. - Os caminhos ruraes terão a largura de 3 metros. [...]</p> <p>§ 1.º - Só se considerarão localisadas as familias que tiverem pago a primeira prestação do lote que occuparem e nelle estiverem residindo ha um anno, tendo o beneficiado com cultura e construcção de casa para sua habitação, embora provisoria.</p> <p>§ 2.º - O premio só será pago depois de completa, na fórmula do paragrapho antece lente, a localização decada grupo de 10 familias.</p> <p>§ 3.º - Os contractos para colonização mediante premio não poderão ser para mais de 1000 familias, cada um, nem o praso para seu cumprimento poderá exceder de tres annos.[...]</p> <p>Artigo 191. - Para facilitar o retalhamento e povoamento das tarras de propriedade particular, paderá tambem o Governo celebrar contractos sob as seguintes condições;</p> <p>§ 1.º - O proprietario deverá exhibir prova de legitima propriedade das terras que destinar á colonização obrigar-se ao seguinte, á sua custa:</p> <p>a) a dividil-as em lotas de 25 ou 50 hectares conforme se trate de terras na distancia maxima de 12 kilometros de via ferrea ou navegacão a vapor, ou de terras afastadas de meios de transporte ;</p> <p>b) construir os caminhos de cammunicação dos lotes entre si e dos nucleos com as estradas geraes;</p> <p>c) constuir em cada lote, uma casa, conforme o tipo aprovado pelo Governo;</p> <p>d) fazer a derrubada, cultivar e fazer pastagem em área de cada lote, que será determinada no contracto,[...]</p> <p>Artigo 196. - A's Campanhias, que se propuzerem a colonizar as terras incultas marginaes de suas vias ferreas em trafego, poderá o Governo conceder o direito de desapropriar as ditas terras que estiverem no dominio particular, e cem assim fazer concessão gratuita das terras devolutas, que se encontrarem dentro da faxa de 20 kilometros para cada lado do respectivo eixo, com obrigaçã de medil-as em lotes e nelles estabelecer familias de colonos agricultores, dentro dos prazos e sob as condições que forem estabelecidas no contracto. [...]</p> <p>Artigo 205. - Aos occupantes de terras devolutas, que forem brasileiros natos ou naturalizados e nellas tiverem morada habitual e cultura effectiva, por mais de cinco annos, poderá o Governo preferir para a venda das mesmas, mediante os preços do Governo por hectare de terras de cultura ou matta, 2\$000 por hectare de terras de campo de criar; e de 20\$000 por hectare de terras nos lotes suburbanos, accrescidos das despesas com a medicacão e demarcaçã,</p> <p>Artigo 206. - Não poderão ser vendidos a cada occupante mais de 500 hectares em terras de cultura, 4.000 em campos de criar e de 50 em lotes suburbanos.</p>
DECRETO-LEI Nº 2.009, DE 9/02/1940 Dá nova organização aos	<p>Art. 1º Núcleo Colonial é uma reunião de lotes medidos e e demarcados, formando um grupo de pequenas propriedades rurais.[...]</p> <p>Art. 4º Os núcleos coloniais serão estabelecidos em zonas rurais, desde que reunam as seguintes condições:</p> <p>a) situação climática e condições agrológicas exigidas pelas culturas da região;</p> <p>b) constituição física e composição natural que representem os tipos principais de terras apropriadas às culturas da região;</p> <p>c) localização em ponto próximo de centro de população servida por estrada de ferro, rodovia ou companhia de navegação;</p> <p>d) salubridade;</p> <p>e) existência de cursos permanentes água ou sistema de acudagem para irrigação e outros mistéres agricolas;</p> <p>f) área nunca inferior a mil hectares de terras de culturas ou cultiváveis, salvo casos especiais em que seja conveniente o aproveitamento de terras da União.</p> <p>Art. 6º Se a posição e importância do núcleo exigirem a formação de uma sede, será reservada, para isso, área suficiente, bem situada, na parte mais plana da zona e que preencha as condições necessárias de salubridade, realizando-se o preparo local e as construção e obras indispensaveis, de acordo com o projeto aprovado pelo diretor da Divisão de Terras e Colonização. (D. T. C.)</p> <p>Parágrafo único. A sede será o ponto de convergência das principais estradas do núcleo. [...]</p> <p>Art. 14. Os Lotes, nos núcleos coloniais, serão classificados em:</p> <p>a) rurais, destinados à lavoura e criação, cujo limite variara entre 10 e 50 hectares, salvo casos especiais, devidamente justificados e submetidos à aprovação do Presidente da República.</p> <p>b) urbanos, situados na sede do núcleo, destinados a formar a futura povoação, tendo a sua frente voltada para ruas e praças e com uma área maxima de 3.000 metros quadrados, salvo se destinados a fins especiais.</p> <p>Art. 16. Os lotes urbanos serão vendidos ao possuidor de lote rural mantido bem cultivado ou beneficiado e ao estrangeiro ou nacional que, dispondo de recursos, se obrigue a construir imediatamente a casa para residência, estabelecimento de comércio, indústria ou oficina de trabalho, de acordo com a planta aprovada pela administração do núcleo.</p> <p>§ 1º Os lotes urbanos serão cercados pelo adquirente, pelo menos na frente, voltada para ruas e praças, de acordo com o sistema de cercas aprovado pela administração do núcleo.</p> <p>[...]</p>

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

A legislação induziu a presença de propriedades maiores em áreas de campos ou incultas e propriedades médias em áreas de cultivo, que gerou densidades de ocupação diferentes, ou seja, em áreas de criação de animais ou campos haveria propriedades maiores e menos pessoas, portanto.

A distância máxima de 13,2 quilômetros entre os núcleos e a ferrovia, prevista na Lei n. 528 de 28 de junho de 1890 estimulou a introdução de imigrantes nessa faixa que coincide com a zona privilegiada da ferrovia, de 20 quilômetros.

O início da demarcação e a exigência de terras regularizadas junto às áreas urbanas com ocupações antigas, de certa maneira, conduziu a ferrovia a evitar essas áreas por conta de possíveis litígios e judicializações. Foi o caso de localidades próximas a São Pedro do Turvo, Campos Novos, Platina, Conceição do Monte Alegre, entre outras.

A aquisição de favores do governo induzia à consolidação dos aspectos da lei, os lotes obedeciam a tamanhos estipulados, condicionantes como água e mata sempre estavam presentes, havia ligações com estradas, e as casas eram relativamente padronizadas. Com o passar do tempo, a legislação inseriu preocupações com questões como altitude, aptidão do solo, mata, área para ampliação e proximidades com vias de transportes e centros populosos, adequação ao uso de máquinas e grande disponibilidade de água. Ao não priorizar vias férreas e navegáveis na legislação, na década de 40 com a expansão das rodovias, as ferrovias, começaram a perder força.

3.2.3 As terras devolutas

O Estado e a União queriam demarcar terras devolutas e receber sobre as legitimações e revalidações. Toda a legislação apontava a necessidade de registro antes da criação de núcleos e linhas coloniais. A introdução de imigrantes seria para ocupar o território e garantir braços para o trabalho na grande propriedade. Mas, os imigrantes não se fixariam a um lugar sem receberem algum tipo de benefício ou atratividade. Nesse sentido, a possibilidade de aquisição da pequena e média propriedade e alguns favores permitiriam que esses imigrantes permanecessem.

Terras poderiam ser reservadas para diversos fins conforme intenções do Estado e sendo devolutas, voltariam para a posse do governo . Assim, pode-se concluir que não seria interessante a coincidência de terras devolutas e reservadas. Com base nessa observação, pode se dizer que a ferrovia evitou a margem do rio Paranapanema que já seria reservada e da mesma maneira, evitou áreas em que os caipiras já haviam ocupado há tempos.

A Lei Federal n. 601, de 18 de setembro de 1850 estabeleceu como devolutas as terras não usadas publicamente, aquelas que não possuíam título ou que não tivessem sido havidas de sesmarias ou concessões; aquelas que não estivessem incursas em comisso¹⁹ e aquelas que mesmo incursas em comisso pudessem ser revalidadas por esta lei e também, aquelas que não estivessem em posse e não se fundassem em títulos legais.

Com base na Lei de Terras a validação ou legitimação de posses e concessões estava condicionada ao tamanho das áreas, presença de cultura e moradia. As terras que não atendessem as condicionantes poderiam ser vendidas pelo governo após a medição. Esta medição respeitaria linhas N-S, formando lotes quadrados com 500 braças por lado demarcado. Portanto, onde houvesse esse tipo de malha em lotes representariam áreas que foram medidas e haviam sido consideradas devolutas.

Pelo Decreto n.1318, de 30 de janeiro de 1854, as terras públicas seriam medidas em territórios de 6000 braças e parceladas em lotes com no máximo 500 braças de lado para serem vendidos. A legitimação continuou condicionada ao título legítimo ou posse do primeiro ocupante, e naquelas em que estivessem em posse do segundo ocupante precisariam ter moradia habitual e cultura. As terras reservadas seriam parceladas em lotes urbanos com 10X50 braças ou lotes rurais com no máximo 400 braças de frente.

A Constituição Republicana de 1891 atribuiu aos Estados a função de legislar sobre as terras devolutas, e partir de então um conjunto de decretos e leis surgiram no sentido de regulamentar a demarcação e regularização das terras.

O Decreto n. 323 de 22 de junho de 1895 ampliou a definição de terras devolutas para as que não estavam em domínio particular, para as que não

¹⁹ Cair em comisso, incorre na pena aquele que não atendeu as condições e prazos da lei. No caso, quem caísse em comisso não havia atendido às solicitações e prazos estabelecidos pelo governo para legitimação ou regularização de poses e títulos, e suas terras seriam consideradas devolutas.

estivessem em uso público e aquelas que concedidas, estivessem em comisso. O decreto reservou as terras para obras, povoações, concessão de vias, aldeamentos indígenas, núcleos coloniais, áreas de cultivo florestal e de conservação para mananciais e rios. Também estabeleceu critérios de medição para áreas povoadas ou servidas por vias fluviais ou férreas. Os lotes seriam parcelados considerando as estradas gerais e linhas N-S e L-O, com dimensões máximas de 500 hectares em áreas virgens, de mata ou cultura, 4000 hectares em terras de campo próprias para criação e cinquenta hectares nos lotes suburbanos que estivessem distantes 12 km das cidades, vilas e povoações.

As terras de José Teodoro têm campos naturais nas áreas de espigão, fato que possibilitou a consolidação de grandes propriedades. Se a ferrovia tivesse passado por essas áreas, teria pouca ocupação em sua zona privilegiada. Atualmente, nas proximidades da Serra do Mirante as áreas ainda são esparsamente ocupadas e poucos limites, animais e moradas são vistos. Portanto, no início do século XX, no momento do projeto da Sorocabana, ramal Tibagi, esse traçado pode ter sido refutado para evitar que a ferrovia passasse por áreas sem aptidão para a produção agrícola.

A Lei n. 343, de 10 de março de 1896, considerava devolutas aquelas que não estavam em uso público, as que não estavam em domínio particular por títulos legítimos, aquelas posses ou concessões que não haviam sido legitimadas e ou revalidadas, aquelas que não foram legitimadas ou revalidadas dentro do prazo legal, aquelas incursas em comisso ou as concessões que caducaram, os aldeamentos indígenas extintos, não remidos, ou aforados, os terrenos da marinha, ribeirinhos que não foram aforados, as terras que não foram usadas para o projeto aprovado para a concessão e que foram feitas em outros lugares. Observa-se um aumento na abrangência conceitual para o que se entende como terras devolutas.

Entre o século XIX e XX tornaram-se devolutas todos aqueles projetos de ferrovia abandonados? As terras da margem do rio Paranapanema, cujo projeto está apresentado na figura 63, se tornaram devolutas? E desse modo, o governo poderia vendê-las?

O fato de a ferrovia ter abandonado o traçado em que passava por São Pedro, Campos Novos, Platina e Conceição, justifica-se por conta do tempo de ocupação que viabilizou a legitimação de posses por meio da legislação. Mesmo que não houvesse legitimação, poderiam haver litígios e judicialização, que levariam ao atraso da expansão dos trilhos.

Pela Lei n.343, as terras seriam medidas por quadrangulação a partir de um meridiano verdadeiro, e criariam seções de 7 quilômetros, formado quadrados de 4900 hectares, chamados de territórios. Os lotes teriam a frente para cursos d'água, estradas existentes ou a serem feitas. As linhas laterais no sentido N-S e as de frente e fundo L-O. Os lotes também precisariam estar ligados às estações, povoações, vias férreas e fluviais e as áreas máximas foram mantidas como a da Lei n. 323.

Ao retomar as considerações de SAMPAIO (1890) apresentadas no item 2.3, percebe-se a presença de territórios a partir da estação de Paraguaçu Paulista. Tal fato demonstra a existência de medição e de venda de terras devolutas nas proximidades dos trilhos.

Pela Lei n. 545, de 02 de agosto de 1898, seriam legitimadas posses com mais 30 anos, com morada e cultura. A chegada de José Teodoro e seus parentes é por volta de 1860, com a publicação desta lei, as posses cultivadas e com morada, estavam praticamente legitimadas automaticamente.

Nesta mesma lei, as taxas de regularização estimulam que as zonas mais férteis tenham propriedades menores, e que áreas de campos e cerrados tenham propriedades médias e que áreas de sertão²⁰ tenham propriedades maiores. A própria tributação pode ter sido motivo para a lentidão da regularização da situação das terras e também como uma maneira de induzir o parcelamento de lotes em áreas mais férteis.

Em tudo, há uma intencionalidade. Sabe-se que preço das terras férteis é maior que o daquelas menos férteis. A ferrovia pode ter sido conduzida para terras menos férteis situadas no espigão para compensar seu baixo valor. E assim, aumentar o lucro das concessionárias e do Estado.

A Lei n. 734, de 05 de janeiro de 1900, considerava como devolutas aquelas posses que não haviam sido legitimadas por leis anteriores, que tivessem caído em comisso, sido reservadas para projetos preteridos ou construídos em outros lugares ou que tivessem pertencido a aldeamentos indígenas não remidos ou aforados.

Das terras devolutas, haviam sido reservadas aquelas destinadas à ocupação das cidades, colônias, proteção e produção de árvores florestais, áreas de

²⁰ Considera sertão as áreas que estão 120km de estação de ferrovia e das povoações.

25000 hectares para a conservação da fauna e flora, áreas para proteção de cabeceiras e mananciais e rios e também as terras para mineração. As posses poderiam ser legitimadas a partir do tempo de 30 anos decorridos de ocupação, moradia habitual e cultura efetiva.

A Lei n. 10105, de 05 de março de 1913, decreta o reconhecimento de posses das terras em cidades, vilas e povoações existentes. E por esta lei os concessionários e posseiros teriam apenas 4 anos para legitimar as posses, para não cair em comisso. Ou seja, em 1917, as posses que não estivessem legitimadas poderiam ser consideradas caídas em comisso. Conceição foi rebaixada a distrito de Paraguaçu Paulista. Esse rebaixamento pode estar relacionado ao fato de a legislação priorizar áreas próximas às vilas e ocupações antigas para fazer a legitimação de posses. As imediações de Conceição já tinham mais de 30 anos e seriam facilmente legitimáveis. Não sendo mais a sede e um município, Conceição não seria priorizada nas medições, e o Estado poderia tentar haver propriedades devolutas que tivessem caído em comisso, pela ausência de cumprimento dos prazos legais.

A legislação de terras devolutas definia a legitimação das posses, revalidação das concessões e nesse sentido, o governo saberia quais terras poderiam ser usadas. Durante o fim do século XIX e início do século XX, embora as terras não estivessem completamente demarcadas, importantes expedições reconheceram rios e territórios. Estas expedições caminharam por essas terras e cabaram por registrar ainda que de maneira vaga algumas posses.

O conceito de terras devolutas se ampliou ao longo do tempo para novas abrangências como burgos, aldeamentos indígenas extintos, terrenos reservados não utilizados e aqueles que caíram em comisso. Foram reservadas terras para obras do governo como a colonização de indígenas, povoações, estradas e construção naval, as de matas uteis e as áreas para a proteção de águas, as de minas, e áreas de 25000 hectares para a proteção de matas e instalação e serviços do governo. A abrangência de reservadas se amplia ao longo do tempo, e uma vez reservadas e não utilizadas, as terras se tornariam devolutas.

Tabela 13 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 1.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL RREACIONADAS Á TERRAS DEVOLUTAS – parte 1	LEI FEDERAL Nº 601, DE 18 DE SETEMBRO DE 1850 Dispõe sobre as terras devolutas do Império.	<p>Art. 3º São terras devolutas:</p> <p>§ 1º As que não se acharem applicadas a algum uso publico nacional, provincial, ou municipal.</p> <p>§ 2º As que não se acharem no dominio particular por qualquer titulo legitimo, nem forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral ou Provincial, não incursas em commissio por falta do cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura.</p> <p>§ 3º As que não se acharem dadas por sesmarias, ou outras concessões do Governo, que, apezar de incursas em commissio, forem revalidadas por esta Lei.</p> <p>§ 4º As que não se acharem occupadas por posses, que, apezar de não se fundarem em titulo legal, forem legitimadas por esta Lei.</p> <p>Art. 4º Serão revalidadas as sesmarias, ou outras concessões do Governo Geral ou Provincial, que se acharem cultivadas, ou com principios de cultura, e morada habitual do respectivo sesmeiro ou concessionario, ou do quem os represente [...]</p> <p>Art. 5º Serão legitimadas as posses mansas e pacificas, adquiridas por occupação primaria, ou havidas do primeiro occupante, que se acharem cultivadas, ou com principio de cultura, e morada, habitual do respectivo possessor, ou de quem o represente, guardadas as regras seguintes:</p> <p>§ 1º Cada posse em terras de cultura, ou em campos de criação, comprehenderá, além do terreno aproveitado ou do necessario para pastagem dos animaes que tiver o possessor, outrotanto mais de terreno devoluto que houver contiguo, contanto que em nenhum caso a extensão total da posse exceda a de uma sesmaria para cultura ou criação, igual ás ultimas concedidas na mesma comarca ou na mais vizinha.</p> <p>§ 2º As posses em circumstancias de serem legitimadas, que se acharem em sesmarias ou outras concessões do Governo, não incursas em commissio ou revalidadas por esta Lei, só darão direito á indemnização pelas bemeifeitorias.</p> <p>Exceptua-se desta regra o caso do verificar-se a favor da posse qualquer das seguintes hypotheses: 1º, o ter sido declarada boa por sentença passada em julgado entre os sesmeiros ou concessionarios e os posseiros; 2º, ter sido estabelecida antes da medição da sesmaria ou concessão, e não perturbada por cinco annos; 3º, ter sido estabelecida depois da dita medição, e não perturbada por 10 annos. [...]</p> <p>Art. 6º Não se haverá por principio do cultura para a revalidação das sesmarias ou outras concessões do Governo, nem para a legitimação de qualquer posse, os simples roçados, derribadas ou queimas de mattos ou campos, levantamentos de ranchos e outros actos de semelhante natureza[...]</p> <p>Art. 8º Os possuidores que deixarem de proceder á medição nos prazos marcados pelo Governo serão reputados cahidos em commissio, e perderão por isso o direito que tenham a serem preenchidos das terras concedidas por seus titulos, ou por favor da presente Lei, conservando-o somente para serem mantidos na posse do terreno que occuparem com effectiva cultura, havendo-se por devoluto o que se achar inculto.[...]</p> <p>Art. 12. O Governo reservará das terras devolutas as que julgar necessarias: 1º, para a colonisação dos indigenas; 2º, para a fundação de povoações, abertura de estradas, e quaesquer outras servidões, e assento de estabelecimentos publicos: 3º, para a construção naval.[...]</p> <p>Art. 14. Fica o Governo autorizado a vender as terras devolutas em hasta publica, ou fóra della, como e quando julgar mais conveniente, fazendo previamente medir, dividir, demarcar e descrever a porção das mesmas terras que houver de ser exposta á venda, guardadas as regras seguintes:</p> <p>§ 1º A medição e divisão serão feitas, quando o permittirem as circumstancias locais, por linhas que corram de norte ao sul, conforme o verdadeiro meridiano, e por outras que as cortem em angulos rectos, de maneira que formem lotes ou quadrados de 500 braças por lado demarcados convenientemente.</p>
	DECRETO FEDERAL Nº 1.318, DE 30 DE JANEIRO DE 1854. Manda executar a Lei Nº 601 de 18 de Setembro de 1850.	<p>[...]Art. 12. As medições serão feitas por territorios, que regularmente formarão quadrados de seis mil braças de lado, subdivididos em lotes, ou quadrados de quinhentas braças de lado, conforme a regra indicada no Art. 14 da Lei Nº 601 de 18 de Setembro de 1850, e segundo o modo pratico prescripto no Regulamento Especial, que for organiado pela Repartição Geral das Terras Publicas.[...]</p> <p>Da revalidação, e legitimação das terras, e modo pratico de extremar o dominio publico do particular</p> <p>Art. 22. Todo o possuidor de terras, que tiver titulo legitimo da aquisição do seu dominio, quer as terras, que fizerem parte delle, tenham sido originariamente adquiridas por posses de seus antecessores, quer por concessões de sesmarias não medidas, ou não confirmadas, nem cultivadas, se acha garantido em seu dominio, qualquer que for a sua extensão, por virtude do disposto no § 2º do Art. 3º da Lei nº 601 de 18 de Setembro de 1850, que exclue do dominio publico, e considera como não devolutas, todas as terras, que se acharem no dominio particular por qualquer titulo legitimo.[...]</p> <p>Art. 24. Estão sujeitos á legitimação:</p> <p>§ 1º As posses, que se acharem em poder do primeiro occupante, não tendo outro titulo senão a sua occupação.</p> <p>§ 2º As que, posto se achem em poder de segundo occupante, não tiverem sido por este adquiridas por titulo legitimo.</p> <p>§ 3º As que, achando-se em poder do primeiro occupante até a data da publicação do presente Regulamento, tiverem sido alienadas contra a prohibição do Art. 11 da Lei nº 601 de 18 de Setembro de 1850.[...]</p> <p>Art. 37. Requerida a medição, o Juiz Commissario, verificando a circumstancia da cultura effectiva, e morada habitual, de que trata o Art. 6º da Lei nº 601 de 18 de Setembro de 1850, e que não são simples roçados, derribadas, ou queimas de matos, e outros actos semelhantes, os que constituem a pretendida posse, marcará o dia, em que a deve começar, fazendo-o publico com antecedencia de oito dias, pelo menos, por editaes, que serão affixados nos lugares do costume na Freguezia, em que se acharem as possesões, ou sesmarias, que houverem de ser legitimadas, ou revalidadas; e fazendo citar os confrontantes por carta de edictos.[...]</p> <p>Art. 41. Se dentro dos limites da sesmaria, ou concessão encontrarem posses com cultura effectiva, e morada habitual, em circumstancias de serem legitimadas, examinarão se essas posses tem em seu favor alguma das excepções constantes da segunda parte do § 2º do Art. 5º da Lei nº 601 de 18 de Setembro de 1850; e verificada alguma das ditas excepções, em favor das posses, deverão ellas ser medidas, a fim de que os respectivos posseiros obtenhão a sua legitimação, medindo-se neste caso para o sesmeiro, ou concessionario o terreno, que restar da sesmaria, ou concessão, se o sesmeiro não preferir o rateio, de que trata o § 3º do Art. 5º da Lei.[...]</p> <p>Art. 44. Se a medição requerida for de posses não situadas dentro de sesmarias, ou outras concessões, porém em terrenos, que se achassem devolutos, e tiverem sido adquiridas por occupação primaria, ou havidas sem titulo legitimo do primeiro occupante, devem ser legitimadas, estando cultivadas, ou com principio de cultura, e morada habitual do respectivo possessor, ou de quem o represente, o Juiz Commissario fará estimar por arbitros os limites da posse, ou seja em terras de cultura, ou em campos de criação; e verificados esses limites, e calculada pelo Agrimensor a área nelles contida, fará medir para o possessor o terreno, que tiver sido cultivado, ou estiver occupado por animaes, sendo terras de criação, e outro tanto mais de terreno devoluto, que houver contiguo; com tanto que não prejudique a terceiro, e que em nenhum caso a extensão total da posse exceda a huma sesmaria para cultura, ou criação igual ás ultimas concedidas na mesma Comarca, ou na mais visinha. [...]</p> <p>Art. 72. Serão reservadas terras devolutas para colonisação, e aldeamento de indigenas nos districtos, onde existirem hordas selvagens.[...]</p> <p>Art. 77. As terras reservadas para fundação das Povoações serão divididas, conforme o Governo julgar conveniente, em lotes urbanos e ruraes, ou somente nos primeiros. Estes não serão maiores de 10 braças de frente e 50 de fundo. Os ruraes poderão ter maior extensão, segundo as circumstancias o exigirem, não excedendo porém cada lote de 400 braças de frente sobre outras tantas de fundo.</p>
	LEI Nº 323, DE 22/06/1985 Dispõe sobre as terras devolutas, sua medição, demarcação e aquisição, sobre legitimação ou revalidação das posses e concessões, discriminação do domínio publico do particular, e de outras providencias.	<p>Artigo 2.º - Consideram-se terras devolutas:</p> <p>§ 1.º - As terras que não estiverem no dominio particular por qualquer titulo legitimo, até a data da lei n. 601, de 18 de Setembro de 1850, ou em virtude das disposições desta e do regulamento n. 1318, de 30 de Janeiro de 1854.</p> <p>§ 2.º - As que não estiverem applicadas a algum uso publico, federal, estadual ou municipal.</p> <p>§ 3.º - As que não estejam comprehendidas por concessões ou posses capazes de revalidação ou de legitimação, nos termos da presente lei.</p> <p>§ 4.º - As que estiverem comprehendidas por concessões para estabelecimento de burgos agricolas ou para outro fim, quando incursas em commissio.</p> <p>Artigo 3.º - Serão reservadas :</p> <p>§ 1.º - As terras que forem reclamadas pelo Governo da União para obras de defeza, fortificações, construcções militares e para o leito e dependencias das estradas de ferro decretadas por lei federal.</p> <p>§ 2.º - As que forem necessarias para fundação, uso e dominio das povoações, na fórma da lei n. 16, de 13 de Novembro de 1891.</p> <p>§ 3.º - As que forem necessarias para a concessão de vias ferreas, para a abertura de quaesquer outras vias de comunicação, ou para outros quaesquer serviços decretados por lei do Estado.</p> <p>§ 4.º - As que actualmente estiverem empregadas no serviço da colonização e aldeamentos dos indigenas, e as que forem necessarias para fundação de nucleos coloniaes de nacionaes ou estrangeiros.</p> <p>§ 5.º - As que convierem para conservação de mattas uteis ou para plantio, cultura e desenvolvimento de arvores florestaes, com applicação aos serviços e construcções do Estado.</p> <p>§ 6.º - As que forem necessarias para alimentação e conservação das cabeceiras dos mananciaes e rios.</p> <p>[...]§ 1.º - Serão medidas e divididas de preferencia as terras contidas nas zonas povoadas, [...], e as que se acharem servidas por vias ferreas ou fluviaes [...]</p> <p>Artigo 5.º - Satisfeitas as prescripções [...], as terras devolutas serão vendidas em hasta publica, ou como melhor convier, [...] mediante as seguintes regras :</p> <p>§ 1.º - A divisão das terras será feita dentro do maximo marcado nesta lei, [...]tende-se em vista a situação e o fim a que se destinarem.</p> <p>§ 2.º - Os lotes terão as estradas geraes indispensaveis e serão orientados, sempre que o permittirem as circumstancias locais, por linhas que corram de norte a sul, conforme o verdadeiro meridiano, e por outras que as cortem em angulos rectos.</p> <p>§ 3.º - A maior porção vendida a cada comprador não poderá exceder de quinhentos hectares em terras virgens, mattas ou de cultura ; quatro mil ectares em terras de campo proprias para creação e cincoenta hectares nos lotes suburbanos.</p> <p>[...]</p> <p>Artigo 6.º - Serão considerados lotes suburbanos os que ficarem dentro do raio de dezoito kilometros do palacio do Governo, na capital, e doze kilometros das casas das camaras municipaes, nas cidades e villas do Estado.[...]</p> <p>Artigo 8.º - Estão sujeitas á legitimação ;</p> <p>§ 1.º - As posses de terras que, não tendo tido outro titulo de aquisição além de sua occupação primitiva, sa acharem cultivadas, ou com principio de cultura e morada habitual do occupante ou de quem o represente, na data da promulgação da presente lei.</p> <p>§ 2.º - As posses que, havidas por occupação primitiva, ainda mesmo quando não preenchidas as demais condições do § anterior, tiverem sido alienadas a outrem, mediante qualquer titulo habil, em data anterior a 24 de Fevereiro de 1891.</p> <p>§ 3.º - As posses comprehendidas em sesmarias ou outras concessões, as quaes, não tendo sido legitimadas, houverem sido declaradas boas por sentença passada em julgado entre os sesmeiros ou ou concessionarios e posseiros, em acção e juizo contenciosos, antes da promulgação da presente lei, ou aquella que se liverem estabelecido e mantido, sem opposição dos sesmeiros ou concessionarios, antes de 15 de Novembro de 1889, [...]</p> <p>Artigo 9.º - Não serão consideradas terras cultivadas, nem se haverão por principio de cultura, as simples roçadas e derrubadas, ou as queimas de mattas ou campos, sem que sejam acompanhadas de cultura effectiva, ou pelo menos tenham tido cultura nos dous annos anteriores a esta lei.</p> <p>Artigo 10. - A legitimação comprehenderá as terras cultivadas e os terrenos aproveitados e necessarios para pastagens dos animaes que tiver o possessor, e outro tanto mais de terreno devoluto que houver contiguo, não podendo a área total da posse legitimada exceder a mil hectares em terras de cultura, e dous mil em cerrados ou campos.[...]</p> <p>Artigo 14. - Todo o possessor ou concessionario de terras, em circumstancias de serem legitimadas ou revalidadas, que deixar de cumprir o exigido no artigo antecedente será reputado cahido em commissio, e as terras occupadas pelo mesmo se haverão por devolutas para serem vendidas.[...]</p>

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 14 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 2.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL RREACIONADAS À TERRAS DEVOLUTAS – parte 2	<p>DECRETO N. 343, DE 10 DE MARÇO DE 1896 Regulamento a Lei n. 323 de 22 de Junho de 1895, que dispõe sobre as terras devolutas, sua medição, demarcação e aquisição, sobre a legitimação ou revalidação das posses e concessões, discriminação do domínio público do particular e de outras providências.</p> <p>[...] Artigo 24. - Consideram-se terras devolutas:</p> <p>§ 1.º - As que não se acharem applicadas a qualquer uso publico, federal, estadual ou municipal.</p> <p>§ 2.º - As que não se achavam no dominio particular por qualquer titulo legitimo, até a data da lei n. 601 de 18 de Setembro de 1850;</p> <p>§ 3.º - As que não passaram para o dominio particular em virtude das disposições da citada lei n. 601 e do Regulamento n. 1.318 de 30 de Janeiro de 1854;</p> <p>§ 4.º - As que não estejam comprehendidas por concessões ou posses capazes de revalidação ou legitimação, nos termos a lei do Estado n. 323 de 22 de Junho de 1895 e deste Regulamento;</p> <p>§ 5.º - As que, dependentes de legitimação ou revalidação, deixarem de ser legitimadas ou revalidadas dentro do prazo legal;</p> <p>§ 6.º - As que tenham sido concedidas pelo governo federal a particulares ou companhias, depois de 24 de Fevereiro de 1891;</p> <p>§ 7.º - As que estiverem comprehendidas por concessões para estabelecimento de burgos agricolas ou para outros fins, quando declaradas caducas ou incursas em commissio;</p> <p>§ 8.º - As dos extinctos aldeamentos de indios não remidas nos termos da lei n. 2.672 de 20 de Outubro de 1875, nem aforadas nos estricos termos do art. 8 n. III da lei n. 3.348 de 20 de Outubro de 1887, ou de qualquer outra anterior;</p> <p>§ 9.º - Os terrenos de marinha, ribeirinhos e accrescidos, que não estiverem aforados;</p> <p>§ 10. - As terras que, tendo sido reservadas, nos termos do art. 27, não forem dadas á applicação projectada, ou pelo completo abandono do projecto, ou por ter sido elle realisado noutro logar.[...]</p> <p>Art. 27. - Das terras devolutas consideram-se reservadas:</p> <p>§ 1.º - As que forem reclamadas pelo governo federal.[...]</p> <p>§ 2.º - Os terrenos de marinha, ribeirinhos e accrescidos que forem necessarios, já e no futuro, para obras e serviços federaes;</p> <p>§ 3.º - As áreas precisas para a fundação, uso e dominio das povoações, na forma da Lei n.º 16 de 13 de Novembro de 1891;</p> <p>§ 4.º - Os campos que forem julgados indispensaveis para logradouros publicos;</p> <p>§ 5.º - Os terrenos que forem necessarios para a construcção de vias ferreas, para a abertura de quaesquer vias de comunicação ou para outros serviços decretados por lei do Estado;</p> <p>§ 6.º - As terras que actualmente estiverem empregadas no serviço da colonisação e as que forem convenientes para a fundação de colonias de estrangeiros ou nacionaes;</p> <p>§ 7.º - As que forem, declaradas necessarias para a conservação de mattas uteis ou para o plantio, cultura e desenvolvimento de arvores florestaes com applicação aos serviços e construcções do Estado;</p> <p>§ 8.º - As que forem declaradas necessarias para a alimentação e conservação de cabeceiras de mananciaes e rios.</p> <p>§ 9.º - Aquellas em que existirem minas, comprehendida a área necessaria para a sua exploração, nos termos do art. 65.[...]</p> <p>Artigo 31. - As sesmarias e outras concessões feitas em data anterior á da lei n. 601, de 18 de Setembro de 1850, ou os quinhões em que se achem subdivididas, podem ser revalidadas sem embargo de não terem sido cumpridas as condições a que foram sujeitas, uma vez que se verifiquem nas respectivas terras :</p> <p>a) existencia de cultura effectiva ou principio de cultura E</p> <p>b) moradia habitual do sesmeiro ou concessionario, ou de quem o represente.[...]</p> <p>Artigo 33. - São tambem consideradas como dominio e independentes de revalidação, as terras havidas por sesmarias e outras concessões do governo geral ou provincial, até a data da lei citada n. 601, uma vez que não estejam incursas em commissio por falta de cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura, salvo quando tenham sido dispensadas,</p> <p>Artigo 34. - As concessões de terras, feitas posteriormente á lei citada n. 601, não medidas e demarcadas, ou a respeito das quaes não hajam sido cumpridas as demais condições estabelecidas pelo governo, são revalidaveis desde que, em epocha anterior á lei n. 323, de 22 de Junho de 1895, tenha havido prorogação do prazo determinado para o seu cumprimento.</p> <p>Artigo 35. - A verificação de cultura effectiva ou de principio de cultura e moradia habitual do occupante, ou de quem o represente, é condição essencial de toda revalidação.[...]</p> <p>Art. 44. - Estão sujeitas a legitimação:</p> <p>I - As posses que, não tendo tido outro titulo de aquisição, alem de sua occupação primitiva, se acharem, na data da lei n. 323 de 22 de Junho de 1895 cultivadas ou com principio de cultura ou moradia habitual do occupante ou de quem o represente.</p> <p>II. - As que, posto não se achem mais em poder do primeiro occupante, não tenham sido adquiridas por titulo legitimo: concorrendo ambos os requisitos do n. anterior.</p> <p>III. - As que, havidas por occupação primitiva, ainda mesmo quando não preenchidas as condições do n. I, tenham sido alienadas a outrem, mediante qualquer titulo habil em direito antes de 24 de Fevereiro de 1891.</p> <p>IV. - As que, adquiridas por occupação primitiva e registradas nos termos do Regulamento n. 1.318 de 30 de Janeiro de 1854, hajam sido alienadas pelo primeiro occupante ou seus successores, depois da data do citado Regulamento com preterição do disposto no artigo 11 da lei n. 601 de 18 de Setembro de 1850.</p> <p>V. - As posses anteriores a 18 de Setembro de 1850, em poder do primeiro occupante, que se acharem registradas na forma do citado Regul. n. 1.318.</p> <p>VI. - As comprehendidas em sesmarias ou outras concessões que houverem sido declaradas boas por sentença passada em julgado entre os sesmeiros ou concessionarios e os posseiros, em acção e juizo contentiosos, antes de 22 de Junho de 1895, salva a hypothese do artigo 38 § 2.º</p> <p>VII. - As que, sem opposição dos sesmeiros ou concessionarios, se tiverem estabelecido e mantido dentro da área das sesmarias ou outras concessões, até 15 de Novembro de 1889.[...]</p> <p>Artigo 47. - Não darão o caracter de terras cultivadas nem se haverão por principio de cultura as simples roçadas, derrubadas ou queimadas de mattas ou campos, não acompanhadas de cultura effectiva, ou que não tenham tido cultura nos dous annos anteriores a 22 de Junho de 1895.</p> <p>Artigo 48. - Serão para os efeitos da legitimação equiparados ás terras cultivadas os campos de criar, quando occupados por gado de qualquer especie, e nelles existam ranchos, apartadores e outras accomodações necessarias á criação ou á pastagem dos animaes pertencentes ao occupante.</p> <p>Artigo 49. - Na legitimação das posses serão observadas as seguinte regras :</p> <p>§ 1.º - Em qualquer dos casos previstos nos ns. I e II do artigo 44, será legitimada pelo posseiro, além das terras cultivadas, e aproveitadas area equal de terreno devoluto que houver contiguo, até o maximo de mil hectares de terras de cultura e dous mil de cerrado ou campo, salvo prejuizo de terceiro.</p> <p>[...] Artigo 145. - A discriminação, medição e divisão das terras devolutas serão feitas pelo pessoal technico das Delegacias de Terras, a começar por aquellas que estiverem contidas nas zonas povoadas ou a ellas contiguas, e pelas que se acharem servidas por vias ferreas e fluviaes.[...]</p> <p>Artigo 179. - A medição e divisão das terras devolutas serão feitas por quadrangulação sempre que convier, a juizo da Inspectoria Terras.</p> <p>Artigo 180. - Em cada discripto territorial, quando se tornar necessario, serão pelo respectivo delegado determinados e demarcados, no logar mais conveniente, em meridiano verdadeiro e, passando pelo ponto de partida dessa linha um paralelo. [...]</p> <p>Artigo 182. - Essas linhas serão prolongadas tanto quanto convier, e divididas em secções de sete kilometros, extremadas por grandes marcos [...].</p> <p>Artigo 183. - Determinadas, medidas e divididas em secções as duas linhas-base, pelo pontos onde foram cravados os marcos mencionados no artigo antecedente, serão traçadas linhas parallelas, formando-se assim quadrangulos com a aréa de 4.900 hectares de terras, que terão o nome de - territorios.[...]</p> <p>Artigo 195. - No projecto da constituição dos lotes, [...] observar-se-ão as seguintes regras:</p> <p>§ 1.º - Sempre que for possivel, se aproveitarão para frente dos lotes os cursos d'agua, estradas existentes com as mudanças que em sua directriz for conveniente fazer, ou estradas que deverem ser estabelecidas.</p> <p>§ 2.º - As linhas lateraes serão orientadas sempre que for possivel pelos azimuths verdadeiros N-S, e as do fundo e frente pelos azimuths L-O, [...]</p> <p>§ 3.º - Os lotes terão as estradas indispensaveis para a sua comunicação com as estações de vias ferreas e fluviaes e povoações mais proximas. [...]</p> <p>§ 5.º - A aréa maxima dos lotes ruraes será de quinhentos hectares em terras virgens, de matta ou de cultura, e de quрто mil em terras de campo, proprias para criar.</p> <p>§ 6.º - As terras que ficarem dentro do raio de dezoito kilometros do palacio do governo, na capital e de doze kilometros das casas das Camaras Municipaes, nas cidades e villas do Estado serão divididas em lotes suburbanos, cujas áreas não excederão de cincoenta hectares.</p> <p>Artigo 196. - Para garantia de estabilidade das medições, ter-se-á especial cuidado na collocação dos marcos, serviço em que se observará o seguinte:</p> <p>§ 1.º - Empregar-se-ão de preferencia para os cantos dos lotes marcos de pedra não sujeita a facil decomposição[...]</p> <p>§ 7.º - Sempre que nos logares em que se deva collocar esse marco de canto houver uma arvore cujo diametro não seja inferior a 0,m15, será conservada como marco. [...]</p>
---	---

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 15 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 3.

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL RRELANONADAS À TERRAS DEVOLUTAS – parte 3	LEI N. 545, DE 2 DE AGOSTO DE 1898 Modifica a lei n.323, de 22 Junho de 1895	<p>[...] Artigo 2.º - Ficam legitimadas em virtude desta lei, independentemente de processo de legitimação:</p> <p>§ 1.º - As terras que estiverem na posse particular por título de domínio obtido vinte annos antes desta lei, [...]</p> <p>§ 2.º - As terras que antes desta lei estavam na posse particular, com morada habitual e cultura efectiva, pelo prazo não interrompido de 30 annos, [...]</p> <p>[...] Artigo 4.º - Podem ser legitimadas, além das posses especificadas na lei n.323:</p> <p>§ 1.º - As posses de primeira occupação, estabelecidas até a promulgação da lei de 22 de Junho de 1895, si as terras estiverem cultivadas ou com principio de cultura e morada habitual do possuidor originario, seu successor universal, ou singular, ou de seua prepostos.</p> <p>§ 2.º - As posses adquiridas por título de domínio até a mencionada data, ainda que não preenchidas as mais condições do § antecedente, observando-se quanto a data do título o disposto na 2.ª parte do art. 2.º § 1.º.</p> <p>§ 3.º - As posses feitas em sesmarias não revalidadas, si estas não forem das comprehendidas no artigo 2.º § 2.º, attendida a distincção dos dois §§ anteriores.</p> <p>[...]</p> <p>Artigo 8.º - Pela legitimação de posses cobrar-se-ão os emolumentos marcados no regimento de custas judicias, além das seguintes taxas que constituirão renda do Estado.</p> <p>§ 1.º - Em terras de cultura : 2\$000 por hectare que exceder a 1000 [...] 40\$000»»»»»»»»20000</p> <p>§ 2.º - Em campos ou em cerrados: 1\$000 por hectare que exceder a 2000[...] 4\$000»»»»»»»»6000</p> <p>e assim por diante, na mesma proporção progressiva.</p> <p>§ 3.º - Nas zonas de sertão, a area legitimavel com isenção de taxa ou sujeita a esse onus será na razão do duplo e as taxas na de metade das especificadas nos §§ antecedentes.</p> <p>Consideram-se do sertão, para os fins deste artigo, as terras distantes mais de 120 Kilometros de qualquer estação de ferro via, ou de porto marítimo ou fluvial, servido por linha do navegação a vapor.[...]</p>
	DECRETO N. 734, DE 5 DE JANEIRO DE 1900 Da regulamento para execução das leis n. 323, de 22 de Junho de 1895, e n. 545, de 2 de Agosto de 1898, e n. 655, de 23 de Agosto de 1899, que dispõem sobre as terras devolutas.	<p>[...] Artigo 2.º - São consideradas terras devolutas :</p> <p>§ 1.º - As que não se achavam no domínio particular por qualquer título legítimo até a data da lei n. 601, de 18 de Setembro de 1850</p> <p>a) Consideram-se legítimos todos os títulos habeis em direito para transferir domínio.</p> <p>§ 2.º - As que não foram equiparadas ás de domínio, ex-vi do artigo 2.º da lei n. 545, de 2 de Agosto de 1898</p> <p>§ 3.º - As que não passaram para o domínio particular em virtude do disposto na citada lei n. 601 e no regulamento n. 1318, de 30 de Janeiro de 1854.</p> <p>§ 4.º - As que não se acharem applicadas a qualquer uso publico, federal, estadual ou municipal.</p> <p>§ 5.º - As que não estejam comprehendidas em concessões ou posses capazes de revalidação ou legitimação, nos termos das leis ns. 323, de 22 de Junho de 1895, e 545, de 2 de Agosto de 1898.</p> <p>§ 6.º - As comprehendidas em concessões feitas sob a lei n. 601, de 1850, e que não puderem ser revalidadas por falta de cumprimento de qualquer das condições estabelecidas nos artigos 7.º e 8.º deste regulamente.</p> <p>§ 7.º - As que, dependentes de legitimação ou revalidação, deixarem de ser legitimadas ou revalidadas dentro do prazo legal.</p> <p>§ 8.º - As que tenham sido concedidas pelo governo federal depois de 24 de Fevereiro de 1891.</p> <p>§ 9.º - As que estiverem comprehendidas em concessões para estabelecimento de burgos agricolas ou para outros fins, quando declaradas caducas ou incursas em commisso.</p> <p>§ 10.º - As dos extinctos aldeamentos dos indios não remidos nos termos da lei n. 2.672, de 20 de Outubro de 1875, nem aforadas nos estrictos termos do artigo 8º, n. 3, da lei n. 3.348, de 23 de Outubro de 1887, ou de qualquer outra disposição anterior.</p> <p>§ 11. - Os terrenos de marinha, ribeirinhos e accrescidos, que não estiverem aforados</p> <p>§ 12. - As terras que, sendo reservadas, nos termos do presente regulamento, não tiverem a applicação projectada, ou pelo completo abandono do projecto ou por ter sido elle realizado em outro logar.[...]</p> <p>Artigo 3.º - Das terras devolutas consideram-se reservadas:</p> <p>§ 1.º - As que forem reclamadas pelo Governo Federal:[...]</p> <p>§ 2.º - Os terrenos de marinha, ribeirinhos e accrescidos que forem necessarios ja e de futuro para obras e serviços federaes.</p> <p>§ 3.º - As areas precisas para a fundação, uso e dominio das povoações na forma da lei estadual n. 16, de 13 de Novembro de 1891.</p> <p>§ 4.º - Os campos que forem julgados indispensaveis para logradouros publicos.</p> <p>§ 5.º - Os terrenos que forem necessarios para a construcção de vias ferreas para a abertura de quaesquer vias de comunicação ou para outros serviços decretados por lei do Estado.</p> <p>§ 7.º - As terras dos aldeamentos dos indios.</p> <p>§ 8.º - As que forem declaradas necessarias para a conservação de mattas úteis ou para o plantio, cultura e desenvolvimento de arvores florestaes em applicação aos serviços e construcções do Estado.</p> <p>§ 9.º - Areas de 25.000 hectares, em zonas diferentes e apropriadas, para a canservação da fauna e flora do Estado.</p> <p>§ 10. - As terras que forem declaradas necessarias para a alimentação e conservação de cabeceiras de mananciaes e rios.</p> <p>§ 11. - As terras em que existirem minas, comprehendida a área para a sua exploração. [...]</p> <p>Artigo 11 - Estão sujeitas, á legitimação:</p> <p>§ 1.º - As posses de primeira occupação, estabelecidas depois do dia 2 de agosto de 1868 até o dia 22 de Junho de 1895, si as terras estiverem cultivadas ou com principio de cultura e morada habitual do possuidor originario, [...]</p> <p>§ 2.º - As posses, estabelecidas no prazo designado no paragrapho antecedente, que passaram do primitivo possuidor para outra pessoa por título não legítimo desde que concorram os dois requisitos do mesmo paragrapho.</p> <p>§ 3.º - As posses adquiridas por título legítimo de domínio depois do dia 2 de Agosto de 1878 até o mencionado dia 22 de Junho de 1895, quer tenham sido preenchidas quer não as condições do § 1.º deste artigo.</p> <p>§ 4.º - As posses comprehendidas em sesmarias ou quaesquer outras concessões que houverem sido declaradas boas por sentença passada em julgado entre os sesmeiros ou concessionarios e os posseiros em acção e juizo contentenciosos antes de 22 de Junho de 1895.</p> <p>§ 5.º - As que sem opposição dos sesmeiros ou concessionarios se tiverem estabelecido e mantido dentro da area das sesmarias ou concessões, guardado o prazo e preenchidas as condições do § 1.º deste artigo.</p> <p>§ 6.º - As estabelecidas em sesmarias ou concessões não revalidadas; observada a distincção dos §§ 1.º, 2.º e 3.º.</p> <p>§ 7.º - As posses estabelecidas em sesmarias ou concessões reputadas revalidadas por força do disposto no artigo 2.º, § 2.º, da lei n. 545, de 2 de Agosto de 1898, e artigo 7.º do presente regulamento, guardando-se o direito dos possuidores ou dos sesmeiros ou concessionarios, conforme for declarado em sentença proferida no respectivo processo. [...]</p> <p>Artigo 14. - Não serão consideradas terras cultivadas nem se haverão por principio de cultura as simples roçadas, derrubadas ou queimadas de mattas ou campos, não sendo acompanhadas de cultura efectiva</p> <p>Artigo 15. - Serão, para os effeitos da legitimação equiparados ás terras cultivadas os campos de criar, quando occupados por gado de qualquer especie e nelles existam ranchos, apartadores e outras accomodações necessarias á criação ou á pastagem dos animaes pertencetes ao occupante.[...]</p> <p>Artigo 148. - A divisão das terras devolutas, sempre que as condições da topographia o permittirem, será feita por quadrangulação, tendo por base o meridiano verdadeiro e um paralelo, linhas estas que serão cuidadosamente indicadas no terreno por meio de marcos.[...]</p> <p>Artigo 150. - Determinadas, medidas e divididas em secções as duas linhas basicas pelos pontos onde foram cravados os marcos mencionados no artigo antecedente, serão traçadas linhas paralelas, formando-se assim quadrangulos com a area de 4900 hectares de terras, que terão o nome de territorios.[...]</p> <p>Artigo 152. - Os terrenos destinados á venda serão divididos em lotes, [...]</p> <p>regras seguintes :</p> <p>§ 1.º - Sempre que for possivel se aproveitarão para frente dos lotes o cursos de agua, estradas existentes, com as mudanças que em sua directriz for conveniente fazer, ou estradas que deverem ser estabelecidas.</p> <p>§ 2.º - As linhas lateraes serão orientadas sempre que for possivel pelos azimuths verdadeiros N. S. e as do fundo e frente pelos azimuths L. O., igualmente verdadeiros.</p> <p>§ 3.º - Os lotes terão as estradas indispensaveis para a sua comunicação com as estações de vias ferreas e fluviaes e povoações mais proximas.</p> <p>§ 4.º - Os lotes terão a area de tantos hectares quantos convierem.</p> <p>§ 5.º - A area maxima dos lotes ruraes será de quinhentos hectares em terras virgens de matta ou de cultura, e de quatro mil em terras de campo, proprias para criação, e de cincoenta nos lotes suburbanos.</p> <p>§ 6.º - São considerados lotes suburbanos os que ficarem dentro do raio de dezoito kilometros do palacio do governo, na capital, e doze kilometros das casas das camaras municipais, nas cidades e villas do Estado.</p> <p>Artigo 153. - Para garantia de estabilidade das medições ter-se-á especial cuidado na collocação dos marcos, em cujo serviço se observará o seguinte:</p> <p>§ 1.º - Empregar-se-ão de preferencia para os cantos dos lotes marcos de pedra não sujeita a facil decomposição, e, onde não houver pedra, os marcos serão de madeira de lei ou da maior duração.[...]</p> <p>§ 7.º - No logares em que se deva collocar esse marco de canto, havendo uma arvore, cujo diametro não seja inferior a 0,m15, poderá ser ella aproveitada como marco.[...]</p>

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Tabela 16 – Trechos da legislação sobre terras devolutas. Parte 4

LEGISLAÇÃO FEDERAL E ESTADUAL RREACIONADAS A TERRAS DEVOLUTAS – parte 4	<p>[...] Art. 2º São consideradas terras devolutas;</p> <p>a) as que não se acharem no domínio particular por qualquer título legítimo;</p> <p>b) as que não se acharem applicadas a algum uso publico federal ou municipal;</p> <p>c) as que não se acharem comprehendidas em concessões ou posses, capazes de revalidação ou legitimação;</p> <p>d) as que, susceptíveis de revalidação ou legitimação, deixarem de ser revalidadas ou legitimadas dentro dos prazos marcados neste regulamento;</p> <p>e) as que, sendo reservadas, na fôrma deste regulamento, não tiverem a applicação projectada, ou pelo abandono de projecto ou por ter sido o mesmo realizado em outro logar;</p> <p>f) as áreas de extinctos aldeamentos de indios, quando não ficarem encravadas em terras que as letras a e b resalvam.[...]</p> <p>Art. 5º São legitimaveis:</p> <p>a) as posses das terras fundadas em concessões, que não puderem ser revalidadas por não se acharem nas condições do artigo anterior;</p> <p>b) as posses mansas e pacificas, adquiridas por occupação primaria ou havidas do primeiro occupante, si se acharem em effectiva exploração ou com principio della e morada habitual do possessor ou seu successor universal ou singular ou dos seus propostos.</p> <p>Art. 6º Serão consideradas inexploradas as terras onde se não encontrem indícios claros de cultura effectiva e morada habitual, deixando de ser havidos por principio de exploração os roçados provisórios, as pequenas derrubadas, a queima de mattas e campos, os ranchos e outros quaesquer vestígios de transitoria passagem dos occupantes.</p> <p>Art. 7º Serão para os effectos de revalidação e legitimação equiparados ás terras exploradas os campos de criar, quando occupados por gado de qualquer especie e nelles existam ranchos, apartadores e outras accomodações necessárias á criação e á pastagem dos animaes pertencentes ao occupante e bem assim as terras de seringaes ou castanhaes em exploração.</p> <p>Paragapho unico. Para os mesmo effectos considera-se principio de exploração a abertura de estradas para seringaes ou castanhaes, desde que, dentro do prazo de um anno, se lhes possa tornar effectiva a exploração industrial.</p> <p>Art. 8º Considera-se morada habitual a residencia em casas, mesmo cobertas de palha; em ranchos, barracas ou barracões, comtanto que tenham o caracter de habitações permanentes e sejam occupadas effectivamente pelo concessionario, possessor ou seus representantes.</p> <p>Art. 9º A legitimação das posses comprehenderá as terras effectivamente possuidas, [...]</p> <p>Art. 10. Das terras devolutas consideram-se reservadas as que o Governo Federal julgar necessarias:</p> <p>a) para obras de defesa, construcção e colonias militares;</p> <p>b) para fundação de estaleiros de construcção naval;</p> <p>c) para o leito e dependencias das estradas de ferro da União;</p> <p>d) para aldeamento e colonização dos indios;</p> <p>e) para fundação de povoações, aberturas de estradas e logradouros publicos;</p> <p>f) para installação de colonias, estações experimentaes de culturas, de hospedarias de immigrants, de hospitaes, nucleos agricolas e depositos de carvão;</p> <p>g) para a conservação do uso commum dos moradores de um ou mais povoados, municipios ou comarcas;</p> <p>h) para a conservação de mattas uteis, plantio, cultura ou desenvolvimento de arvores florestaes, applicaveis aos serviços e construcções federaes;</p> <p>i) para a conservação da fauna e da flora da região, para alimentação e conservação de cabeceiras de mananciaes e rios;</p> <p>j) para exploração de minas;</p> <p>k) para installações de serviços federaes não previstos neste regulamento.</p> <p>Art. 11. As terras reservadas para fundação de povoações serão divididas, conforme o Governo Federal julgar mais conveniente, em quarteirões urbanos, suburbanos e ruraes, ou somente em urbanos e ruraes.</p> <p>§ 1º A área total do quarteirão suburbano não poderá exceder de tres vezes a do quarteirão urbano, nem lhe ser inferior de duas vezes.</p> <p>§ 2º A área do quarteirão rural será fixada conforme as circumstancias o exigirem.</p> <p>Art. 12. As áreas maximas dos lotes urbanos, suburbanos e ruraes serão respectivamente de 3.000, 9.000 e 1.000.000 metros quadrados.</p> <p>Paragapho unico. Nas cidades, villas e povoações já existentes, serão reconhecidas as posses actuaes, qualquer que seja a extensão das terras, sem prejuizo de sua classificação geral ou parcial pelos quarteirões em que se acharem e de sua divisão em lotes.[...]</p> <p>Art. 17. Depois de reservados os lotes que forem necessarios para aquartelamentos, fortificações, cemiterios (localizados sempre no perimetro suburbano ou rural), hospitaes e quaesquer outros estabelecimentos publicos, serão, tanto os lotes já possuidos, como os que forem distribuidos, aforados perpetuamente.[...]</p> <p>Art. 19. Dentro do prazo de tres annos, prorogavel pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, deverão todos os concessionarios, posseiros ou seus successores, fazer perante o commissario de terras, sob cuja jurisdicção se acharem, declaração das suas concessões e das posses, mencionando:</p> <p>1º, o logar em que se acham situadas as terras, o nome pelo qual são conhecidas e bem assim o nome dos ("llegível"), indicando os rios, ribeirões e estradas, que as atravessam;</p> <p>2º, os limites naturaes e de confrontação das ("llegível") sua extensão approximada, si a área exacta não fôr ("llegível");</p> <p>3º, as bemfeitorias existentes e a estimação do seu valor respectivo;</p> <p>4º, as especies de culturas nellas existentes e bem assim a natureza da exploração ou principio de exploração das terras e quaesquer outras indicações para reconhecimento do immovel;</p> <p>[...]</p> <p>Art. 29. Os concessionarios de terras revalidaveis e os possuidores de terras legitimaveis ficam obrigados, dentro do prazo maximo de quatro annos, a contar da publicação do presente regulamento, a revalidal-as e a legitimal-as, sob pena de as ver cahir em commisso e de serem em toda a sua extensão reputadas devolutas.[...]</p> <p>Art. 31. Na falta do titulo das posses das terras, deverá o possuidor fazer, no fôro da situação do immovel, justificação da existencia das condições estabelecidas nos arts. 5º, 6º, 7º e 8º, por meio de testemunhas idoneas, residentes no logar em questão, ou em suas circumvisinhanças, desde antes do exercicio da soberania do Brazil, nos termos do Art. 3º deste regulamento.[...]</p> <p>Art. 108. A divisão das terras devolutas, sempre que as condições da topographia o permittirem, será feita por quadrangulação, tendo por base o meridiano verdadeiro e um paralelo, linhas estas que serão cuidadosamente indicadas no terreno por meio de marcos.</p> <p>§ 1º A locação destas linhas basicas - meridiano verdadeiro e paralelo - será feita por profissionaes nomeados pelo Governo, depois de bem estudadas as condições da topographia do terreno dividido, as aguas nelle existentes e os accidentes naturaes que devem ser preferidos para limites, observando as instrucções dadas pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.</p> <p>§ 2º Essas linhas serão prolongadas tanto quanto convier e divididas em secções de sete kilometros, extremadas por grandes marcos devidamente numerados.</p> <p>Art. 109. Determinadas, medidas e divididas em secções as duas linhas basicas pelos pontos onde forem cravados os marcos mencionados no § 2º do artigo antecedente, serão traçadas linhas parallelas, formando-se assim quadrangulos com a área de 4.900 hectares de terras, que terão o nome de territorios.</p> <p>Art. 110. A divisão pelo processo de caminhamento será preferida toda vez que surgirem obstaculos naturaes ou legaes que impeçam o trabalho da quadrangulação.</p> <p>Art. 111. Os terrenos destinados á venda serão divididos em lotes, tendo-se em vista a situação destes e o fim a que se destinarem, observando-se as regras seguintes:</p> <p>a) sempre que fôr possivel se aproveitarão para a frente dos lotes os cursos de agua e estradas existentes, com as mudanças que em sua directriz fôr conveniente fazer;</p> <p>b) as linhas lateraes serão orientadas sempre que fôr possivel pelos azimuths, verdadeiro N. S., e as do fundo e frente pelos azimuths L. O., ingualmente verdadeiro;</p> <p>c) os lotes terão as estradas indispensaveis para a sua comunicação com as estações de vias ferreas e fluviaes e povoações mais proximas;</p> <p>d) os lotes terão a área de tantos hectares quantos convierem.</p> <p>Art. 112. Para a garantia da estabilidade das medições ter-se-ha especial cuidado na collocação dos marcos, em cujo serviço se observará o seguinte:</p> <p>a) empregar-se-hão de preferencia para os cantos dos lotes, marcos de pedra não sujeita a facil decomposição, e, onde não houver pedra, os marcos serão de madeira de lei ou da maior duração;</p> <p>b) os marcos principaes ou de vertice serão collocados sobre camadas de carvão animal ou vegetal, fragmentos de qualquer louça, vidros, etc., que sirvam de testemunhas mudas e facilitem em todo o tempo a fixação do ponto onde jaziam, caso sejam destruidos ou transplantados para alhures, bem como se assignalarão com as iniciaes A. P. grandes arvores estaveis e duradouras, que, dentro de um raio maximo de 30 metros do marco, servirão de testemunhas fallantes;</p> <p>c) nos campos em que houver pedra, se formarão em roda dos marcos de madeira monticulos de terra, e serão abertas quatro valetas testemunhas, á distancia de 1m,50 do marco, tendo as dimensões de 0m,50 de largura, 0m,50 de comprimento e 0m,50 de profundidade;</p> <p>d) cada um dos marcos de canto será orientado pela direcção das linhas corridas, de sorte que uma diagonal do marco coincida com a linha lateral, isto é, na direcção N. S. e a outra diagonal coincida com a linha do fundo ou L. O.;</p> <p>e) cada marco terá quatro marcos testemunhas, de pedra ou de madeira, implantados em angulos rectos pelas diagonaes e na distancia de um metro do marco principal;</p> <p>f) além dos marcos principaes haverá, nas linhas divisorias dos lotes, marcos conductores, de pedra ou de madeira, de kilometro em kilometro, devidamente numerados;</p> <p>g) nos logares em que tiver de ser collocado esse marco de canto, havendo uma arvore, cujo diametro não seja inferior a 0m,50, poderá ella ser aproveitada para esse fim.[...]</p>
---	--

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

Por um lado, havia a clara intencionalidade em demarcar as terras, mas ao viabilizar tantas formas de legitimação, parece que o governo contava com auxílio de proprietários de terras para caminhar nessa empreitada. Por outro lado, a expansão do conceito de terras devolutas, demonstra que o Estado tinha a intenção de conseguir o maior número possível de propriedades. E embora exista essa clareza, por outro lado, havia demora na execução dos prazos, e deficiente atuação na demarcação das propriedades. Tal fato poderia ser a tentativa de ampliar possibilidades de negociação e aumento de lucros tanto para o Estado, quanto para companhias férreas, hidroviárias e de colonização.

3.3 DOCUMENTOS OFICIAIS, PROCESSOS DE PARCELAMENTO DE FAZENDAS E O CARÁTER DA PAISAGEM

A leitura dos relatórios da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo complementou o apreendido no estudo e permitiu a criação de algumas imagens e questionamentos sobre a ocupação das terras do Vale do Paranapanema.

As terras devolutas passaram a ser demarcadas para “benefício da fortuna pública” e a partir da elaboração da Lei n. 323, de 22 de junho de 1895 que *dispõe sobre as terras devolutas, sua medição, demarcação e aquisição, sobre a legitimação ou revalidação das posses e concessões, discriminação do domínio público do particular e dá outras providências*. A partir desta lei, o Estado precisou se emparelhar para organizar e elaborar o projeto da discriminação das terras (SÃO PAULO, 1896).

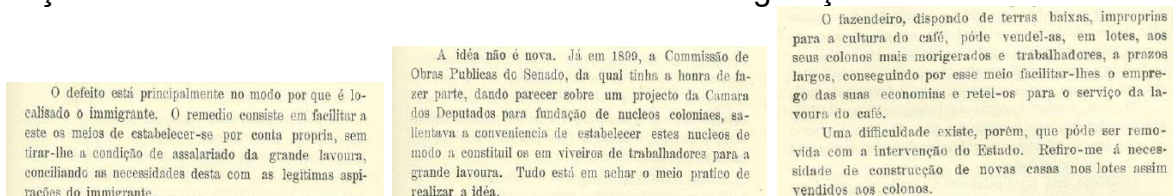
O Decreto n. 734 deu regulamento para a execução das leis n. 323, de 22 de junho de 1895, n. 545, de 2 de agosto de 1898, e n. 655, de 23 de agosto de 1899. Diante desse panorama, o Decreto n. 819, de 10 de setembro de 1900, instruiu registro público de terras e o Decreto n.716, de 24 de setembro de 1900, definiu 01 de outubro de 1903, como a data para a validação e legitimação das terras de concessão. Portanto, aquelas que não tivessem atendido aos prazos, cairiam em comisso e suas terras seriam devolvidas ao Estado.

No Relatório da Agricultura, apresentado em 1900, questionou-se o motivo da não execução dos prazos da lei e salientou-se a quantidade de problemas

decorrentes desta não execução. Proprietários e posseiros, cientes do não cumprimento de prazos e não atuação do Estado no território, contavam com a constante dilação de prazos e a não realização da demarcação.

O mesmo relatório responde críticas ao sistema de imigração brasileiro e aponta soluções no sentido de concessão de terras para permitir a fixação do colono. Na figura 83, trechos que foram retirados do relatório demonstram a forma como era pensada a colonização e como as leis foram produzindo ou permitiam essas soluções (SÃO PAULO, 1900).

Figura 83 – Recortes do Relatório da Agricultura. As soluções apresentadas para a fixação dos colonos têm rebatimentos e reflexos na legislação.



Fonte: SÃO PAULO, 1900.

No relatório de 1901, em função da dilação dos prazos para legitimação e revalidação, apenas uma propriedade foi dada a registro, conforme apresentado na figura 84 (SÃO PAULO, 1902). E, quando houve o questionamento aos juízes, câmaras e demais autoridades sobre as terras reconhecidamente devolutas nas comarcas, apenas uma foi apresentada como pode ser visto na figura 85.

Figura 84 – Recortes do Relatório da Agricultura. Apresenta a única propriedade que pede registro até o prazo de 1902.

Quadro demonstrativo das terras dadas a registro no «Registro Público» conforme os extractos remetidos a esta Secretaria até 30 de Janeiro de 1902						
COMARCAS	NOMES DOS REGISTRANTES	DENOMINAÇÃO DA PROPRIEDADE	SITUAÇÃO DA PROPRIEDADE	AREA	VALOR	TITULOS EXIBIDOS
Campos Nuyos do Paranápanema	T.º C.º José Rodrigues Tucunduva	Fazenda «Monte Alegre»	Conceição do Monte Alegre	30,000 alqueires	30:000\$000	Autos originaes de justificação.

Fonte: SÃO PAULO, 1900.

Figura 85 – Recortes do Relatório da Agricultura. Apresenta a única propriedade reconhecidamente devoluta.

QUADRO das terras devolutas existentes no Estado de S. Paulo, esse fim				segundo informações obtidas em resposta das circulares para expedidas		
LOCALIDADES	INFORMANTES	AREA	CONFRONTAÇÕES	VALOR	QUALIDADE	OBSERVAÇÕES
Monte Alegre	Juiz de Paz	40 leguas quadradas, mais ou menos	Estão situadas na serra do Diabo entre o Paranapanema e o Alto Paraná	Não dá preço	São terras muito altas, próprias para cultura e consta terem mineraes	

Fonte: SÃO PAULO, 1902.

Diante do término do prazo e da emergência em legitimar ou revalidar posses, no relatório de 1902, por volta de 236 propriedades foram dadas a registro, com todo o sortilégio de documentos (SÃO PAULO, 1903). No relatório de 1903, foi discutida a efetividade da política de demarcação de terras, uma vez que havia grande inércia dos particulares e principalmente, do Estado. Também ponderou sobre a justiça de considerar a morada habitual e a cultura efetiva sendo que se o Estado aceitasse e regularizasse essas posses, evitaria o desgaste de sua imagem e prejuízos ao ocupante e ao mesmo tempo. O Estado ainda receberia os impostos sobre a legitimação e teria o auxílio dos posseiros na demarcação das terras. Nesse relatório, foram sugeridas que terras ao longo de ferrovias, estradas e rios navegáveis fossem discriminadas primeiro, pois seriam mais rapidamente vendidas (SÃO PAULO, 1904).

Em 1904, foram feitas poucas medições por conta de poucos recursos de que a Secretaria dispunha. O relatório problematizou que as terras devolutas precisariam receber a máxima atenção da administração pública. Evidenciou que, em função do término dos prazos para a legitimação, todas as terras já estariam devolvidas e, portanto, o Estado deveria dar celeridade às demarcações (SÃO PAULO, 1905).

Novamente, no relatório de 1904 foram apontadas as dificuldades em executar a devolução de terras ao Estado quando havia morada habitual e cultura. Sugeriu que nesses casos quando houvesse morada e trabalho por 5 anos, fosse legitimada a posse. Também apontou que, se terras fossem concedidas em lotes alternados às empresas de viação e ao Estado, haveria maior rapidez na venda. Esta medida poderia levar às empresas a ampliarem seus trajetos e percursos por juro e terras marginais ao longo da linha (SÃO PAULO, 1905).

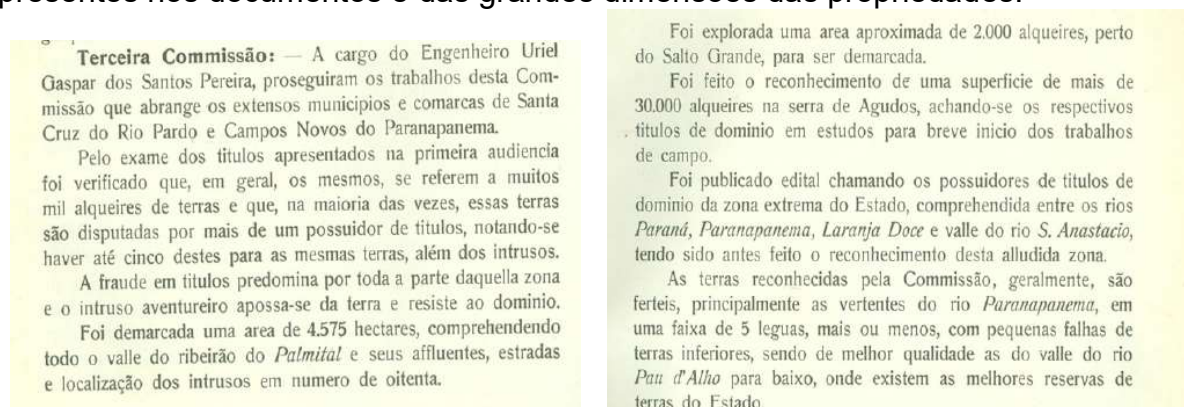
A leitura dos relatórios permitiu identificar o olhar e atuação do Estado em relação às leis produzidas e as intencionalidades associadas a cada uma das características da ocupação das terras. O Estado também atendia às grandes lavouras cujo cultivo seria feito por trabalhadores livres, e a maneira de fazê-los permanecerem disponíveis para a colheita e sem onerar os latifundiários, era por meio da ilusão do enriquecimento e prosperidade com a aquisição de lotes rurais.

Fortaleceu por meio da propaganda, a imagem de prosperidade e lucro nas terras a serem ocupadas, especialmente para imigrantes. Ao contrário do que era divulgado, esta população vivia em condições de miséria e de muita luta para que se estabelecesse no país e nas ditas colônias. Em regiões mais antigas do Estado de São Paulo, as condicionantes para parcelamento de terras destinadas à imigração geravam lotes em partes não usadas para o plantio de café dentro de grandes propriedades.

Estes lotes seriam o atrativo para a fixação dos imigrantes perto da área de cultivo, isentando o contratante de quaisquer responsabilidades sobre esses trabalhadores e ao mesmo tempo, fazendo com que eles estivessem próximos e disponíveis para o trabalho.

Nas terras do Vale do Paranapanema, tais condicionantes geraram propriedades parceladas obedecendo essas características e que nem sempre estiveram relacionadas a cultura do café ou ao latifúndio cafeeiro. A chegada da ferrovia e o caminhar das leis geraram a modificação da estrutura fundiária que inicialmente dividida em vales, passou a “fatiar” as vertentes.

Figura 86 – Detalhes do Relatório da Agricultura. Ilustra aspectos das fraudes presentes nos documentos e das grandes dimensões das propriedades.



Fonte: SÃO PAULO, 1912.

A partir da figura 86, em 1914, os relatórios apontaram uma demarcação no Ribeirão Palmital e a seguinte informação: “quanto ao trabalho de discriminação, cingiu-se ele ao estudo de papéis oferecidos em diferentes audiências”. Ou seja, os trabalhos em campo somente seriam realizados após a solução de ordem e compreensão dos documentos apresentados (SÃO PAULO, 1916).

Em 1918, os trabalhos se mantiveram em escritório esbarrando nas questões legais e nos documentos. A partir do relatório apresentado, como está na figura 87, a dificuldade da demarcação esbarrava na morosidade da justiça. Nesse momento, a ferrovia já estava em Indiana.

Figura 87 – Detalhe do Relatório da Agricultura. Ilustra questões relacionadas a fraude a morosidade da justiça.

Com a possível celeridade correram durante o anno de 1918 os trabalhos de discriminação a cargo desta Comissão, que é chefiada pelo engenheiro Luiz Fructuoso Ferreira da Costa, e, si parte dos serviços não está ultimada, isso se deve á excessiva demora dos respectivos autos em mãos de Juizes de Direito, á espera de sentença, no caso do art. 139 do decreto que rege o assumpto.

Fonte: SÃO PAULO, 1919.

A relação que pode ser estabelecida entre o avanço da Estrada de Ferro Sorocabana e as questões das terras é sobre a venda de lotes e atratividade. A ferrovia representou a possibilidade de indução à venda de terras, aumento da lucratividade sobre o vale do Paranapanema e uma ressignificação para aquelas terras conhecidas como o vale maleitoso.

Foram observados, no período entre 1898 e 1936, processos de partilha, venda referentes às fazendas no Acervo Fórum da Comarca de Assis. Na maior parte dos casos, as fazendas tem o nome do curso d'água que estrutura a bacia que define seus limites.

Há processos de divisão de propriedades, em 1907 e 1908, anteriores à chegada dos trilhos perto de Assis e Sapezal. Na década de 1910, predominam nas proximidades de Assis. A partir de 1915, se concentram próximas à Rancharia e Presidente Prudente. A observação da figura 88 não pode ser considerada como uma base para compreender a evolução do parcelamento das terras, pois a espacialização dos processos foi mudando junto à abertura de novas comarcas não sendo possível fazer associações.

Figura 88 – Esquema de localização de propriedades rurais por décadas presentes no acervo do Fórum da Comarca de Assis.



A paisagem precisa ser vista e vivenciada em campo. O estudo de documentos e a pesquisa são fundamentais para a compreensão do que está presente em campo. A paisagem é descrita em larga escala por termos de estruturação espacial e elementos que contribuem para o caráter da paisagem histórica (CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 1999).

Elementos de *estruturação* são o que organiza o espaço e os padrões existentes numa escala maior de observação como rios, estradas, vertentes, limites que definem unidades maiores. E *traços*, são aqueles que contribuem para o caráter da paisagem: a topografia, a vegetação, a circulação, as construções, os equipamentos e os objetos. Tem ainda o caráter visual e as qualidades intangíveis que estão presentes. Os itens subsequentes são resultantes do estabelecimento de relações entre a legislação, documentos antigos e as fazendas, nas quais foram identificados elementos de estruturação e traço do caráter da paisagem.

3.3.1 Fazenda Pitangueiras

A Fazenda Pitangueiras está localizada em uma vertente do córrego de mesmo nome, afluente do Ribeirão do Cervo cujas águas correm para o Rio Capivara, afluente do Rio Paranapanema.

O povoado Patrocínio das Pitangueiras foi elevado a distrito de paz em 1919, e por meio da Lei n.1650, de 11 de setembro de 1919, foi criado o distrito de paz de *Maracahy*. Em 1924, Lei n. 2.000, de 19 de dezembro, *Crea o municipio de Maracahy, com séde no actual districto do mesmo nome, em Assis*.

A planta da fazenda mostra a delimitação do patrimônio com igreja, olaria, cemitério e estrada de rodagem ligando os lotes. Trata-se de uma vertente que foi parcelada em lotes no ano de 1914, como pode ser observado na figura 89

Figura 89 – Planta da Fazenda Pitangueiras. Divisão Judicial.



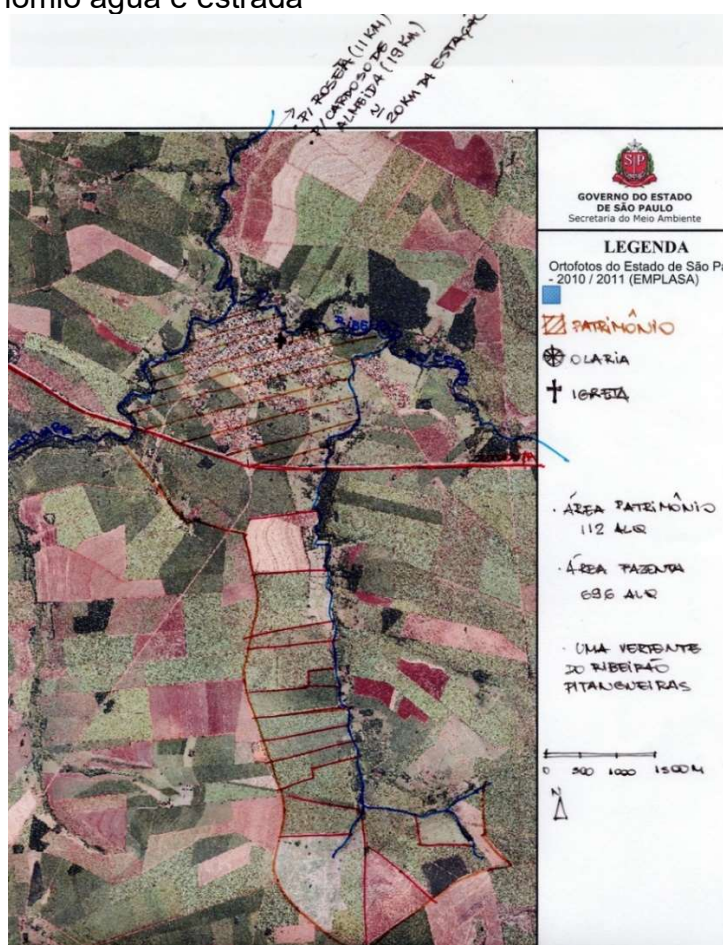
Fonte: CEDAP/UNESP – Assis.

A fazenda atende aspectos do Decreto n. 528, de 28 de junho de 1890, que *regularisa o serviço da introdução e localização de imigrantes na Republica dos Estados Unidos do Brazil*, pois está a menos de 13,2 km da Estação de Cardoso de Almeida, de Conceição do Monte Alegre e de Tarumã, as terras foram dadas a registro (pedido feito e aparece no Relatório da Agricultura, de 1902), e possui área superior a 500 hectares em terras incultas. E por fim, todos os lotes estão ligados à água e tem estrada.

Pelo Decreto n. 1458, de 10 de abril de 1907, que *dá regulamento para execução da lei n. 1045 C, de 27 de dezembro de 1906, que dispõe sobre a imigração e colonização no território do Estado*, a fazenda poderia ser considerada uma colonização por iniciativa privada, pois os lotes têm por volta de 25 a 50 hectares, há estrada de rodagem e casas de mesmo padrão.

Por fim, em relação ao Decreto n. 6455, de 19 de abril de 1907, que *aprova as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional*, Pitangueiras poderia ser considerada linha colonial, pois está perto 18 quilômetros aproximadamente da ferrovia, satisfaz condições de fertilidade, salubridade, abundância de água e está servida por estradas e matas. Foi aberta em uma terra em uma propriedade mal utilizada, pois só tinha virgem. Além disso, em conformidade com a lei, as linhas divisórias dos lotes seguem os eixos N-S e L-O. Apresenta uma sede, o patrimônio, como é demonstrado na figura 90.

Figura 90 – Croqui relação água e limites da fazenda Pitangueiras. Os lotes obedecem ao binômio água e estrada



Fonte: Autora sobre DATAGEO.

Estruturação. A unidade de paisagem da Fazenda Pitangueiras conforme observado é uma vertente (figura 90), limita-se pela estrada do espigão e interflúvio entre Rio Capivara, Ribeirão do Cervo e Ribeirão Pitangueiras. Como grande parte das fazendas, teve suas terras parceladas atendendo aos requisitos legais na tentativa da regularização, e também no recebimento de favores e benefícios do Estado.

Traços. A topografia da vertente permite vistas distantes que reforçam a organização estruturada pelo Ribeirão Pitangueiras (figura 96). A vegetação se faz presente no fundo de vale, reforçando a presença das casas na parte baixa do lote e grandes árvores reforçam o tipo de parcelamento (figura 91). Há duas rotas: um caminho no espigão e uma estrada de servidão que liga as propriedades na meia encosta (figuras 93 e 99). A vertente indica a drenagem e a presença do corpo d'água é reforçada pela neblina e pela vegetação ciliar. Não há pontes. As edificações seguem todas o mesmo padrão em escala e volumetria (figura 93). Além das casas, remanescem edificações complementares às atividades rurais. Marcos são importantes elementos reforçam o parcelamento (figuras 94, 95 e 96). Há a presença de marcos em madeira reforçados por pedras (figura 98).

Figura 91 – Fazenda Pitangueiras. Em primeiro plano, a plantação e a estrada. Marcado pelo maciço arbustivo que emoldura a morada está o ribeirão Pitangueiras. Ao fundo, na outra vertente, fileira de árvores reforça o limite entre as propriedades.



Fonte: Autora

Figura 92 – Fazenda Pitangueiras. Padrão das casas existentes. Ficam localizadas relativamente próximas à água e estão conectadas por uma estrada de servidão.



Fonte: Autora

Figura 93 – Fazenda Pitangueiras. Vista da estrada geral assentada no espigão. Em destaque, à direita, marco em madeira.



Fonte: Autora

Figura 94 – Fazenda Pitangueiras. Marcos permanecem ainda que, as terras destinadas ao arrendamento para a monocultura.



Fonte: Autora

Figura 95 – Fazenda Pitangueiras. Marco em concreto em estrada de servidão. Ao fundo maciço de vegetação do fundo de vale.



Fonte: Autora

Figura 96 – Fazenda Pitangueiras. Árvores frondosas com pedras permanecem

como limites.



Fonte: Autora

Figura 97 – Fazenda Pitangueiras. Horizonte plano e ampla visibilidade durante o período da colheita. Ao fundo, duas árvores reforçam o limite entre propriedades.



Fonte: Autora

Figura 98 – Fazenda Pitangueiras. Marcos são reforçados por pedras e materiais inertes.



Fonte: Autora

Figura 99 – Fazenda Pitangueiras. Um flamboyant pontua o acesso à morada. A fileira de vegetação florida reforça o traçado da estrada de servidão.



Fonte: Autora

Figura 100 – Fazenda Pitangueiras. “Eis o progresso!”. A rodovia Raposo Tavares corta os limites da propriedade e deixa um túnel para passagem de água, homens e animais.



Fonte: Autora

A figura 100 é bastante simbólica por conta da sobreposição de camadas. É permitida a passagem de animais, de pessoas, mas os veículos não estão permitidos passar. Trata-se de uma permanência de fluxo.

3.3.2 Fazenda Dourados

A Fazenda Dourados foi uma propriedade grande que abrangia todo o vale do Ribeirão Dourados. Nos apontamentos para o dicionário Geographico do Brazil (1984) Dourados é ribeirão do Estado de São Paulo que deságua no Paranapanema, quase defronte à foz do Tibagi.

Na planta da fazenda estão destacados o patrimônio Santo Antônio, olaria, serraria, usina e os cursos d'água (figura 101). O distrito de Tarumã foi criado pela Lei n. 2.203, de 20 de outubro de 1927, nesta fazenda, às margens do Córrego Tarumã, surgiu entre dois alambiques e no cruzamento de duas estradas antigas. O Patrimônio Santo Antônio não é a origem da área urbana de Tarumã. E o Patrimônio Santo Antônio permanece.

Em relação ao Decreto n. 528, de 28 de junho de 1890, que *regularisa o serviço da introdução e localização de imigrantes na Republica dos Estados Unidos do Brazil*, a fazenda poderia receber imigrantes. O núcleo urbano de Tarumã dista aproximadamente 15 km do leito ferroviário de Cândido Mota e 18 km de Assis²¹. Há pedidos de inscrição no registro no Relatório da Agricultura de 1902. A área da margem esquerda é de 8048 hectares e deveria ser superior a 500 hectares conforme recomendação do decreto. A propriedade era bem abastecida de água e estradas.

Pelo Decreto n. 1458, de 10 de abril de 1907, que *dá regulamento para execução da lei n. 1045 C, de 27 de dezembro de 1906, que dispõe sobre a imigração e colonização no territorio do Estado*, abrigaria por volta de 160 famílias com lotes de 25 a 50 hectares. Há casas alinhadas e ligadas por caminhos que atravessam os lotes. Está na zona de privilégios da Estrada de Ferro Sorocabana, e se devoluta, seria desapropriada.

E dado o tamanho e localização, em relação ao Decreto n. 6455 de 19 de abril de 1907, que *aprova as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional*, teria uma sede que, aparentemente é onde hoje está Tarumã.

Estruturação. A unidade de paisagem que constitui a fazenda Dourados é a bacia do ribeirão homônimo. Trata-se de uma grande extensão de terras notadamente férteis. O Dourados é um dos grandes ribeirões que estruturam a paisagem do vale do Paranapanema.

Traços. É uma área bastante extensa com os desníveis junto aos vales de ribeirões. Torna-se evidente a cor de solo em oposição ao azul do céu e da vegetação (figura 107). A vegetação se faz presente e marca os fundos de vale. Algumas árvores frondosas e pedras delimitam propriedades e sinalizam acessos (figura 105). Há diversos caminhos rurais. As represas e edificações das usinas atraem o olhar (figuras 102, 103, 104 e 106). Existem duas usinas, colônias e remanescentes de comunidades (figura 109).

²¹ Fato que pode ter levado a criação de um outro povoado para além do patrimônio do Santo Antônio.

Figura 102 – Fazenda Dourados. Ao fundo, uma muralha verde emoldura a usina Nova América, as chaminés e a fumaça. À frente, a estrada barrenta e os postes de energia.



Fonte: Autora

Figura 103 – Fazenda Dourados. Edificação de linguagem brutalista. São diversas camadas de tempo.



Fonte: Autora

Figura 104 – Fazenda Dourados. Represa situada à frente da usina e o reflexo do céu.



Fonte: Autora

Figura 105 – Fazenda Dourados. Um marco em pedra e a identificação da Fazenda Dourados.



Fonte: Autora

Figura 106 – Fazenda Dourados. Usina Água Bonita.



Fonte: Autora

Figura 107 – Fazenda Dourados. O maciço de vegetação reforça a presença da Água Bonita. O verde e o azul contrastam com a tonalidade roxa-avermelhada da terra.



Fonte: Autora

Figura 108 – Fazenda Dourados. Na Água Bonita, edificações se alinham próximas ao curso d'água.



Fonte: Autora

Figura 109 – Fazenda Dourados. A capela de Santo Antônio marca o centro da comunidade remanescente.



Fonte: Autora

Figura 110 – Fazenda Dourados. Edificação pertencente à comunidade Santo Antônio, parece abandonada.



Fonte: Autora

A Fazenda Dourados foi dividida pela rodovia. Possui as duas usinas em funcionamento. Das comunidades rurais, restam edificações esparsas, marcos e memórias. Em campo, predomina a monocultura.

3.4 INQUIETAÇÕES FRENTE AOS DOCUMENTOS DO SÉCULO XX

Inicialmente cidades como Campos Novos, Platina, São Pedro do Turvo receberiam a ferrovia. Alguns documentos falam de brigas, perseguições aos técnicos que acabaram por modificar traçado da ferrovia. Porque a ferrovia desconsiderou estas localidades?

Uma análise da legislação e Relatórios da Secretaria da Agricultura permite identificar algumas intenções que definiram características da paisagem. A possibilidade dada aos posseiros em legitimar as posses, a prioridade dada às ocupações mais antigas e por outro lado, a inércia do Estado na efetivação de suas leis e decretos. Partir desse contexto percebe-se que foram diversas questões

influenciando o traçado da ferrovia e definindo as características da ocupação.

As áreas mais altas, exigiram mais trabalho de engenharia como pontes e outras soluções em função do desnível. A ferrovia passou pelas terras férteis. As terras férteis já eram valorosas por sua aptidão, a ferrovia foi em direção às áreas arenosas como se fosse compensar sua inaptidão agrícola. As ocupações mais antigas não receberam a ferrovia, pois as posses poderiam ser legitimadas. Para quem seria interessante aumentar os lucros das concessões? Para o Estado que urgia regularizar a questão de terras, para empresas interessadas na concessão ou ao concessionário, em busca de muito lucros.

Além disso, há questões nos processos de divisão de fazendas. Nos processos, muitos aspectos das leis aparecem representados. As plantas estudadas mostram moradia permanente, apresentar cultura e especificam o tipo de ocupação. Seria para tentar legitimar as posses? De onde vem a grande importância dada à água nos nomes das comunidades e das fazendas?

As leis estabelecem alguns princípios que passaram a ser reproduzidos na paisagem. As comunidades rurais que se formaram ao longo dos ribeirões e córregos, seguiam padrões semelhantes aos das colônias. As medições em meridianos são arbitrárias, abstratas e foram consolidadas nos territórios. Construir o progresso no Vale do Paranapanema significou abandonar o conhecimento de ambiente e integrado ao meio natural e cultural existente, para incorporar a objetividade e traçado arbitrário geométrico da lei e da técnica.

Observar os mapas dos municípios paulistas em evolução faz parecer que faixas entre espigões e rios foram sendo formadas. Quais patrimônios se tornam municípios e por quê? O que mudou ao longo do tempo? Vilas mais antigas se estabeleciam próximas da água. Estas vilas não se transformaram em centros prósperos. Se transformaram em centros prósperos os patrimônios que estavam em áreas drenadas, salubres. E a ferrovia veio serpenteando essas áreas e definindo o *progresso*.



Paul Klee, Highways and Byways, 1929.

4 A FERROVIA E A PAISAGEM: APAGAMENTO E INVENÇÃO DE TRADIÇÕES

A tradição inventada das terras do Vale do Paranapanema é a de que a ferrovia foi a precursora da ocupação, que induziu o progresso das cidades e desenvolveu a economia e urbanização. Porém, é necessário olhar para trás, observar as ruínas que se acumularam. Destrói-se reconstrói com muita facilidade nas zonas pioneiras. Muito antecedeu à ferrovia, como apontado nos capítulos anteriores. Entretanto, ela é uma camada fundamental para a constituição para o caráter da paisagem, mas não é a única.

A seguinte citação de Amador Nogueira Cobra (1923) corrobora que o discurso de progresso foi associado à ferrovia. Os caipiras, em oposição, representavam o atraso, o primitivo e o bárbaro.

“essa gente toda – bons e ruins – abriu caminho para a civilização. Vivendo em contato com a terra virgem e bruta, não é de admirar que ficasse, por assim dizer, semi-barbarizada, fatalmente, em consequência de contínuas e tremendas refregas com os índios e das condições do meio em que se achavam” (COBRA, 1923)

O presente capítulo analisa leis, documentos e realizou trabalho de campo para reconhecer características da ferrovia. Atualmente, os antigos conjuntos ferroviários estão em cidades pequenas, distritos rurais, fazendas em constante modificação ou estado de abandono. Embora o patrimônio cultural da ferrovia seja reconhecido pela comunidade, é pouco protegido também.

4.1 A FERROVIA E OS MUNICÍPIOS

Com a promulgação da Lei n. 1038, de 19 de dezembro de 1906, para criar municípios era necessária população mínima de 10 mil habitantes, duas escolas, cadeia, edifício para a câmara entre outras. O Decreto Lei n. 311 de 02 de março de 1938, definiu como critérios para a criação de municípios a existência de 200 moradias na sede.

Até os anos 1930, doze municípios foram criados no trecho entre Salto Grande e Presidente Epitácio. Depois de 1938, nove foram criados. Apenas dois distritos, Assis e Presidente Prudente, foram elevados a município em dois anos após chegada da ferrovia. Piquerobi e Santo Anastácio, em 5 anos (tabela 17). A comparação das datas de criação de municípios, distritos, e chegada dos trilhos com

os requisitos mínimos da lei para a criação de municípios e distritos, permite afirmar que a ferrovia não acelerou a configuração regional e que predomina hoje, o aspecto rural em muitas destas localidades.

Tabela 17 – Datação criação de distrito, município e Estação

FUNDAÇÕES DISTRITOS, MUNICÍPIOS E INAUGURAÇÃO ESTAÇÃO	<i>Localidade</i>	<i>Criação do Distrito</i>	<i>Criação do Município</i>	<i>Inauguração da Estação</i>
	Salto Grande	1891	1922	1909
	Ibirarema	1922	1944	1914
	Palmital	1919	1920	1914
	Cândido Mota	1921	1923	1914
	Assis	1915	1917	1915
	Paraguaçu Paulista	1923	1924	1916
	Sapezal ²²	1923	1933	1916
	Quatá	1924	1925	1916
	João Ramalho	1935	1959	1916
	Rancharia	1934	1938	1916
	Martinópolis	1929	1938	1917
	Indiana	1934	1949	1917
	Regente Feijó	1925	1935	1919
	Presidente Prudente	1921	1921	1919
	Alvares Machado	1927	1944	1919
	Presidente Bernardes	1925	1935	1919
	Santo Anastácio	1921	1925	1920
	Piquerobi	1928	1960	1921
	Presidente Wenceslau	1925	1926	1921
	Caiuá	1928	1956	1922
	Presidente Epitácio	1936	1948	1922

Fonte: <https://www.al.sp.gov.br/documentacao/municipios-paulistas/>

4.2 A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA E A LEGISLAÇÃO

A Estrada de Ferro Sorocabana teve seu traçado definido pelo Decreto n. 10090 de 24 de novembro de 1888, que autorizou o prolongamento da ferrovia de Botucatu, até chegar abaixo da confluência do Rio Tibagi no Rio Paranapanema. Esse ramal foi preterido, ficando apenas o nome, Ramal do Tibagi.

Por meio de Decreto n. 7995, de 12 maio de 1910, foi aprovado o traçado até o Porto Tibiriçá (figura 111). Cabe o destaque de que, a topografia próxima à barra do Rio Tibagi é mais acentuada e, portanto, geraria uma ferrovia mais custosa no estado do Paraná.

²² Foi a sede do município de Conceição do Monte Alegre. Hoje é distrito de Paraguaçu Paulista.

Sabia-se que na terceira seção do Rio Paranapanema, entre Itararé e Salto Grande, a navegabilidade era quase impossível e haviam baixios. Na quarta seção do Rio Paranapanema, entre o Salto Grande e a foz do Tibagi, o leito mais largo e espraído poderia até ser navegável, na cheia. Na quinta seção, da Barra do Tibagi até o Rio Paraná, havia maior potencial para navegação por conta da calha mais funda (COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DA PROVINCIA DE S. PAULO, 1890).

Os trilhos vieram de Botucatu pelo espigão Pardo-Paranapanema, no encontro desses rios está Ourinhos (terceira seção do rio). Deste município partem duas ferrovias: o ramal Tibagi da Sorocabana e a ferrovia São Paulo-Paraná, que atravessa o rio Paranapanema. Travessia essa feita na área de baixios e no trecho não navegável. De Ourinhos, os trilhos atravessam o Rio Pardo e chegaram em Salto Grande em 1909. Entre Salto Grande e Quatá, os trilhos vão se afastando do Rio Paranapanema. Na medida em que aumenta a navegabilidade, os trilhos vão chegando ao espigão Paranapanema-Peixe e assim seguem até o Rio Paraná.

O traçado da ferrovia expressa a divisão entre as zonas privilegiadas de companhias que teriam a concessão da hidrovia e via férrea (observar figura 164). É como se fossem divididas as terras do vale entre as concessionárias. Mesmo com a empresa de viação férrea tendo a zona de privilégios de 20 quilômetros com a exclusividade de exploração e aquisição de terras, a construção da estrada foi lenta. Ao observar a figura 111, as datas de inauguração das estações indicam um período de 13 anos ao passo que, o projeto levou apenas 4 anos para ficar pronto.

A tabela 18, feita com trechos da legislação, permite identificar os favores que a empresa receberia do governo em função da concessão da estrada de ferro: cessão terrenos devolutos e nacionais, o direito de desapropriar, o uso de madeira, a preferência para a lavra de minas e até a preferência para aquisição de terrenos para a formação de núcleos coloniais.

A legislação estabelecia curvas de raios maiores que 100 metros, pouca declividade e as estações localizadas em linha reta e em nível, preferencialmente. Essas características condicionaram a estrada a ser implantada em áreas com pouca declividade evitando rampas e contra-rampas. Os taludes muito acentuados e evidentes não são característicos da Sorocabana na área de estudo. É possível identificar os postes da rede eletrificada e reconhecer o percurso de amplas curvas da ferrovia, quando se está percorrendo estradas e caminhos regionais. Há sempre uma boa adaptação ao terreno evitando grandes obras.

Tabela 18 – Trechos da legislação sobre ferrovias

LEGISLAÇÃO RELACIONADAS ÀS FERROVIAS E SOROCABANA	<p>Decreto n. 10090, de 24 de novembro de 1888 <i>Concede à Companhia da estrada de ferro Sorocabana diversos favores, inclusive garantia do juros, para a construção dos prolongamentos da mesma estrada compreendidos entre Tatuhy e a divisa da Província do Paraná, e entre Botucatu e o rio Paranapanema.</i></p>	<p>[...] Além desse privilegio o Governo concede os seguintes favores, quer para a construção do referido prolongamento, quer para a do que, partindo de Botucatu e passando por Santa Cruz do Rio Pardo, deverá terminar nas margens do rio Paranapanema, abaixo da confluencia do Tibagy:</p> <p>1º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, [...]</p> <p>2º Direito de desapropriar, na fôrma do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios [...]</p> <p>3º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construção da estrada.</p> <p>4º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto [...]</p> <p>5º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes a margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante, e pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1850, si a companhia os distribuir por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.[...]</p> <p>Procurar-se-ha dar às curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 100 metros.</p> <p>As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.</p> <p>A declividade maxima será de 3%.</p> <p>As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possivel o emprego de fortes declives.</p> <p>Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como a, entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.</p> <p>As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.[...]</p> <p>A estrada será de via singela; [...]</p> <p>A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.</p> <p>As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.</p> <p>inclinação dos taludes dos cortes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.[...]</p> <p>A companhia executará todas as obras d'arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas [...]</p> <p>Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e noite.</p> <p>Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.</p> <p>A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.</p> <p>Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação às necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.</p> <p>Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da vi de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.</p> <p>O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.</p> <p>Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda.[...]</p> <p>Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.</p> <p>As estações e paradas terão dimensões de accordo com a sua importancia. [...]</p> <p>Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo dos prolongamentos que fazem objecto da presente concessão.</p> <p>O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.</p>
	<p>Decreto n. 7.995, de 12 maio de 1910 <i>Transfere para o porto de Tibiricá, no rio Paraná, o ponto terminal de uma das linhas ferreas da Estrada de Ferro Sorocabana, e dá outras providencias.</i></p>	<p>Artigo unico. Fica transferido para o porto de Tibiricá, no rio Paraná, no logar que melhor convier para a travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea, comprehendida nas Estrada Sorocabana, que, segundo a clausula I do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigiria de capão Bonito para Agua-Boa, situada nas proximidades da foz do rio Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro, devendo ser modificado nesse sentido o contracto celebrado com o governo do Estado de S. Paulo, nos termos do recibo referido decreto, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.</p> <p>Fica transferido para o porto de Tibiricá, no rio Paraná, no logar que melhor convier para travessia desse rio, o ponto terminal do prolongamento da linha do Tibagy, da E. de Ferro Sorocabana, o qual deveria alcançar Agua-Boa, nas proximidades do mesmo rio Tibagy.</p>
	<p>Decreto n. 8185 de 1º de setembro de 1910 <i>Approva o projecto e o respectivo orçamento para a construção de um trecho do 75,280m da linha de Tibagy, prolongamento de Salto Grande á cabeceira de rio Cervo, da Estrada de Ferro Sorocabana.</i></p>	<p>Artigo unico. Fica approved, de accôrdo com o clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio do corrente anno, o projecto com o respectivo orçamento, na importancia de 3.570:910\$490, constante dos documentos, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construção de um trecho de 75,280m da linha de Tibagy, prolongamento de Salto Grande á cabeceira do rio Cervo, da Estrada de Ferro Sorocabana.</p>
	<p>Decreto n.10373, de30de julho de 1913 <i>Approva o projecto e orçamento para a construção de um trecho de 158 kilometros mais 423 metros da linha de Tibagy, prolongamento das cabeceiras do Cervo a Indiana, da Estrada de Ferro Sorocabana</i></p>	<p>Artigo unico. Fica approved, de accôrdo com a clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, o projecto e respectivo orçamento na importancia de 7.796:258\$631, apresentados pelo mesmo governo em 19 de setembro de 1911, para a construção de um trecho de 158 kilometros mais 423 metros da linha de Tibagy, prolongamento das cabeceiras do Cervo a Indiana, da Estrada de Ferro Sorocabana, constante dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação, da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, sujeito, porém, o referido projecto às modificações que, na locação, a Inspectoria Federal das Estradas julgar conveniente.</p>
	<p>Decreto n.10602, de 11/11/1913 <i>Approva os estudos definitivos e o orçamento do ultimo tracho, com a extensão de 161 kilometros e 123 metros, comprehendido entre Indiana e porto de Tibiricá, do prolongamento da linha de Tibagy, Estrada de Ferro Sorocabana</i></p>	<p>Artigo unico. Ficam approveds os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 13.044:077\$702, para a construção do ultimo tracho, com a extensão de 161 kilometros e 123 metros, comprehendido entre Indiana e porto de Tibiricá, do prolongamento da linha de Tibagy, Estrada de Ferro Sorocabana, de accôrdo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.</p>

Fonte: Autora com base na legislação federal e estadual.

4.3 NAVEGANDO E PARANDO SOBRE OS TRILHOS E EM SUAS PROXIMIDADES

Este levantamento foi construído em trabalhos de campo feitos nas estações e em suas imediações de maneira despretensiosa e pretensiosa em encontrar-se e perder-se. Há um parar e um navegar. Esse navegar aproveita o fluxo, o caminho do sol e para no detalhe, no encontro com o passado, com o apreendido sobre a paisagem do vale do Paranapanema a partir dos trilhos.

As imagens privilegiam o sentido oeste ... sempre olhando para o caminho do sol, caminho simbólico, do sentido da ocupação e se estaciona naquilo que é característico, que é encontro com o tempo de outrora.

“a deriva já não é uma peregrinação solitária ou coletiva em busca de territórios inexplorados, mas também é um dispositivo de interação para habitar territórios já habitados, ser hóspede e receber hospitalidade. É importante navegar junto a costa e observar as paisagens, mas também entender onde descer a âncora, encontrar quem mora naquelas terras, descobrir estratégias para ir de encontro dele, aprender a cumprimentar, sem tudo isso, construir objetos e edifícios parece uma ação com fim em si mesma, vazia de significados, incapaz de produzir mito, história, cultura.”(CARERI, 2017)

A deriva permitiu observar e viabilizar a experiência de paisagem por meio do caminhar. O caminhar pelos trilhos das esplanadas e imediações entre Salto Grande e Quatá criou paisagens que serão apresentadas a partir das imagens que seguem. Dos rios, dos trilhos e dos caminhos enfim, a paisagem!

4.3.1 Estação de Salto Grande

Salto Grande é a primeira parada. Sua estação está deslocada da malha urbana. Existem 3 pontes. A estação está em ruínas, os armazéns abrigam usos comerciais. O pátio está cheio de vagões. Sinais de desuso e abandono. Vegetação simbólica para crianças. Estação distante do núcleo urbano. Presente a cor avermelhada do solo.

Figura 112 – Salto Grande. Trilhos e ponte. Conchas e terra sobre trilhos.



Fonte: Autora.

Figura 113 – Salto Grande. Sinais do tempo. A ferrugem e a pátina sobre vagões. A vegetação sobre o edifício.



Fonte: Autora.

Figura 114 – Salto Grande. Pátio e estação. Ruínas e tijolo. Ruínas e vegetação. Pátio e Flor de São João.



Fonte: Autora

Figura 115 – Salto Grande. Pátio e casa de guarda. Casa de guarda. Vagão e vegetação. Estação e grande árvore. Ferragem sob o céu.



Fonte: Autora

4.3.2 Estação de Ibirarema

Ibirarema tem o pátio revitalizado por conta da reforma da estação. Predominam cores vivas. No antigo centro, edificações comerciais fechadas. Nas proximidades do armazém a pátina reaparece e predominam grandes árvores. O núcleo urbano se coloca acima da ferrovia. A terra roxa contrasta com a vegetação.

Figura 116 – Ibirarema. A reforma da estação e os novos usos.



Fonte: Autora

Figura 117 – Ibirarema. Remanescentes com aspecto de novidade, apagamento de pátina.



Fonte: Autora

Figura 118 – Ibirarema. Edificações comerciais fechadas. Um silêncio em oposição ao ruído das crianças que brincam na estação.



Fonte: Autora

Figura 119 – Ibirarema. Armazéns e edificações que serviam a produção agrícola. O tempo está aqui.



Fonte: Autora

Figura 120 – Ibirarema. A linha férrea obstruída por uma cerca.



Fonte: Autora.

Figura 121 – Ibirarema. O leito. A terra. Casas populares brancas.



Fonte: Autora.

4.3.3 Estação de Palmital

Pátio mais complexo e extenso que os anteriores. No leito, o silêncio. Na praça, atividades geradas pelo comércio de alimentos. Apropriações e caminhar tranquilo. Inicialmente, a mancha urbana estava acima da ferrovia. A tonalidade vermelha da terra é uma constante. Da plataforma são vistas duas torres de igrejas.

Figura 122 – Palmital. Esplanada bastante ampla. A terra roxa, as gramíneas, o ferro e a pátina.



Fonte: Autora.

Figura 123 – Palmital. Do pátio, as duas torres parecem reflexos, por estarem em posição simétrica.



Fonte: Autora.

Figura 124 – Palmital. Detalhes dos edifícios. Ausências. Passagem de tempo. Sujidade e intervenções. Pátina. O sentido. O frontão contra a luz. A natureza se recompõe.



Fonte: Autora.

Figura 125 – Palmital. Edifícios. Pinturas e novas apropriações. O antigo e o novo. A falta de sentido.



Fonte: Autora.

Figura 126 – Palmital. O pátio à leste e o pátio à oeste. O leito e os edifícios. Os trilhos e indicação da via permanente, no chão.



Fonte: Autora.

Figura 127 – Palmital. A esplanada. A vegetação frondosa e os edifícios. Transparências.



Fonte: Autora.

4.3.4 Estação de Sussuí

O percurso a Sussuí permite identificar os trilhos na antiga estrada de chão com terra vermelha. A visão dos postes reforça o traçado. Chegando ao distrito, a estação está na cota abaixo, no núcleo urbano e o cemitério acima, no alto.

Figura 128 – Sussuí. Na estrada, os postes da rede eletrificada, auxiliam na identificação dos trilhos.



Fonte: Autora.

Figura 129 – Sussuí. No núcleo urbano, a cerca e a vaca.



Fonte: Autora.

Figura 130 – Sussuí. A ruína da estação e a plaquinha do cemitério.



Fonte: Autora.

Figura 131 – Sussuí. A igreja no alto. A casa de adobe. E a capela do cemitério, no alto. A vida.



Fonte: Autora.

Figura 132 – Sussuí. O cemitério, uma clareira na plantação de milho. Ajudam a orientar o navegante, grandes árvores. Da estrada, no alto, o núcleo urbano no fundo.



Fonte: Autora.

Figura 133 – Sussuí. O cruzeiro do cemitério e a usina do Pari. Energias.



Fonte: Autora.

4.3.5 Estação de Cândido Mota

Cândido Mota é o núcleo urbano mais plano da Sorocabana. O pátio atravessa a cidade e permite as conexões entre os dois lados. Intervenções atuais estão presentes em sua extensão. A terra é bem vermelha. Apesar de dilapidações na área rural, na área urbana há novas apropriações.

Figura 134 – Cândido Mota. Dormentes e leito de brita sem trilhos.



Fonte: Autora.

Figura 135 – Cândido Mota. Pássaros. Ossos e pequenos fragmentos.



Fonte: Autora.

Figura 136 – Cândido Mota. As boas percepções. O jardim das borboletas, o campo de malha e o café.



Fonte: Autora.

Figura 137 – Cândido Mota. A predominância verde.



Fonte: Autora.

Figura 138 – Cândido Mota. Novas apropriações. O pasto. O lazer e a torre da matriz. Os novos usos dos edifícios.



Fonte: Autora.

4.3.6 Estação de Assis

Pátio mais complexo com edifícios de apoio e manutenção atestam a importância de Assis, enquanto base para a manutenção dos carros, vagões e máquinas. Hoje, o pátio não é percebido em sua continuidade porque ruas arbitrariamente cortam a sua extensão. O núcleo urbano original acompanhou a ferrovia. A tonalidade esbranquiçada do solo predomina. A ausência de cuidados com a memória e o discurso irresponsável e imediatista de ocupar espaços, ou seja, destruir para construir os novos trambolhos do *progresso* está presente.

Figura 139 – Assis. O percurso sem trilhos. Trilhos e areia. A encruzilhada. O horizonte perfeito.



Fonte: Autora.

Figura 140 – Assis. Texturas e objetos perdidos.



Fonte: Autora.

Figura 141 – Assis. A fé no caminho.



Fonte: Autora.

Figura 142 – Assis. As periferias e as promessas de prosperidade.



Fonte: Autora.

Figura 143 – Assis. A negação dos trilhos e do leito.



Fonte: Autora.

Figura 144 – Assis. Entre a EFS e a FEPASA – Ferrovias Paulistas S/A.



Fonte: Autora.

Figura 145 – Assis. Resiliência.



Fonte: Autora.

Figura 146 – Assis. As bizarrices travestidas de desenvolvimento e utilitarismo.



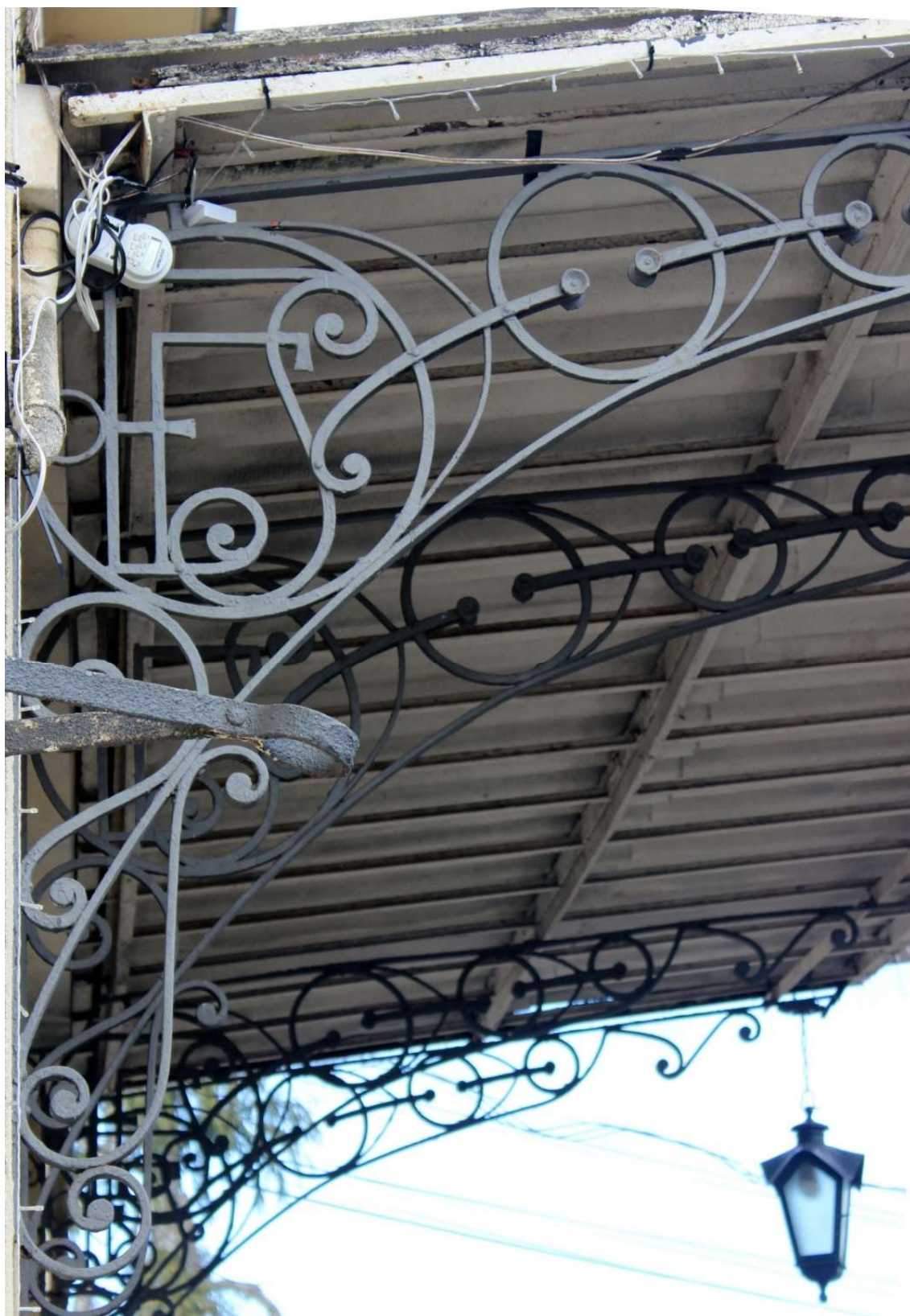
Fonte: Autora.

Figura 147 – Assis. Esperando o fim. Estruturas da CEAGESP, Empresa de Ferro Sorocabana e SANBRA.



Fonte: Autora.

Figura 148 – Assis. O capricho do ferro.



Fonte: Autora.

4.3.7 Estação do Cervo

Estação próxima ao Ribeirão do Cervo e Horto Florestal. Permanecem a edificação comercial de frente para a estrada, a capela e a ruína da plataforma. O areião e as características rurais predominam

Figura 149 – Cervo. Os trilhos e o reflorestamento. A Plataforma e a cerca. O flamboyant e a estrada. O comércio fechado.



Fonte: Autora.

Figura 150 – Cervo. A estrada e a encruzilhada. A capela e o novo telhado.



Fonte: Autora.

Figura 151 – Cervo. A ruína e tijolo da EFS.



Fonte: Autora.

4.3.8 Estação de Cardoso de Almeida

Estação localizada na Fazenda Monte Alegre, nas proximidades de onde foi o escritório da Companhia Elétrica de José Giorgi. Permanecem ruínas.

Figura 152 – Cardoso de Almeida. Detalhes da capela. Gradis, arco e capela lateral. Alvenaria, arcos, intradorso e cimalha.



Fonte: Autora.

Figura 153 – Cardoso de Almeida. Fragmentos do escritório da Companhia Elétrica. Imagem de 2014.



Fonte: Autora.

4.3.9 Estação de Paraguaçu Paulista

Pátio localizado em área central da cidade. No entorno, jardim, fonte. Era de onde saía o trem turístico Moita Bonita. Tudo pintado recentemente. Paira uma aridez reforçada pelas características naturais e um silêncio. O núcleo urbano é dividido pelos trilhos. Paraguaçu tem tonalidade acinzentada e vegetação mais esparsa.

Figura 154 – Paraguaçu Paulista. Jardim. Esplanada. Plataforma e Gare.



Fonte: Autora.

Figura 155 – Paraguaçu Paulista. Caixa d'água. Chave. A florada da sibipiruna. Um pequeno desnível. As edificações grandes de empresas agrícolas.



Fonte: Autora.

4.3.10 Estação de Sapezal

Distrito de Paraguaçu Paulista que já foi a sede do município. O tempo e a manutenção constante geram vida em oposição ao distrito cheio de edificações abandonadas. São oposições importantes de serem vistas. O núcleo urbano toca os trilhos. A aridez e a cor esbranquiçada do solo predominam, em contraste com o céu limpo de uma tarde bonita.

Figura 156 – Sapezal. Trilhos e a tonalidade acinzentada das areias do espigão. Vegetação esparsa.



Fonte: Autora.

Figura 157 – Sapezal. Memorial das Irmãs Galvão. Quantos ilustres também deixaram essas terras? A praça bem cuidada.



Fonte: Autora.

Figura 158 – Sapezal. Cemitério. Entre o abandonado, o pintado e o novo. Para poder ver o antigo, também é importante ver o novo.



Fonte: Autora.

4.3.11 Estação de Quatá

Esplanada localizada numa cota abaixo do tecido urbano. Armazéns em uso público e praça com intenções paisagísticas. As edificações da ferrovia foram recentemente pintadas. Há tranquilidade e sinais de movimento no entorno da estação. Aparentemente, a mancha urbana parece repousar nas duas grandes curvas feitas pelos trilhos. E daqui em diante, os trilhos seguem pelo espigão.

Figura 159 – Quatá. Edifícios da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, recentemente pintados.



Fonte: Autora.

Figura 160 – Quatá. Proximidades da Estação. As casas da ferrovia. Os armazéns. Uma avenida.



Fonte: Autora.

Figura 161 – Quatá. A aridez e a tonalidade cinzenta da vegetação. O areião.



Fonte: Autora.

Figura 162 – Quatá. A areia e o trilho. Uma touceira reforça a cerca.



Fonte: Autora.

“há nos brasileiros, mais frequentemente nos de Minas Gerais e de São Paulo, uma espécie de instinto que os impele sempre para diante, para além da civilização” (MONBEIG, 1984). E o caminho oeste é o caminho da prosperidade, da promessa, do desconhecido. É o caminho simbólico do sol. E foi esse o sentido dessa deriva.

4.4 O OLHAR CIENTÍFICO DO SÉCULO XX: MONBEIG NO VALE DO PARANAPANEMA

O vale do Paranapanema que passou a ser chamado por terras da Sorocabana tem algumas particularidades importantes que foram identificadas por Monbeig e que aparecem nas imagens do trabalho de campo. Esta parte da pesquisa busca retomar esses apontamentos.

A terra roxa que está presente no Vale do Paranapanema aparece a medida em que se aproxima dos cursos d'água, a vegetação se torna frondosa e fechada. Quanto mais se afasta da água, mais arenoso o solo, mais esparsa a vegetação (MONBEIG, 1984). Os pés descalços, nessa terra, ficam coloridos com a tonalidade do solo. O discurso do progresso se consolidou nas áreas arenosas, e pode ser que aqui, tenha surgido o estigma do pé-sujo.

A avermelhada cor do solo, foi pejorativamente associada à imagem do caipira, do pé-sujo e do pé-vermelho. Seria essa uma maneira regional de desqualificar o solo fértil e associar seus moradores ao atraso e à imundície. Teria raízes por conta do avanço da Sorocabana e da negação da imagem do vale maleitoso?

A ferrovia Sorocabana não foi detida pela crise cafeeira, afinal as terras altas são mais aptas à criação de gado do que ao plantio de café (MONBEIG, 1984). Mas, qual a necessidade de formação de cafezais nos solos virgens diante de campos naturais a serem usados? Será que campos naturais com criação de gado atrairiam imigrantes?

O primeiro olhar foi para a água, que depois se voltou para as terras altas, salubre e agricultável. Linhas gerais, quando se observa, as ocupações urbanas mais antigas desde São Pedro do Turvo, percebe-se que no decorrer da história, as cidades foram se afastando da água.

Entre 1900 e 1905, Pierre Monbeig (1984) aponta que se chegava a Campos Novos por Lençóis numa estrada de rodagem, passando por criações de gado, cultivos de arroz, milho e fumo. Salto Grande tinha o solo apto para a produção de café e para lá a ferrovia se direcionava. Tal fato ocorre antes da geada de 1918, e das crises do café.

O traçado da ferrovia se definiu entre 1910 e 1913. Aproximar-se da água já tinha sido uma experiência descartada por conta da ferrovia no curso inferior do Tietê. E, seria a imigração entre 1926 e 1930, que garantiria o uso das terras altas

e virgens e pouco exploradas entre Indiana e Porto Tibiriça (MONBEIG, 1984).

A imigração esteve presente no vale do Paranapanema. Mas, predomina o brasileiro, de Minas, da Bahia, em meio aos grupos que imigraram para cá. Muitos casamentos entre diferentes nacionalidades e etnias. “Cada fase acarretou algo de novo, que não desapareceu com a progressão da história bem curta, mas que cumpre conhecer” (MONBEIG, 1984).

A presente pesquisa se destina a conhecer e dar destaque ao que não esteve presente no discurso oficial, e ampliar a discussão para além da ferrovia. De maneira poética, Monbeig fala desses homens e de suas trajetórias que motivaram esta pesquisa.

“todos esses homens jovens, povoadores de terras novas, buscavam ligar-se a uma tradição e criar a sua própria história. Talvez sentissem a necessidade de tirar dessa história, senão uma justificativa de seu tumulto, ao menos como fonte de energia” (MONBEIG, 1984).

Essa citação sintetiza o que aconteceu nas terras do vale do Paranapanema, que por muito tempo foi o vale maleitoso, a terra dos caipiras, das grilagens e das posses suspeitas que foi sendo transformada nas terras da Sorocabana, que hoje, pensa em tirar os trilhos de seus caminhos e construir uma tradição cada vez mais moderna.



Paul Klee, *Twittering Machine*, 1922

5 CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

Este capítulo trata da classificação das unidades de paisagem em tipos e áreas de caráter por meio da sistematização das informações levantadas em campo e na análise documental e bibliográfica.

Os tipos de caráter foram definidos a partir de padrões de elementos da paisagem que se repetem. São unidades maiores, cujos padrões ocorrem em diversas localidades e que apresentam semelhanças na geologia, topografia, drenagem, vegetação, uso e padrão de assentamento.

As áreas de caráter são únicas e dotadas de personalidade especial e estão associadas à uma localidade, possuem senso de lugar e são reconhecíveis. Características são elementos chave na paisagem e estão presentes na escala do observador.

Ao olhar comparativamente o Norte do Paraná e o Oeste de São Paulo, no Vale do Paranapanema, percebe-se que a proximidade não é apenas física, é também de datação da ocupação. O conhecimento veio sendo construído desde a ocupação indígena, que influenciou os agricultores caipiras, os imigrantes e também os técnicos que vieram junto com a ferrovia, agrimensura, relatórios de expedição. A lei é a mesma, o vale é o mesmo, a cultura dos povos é basicamente a mesma, porém, há especificidades que distinguem as duas localidades.

Como o clima, o conhecimento humano, o ambiente natural, a organização espacial e o conjunto de elementos definiram a paisagem? Como cada uma dessas condicionantes, definiu metricamente a localização e a geometria que caracteriza a paisagem? O que está presente ainda hoje?

Sabe-se que a partir do século XIX, as microbacias hidrográficas estruturaram a paisagem regional e em meio a elas e seus cursos d'água foram definidas a localização de núcleos urbanos e estradas antigas. Os percursos adaptados ao ambiente natural e produzidos com poucos recursos técnicos promoveram a ligação entre fazendas e povoados, sem respeitar diretrizes pré-estabelecidas. Seguiam ora pelo espigão, ora atravessaram águas e campos.

A posse de José Teodoro de Souza é uma área de caráter regional, que foi subdividida em fazendas que coincidiam com as microbacias. Dado o processo de divisão da terra em vales de rio, compreende-se a relevância que o Rio Paranapanema e seus afluentes tiveram na orientação e estruturação da paisagem.

Os núcleos urbanos antigos se localizaram perto dos rios e carregam a forte imagem do início da ocupação: a proximidade com a água. Aparecem nas histórias, tiveram um passado glorioso e próspero e foram apagadas pela ferrovia e o discurso do *progresso*.

A população, a partir de 1872, se dissipou irregularmente e afastada do rio, para baixo de Salto Grande. Veio uma população nova pelos sertões de Campos Novos, desde o Turvo até além do Laranja Doce e formou uma série de estabelecimentos de agricultura e de criação ao longo de uma única estrada que fora a pouco conquistada dos indígenas (SAMPAIO, 1890).

Há um paralelismo entre os cursos d'água que são afluentes do Paranapanema (GIOVANETTI, 1943). Os vales são vistos de diversas maneiras nas estradas antigas, nos carreadores, nas servidões, ao longo da ferrovia e na rodovia e se tornam marcantes nos dias mais frios por conta da neblina.

As águas têm sua fundamental importância na orientação e na identificação das comunidades rurais antigas, e também foram condicionantes da legislação, para parcelamento de propriedades rurais para a colonização e imigração. Nos tempos da ferrovia, as áreas próximas de água foram evitadas, primeiramente, pela necessidade de obras e pontes e em segundo lugar, pois municípios precisariam estar em áreas salubres para serem criados.

A ocupação se deu por meio das brigas e disputas entre indígenas e caipiras, das disputas entre o Estado e posseiros, estradas antigas e ferrovia. Nas áreas mais consolidadas como São Pedro do Turvo, Campos Novos e Conceição do Monte Alegre a ferrovia não passou. A observação que se pode fazer é que terras passíveis de regularização e terras ocupadas por posseiros foram contornadas pela ferrovia.

A ferrovia, se estabeleceu em terrenos planos, com curvas de grandes raios, evitando rampas e declividades acentuadas e evitava a água para não realizar muitas obras. Junto a ferrovia, a zona de privilégio de 20km. Características estas, definidas pelo Decreto n. 10090 de 24 de novembro de 1888. Da ferrovia partiam estradas transversais, produzindo uma malha de territórios, racionalizada e definida pelos critérios da lei.

As estações seguiam um intervalo de 12 quilômetros em média se observadas a partir da ordem de sucessão das linhas. Distância que coincide com o raio de arrecadação de impostos para cada município conforme estabelecido na Lei

n. 16 de 13 de novembro de 1891. Estações rurais tornavam o trajeto mais acessível viabilizavam a parada necessária.

Esses apontamentos retomam a tese, e o que realmente definiu caráter da paisagem. Foram as permanências associadas aos trilhos ou seriam aquelas associadas ao Rio Paranapanema?

O caráter da paisagem é o amálgama de elementos, presente na relação e interação dos elementos da paisagem. Inclusive naquilo que foi preterido no discurso de *progresso*, e que sempre esteve presente no assentamento e estabelecimento dos homens ao longo do tempo, na implantação da ferrovia e na estruturação da paisagem: o Rio Paranapanema.

A área de caráter regional pesquisada foi a posse de José Teodoro de Souza. Percebe-se que ao longo do rio Paranapanema, à jusante da foz do Tibagi, a paisagem muda, pois trata-se de outra posse, outra terra, outros tempos embora seja o mesmo vale e a mesma ferrovia. Paisagem é uma forma de ver.

5.1 CARACTERIZAÇÃO: MAPEAMENTO DE TIPOS DE CARÁTER E ÁREAS DE CARÁTER

A base da caracterização é como a natureza, a ocupação caipira, a legislação, a ferrovia definiram a paisagem. Primeiro, o rio Paranapanema, depois a posse de José Teodoro de Souza, que vai até perto da foz do Rio Tibagi, caminhando através dos vales nas áreas de campo. Nesses campos se fundaram os primeiros núcleos e se formaram os primeiros trajetos. Os vales foram identificados e ocupados por seus parentes e amigos. Ali, estabeleceram morada. A ferrovia vem na sequência, serpenteando estas áreas já ocupadas e adaptando suas necessidades técnicas às condicionantes naturais (figura 163).

A legislação definiu parâmetros e aspectos técnicos que a ferrovia precisava seguir. A zona de privilégio que também permitia que as companhias montassem núcleos coloniais primeiramente em 13,2 km através do Decreto n. 528, de 28 de junho de 1890, e depois, 20 km pelo Decreto n. 1458, de 10 de abril de 1907. Há também a influência da Lei n. 16, de 13 de novembro de 1891, que define 6 km como o raio para a aquisição de receita da alienação, aforamento e locação das terras devolutas pelos municípios (figura 164).

Figura 163 – Caracterização preliminar.

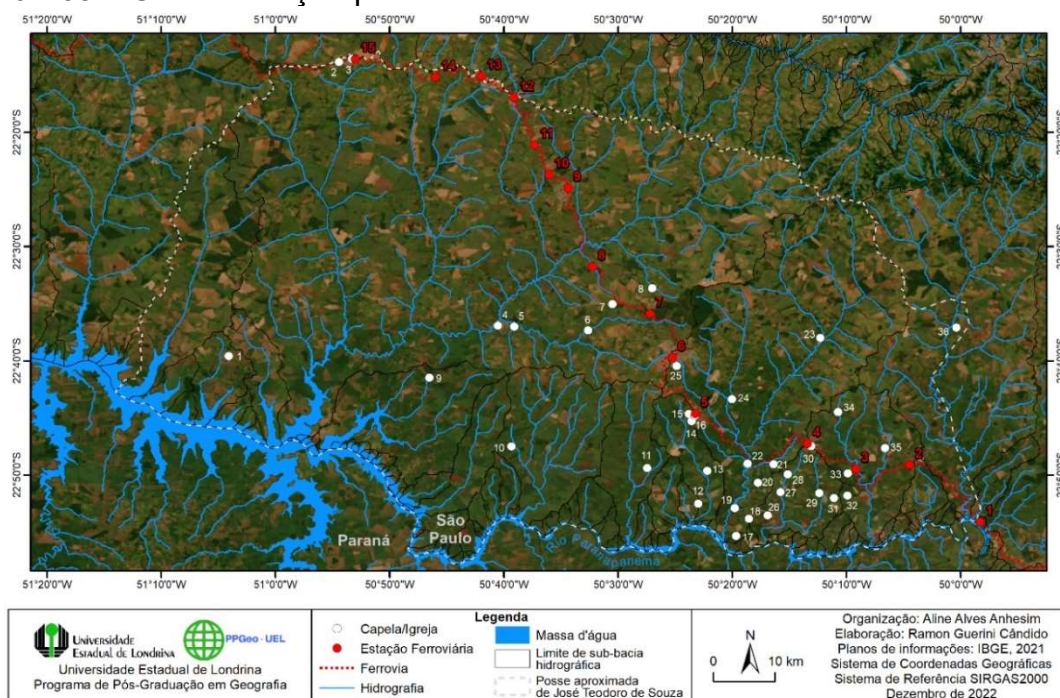
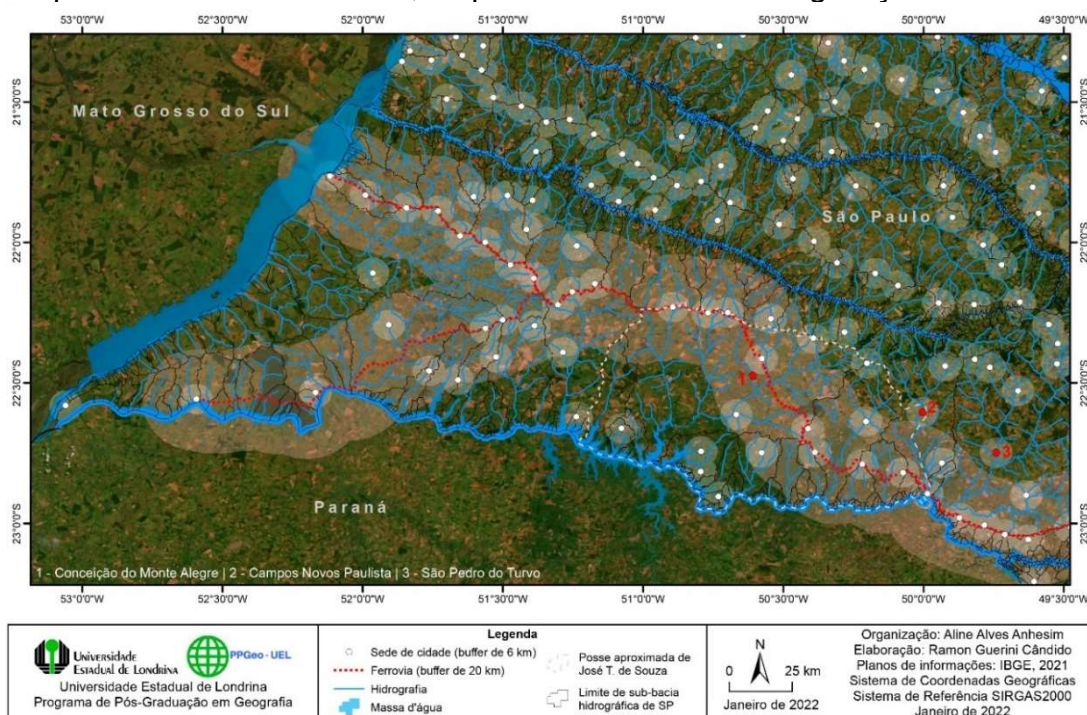


Figura 164 – Caracterização preliminar e legislação. Considerou a presença do rio Paranapanema e seus afluentes, os primeiros núcleos e a legislação.



Estações ferroviárias

- 1 - Salto Grande
- 2 - Ibirarema
- 3 - Ceres
- 4 - Palmital
- 5 - Cândido Mota
- 6 - Assis
- 7 - Cervinho
- 8 - Cardoso de Almeida
- 9 - Paraguaçu Paulista
- 10 - Santa Lina
- 11 - Sapezal
- 12 - Santa Lina
- 13 - Quatá
- 14 - João Ramalho
- 15 - Rancharia

Capelas e Igrejas

- 1 - Igreja Santo Antônio
- 2 - Capela Nossa Senhora de Fátima
- 3 - Capela Nossa Senhora Aparecida
- 4 - Capela de São José
- 5 - Capela Nossa Senhora Imaculada Conceição
- 6 - Capela da Pedreira Fortuna
- 7 - Capela do Rancho dos Ipês
- 8 - Igreja Capela do Pinheiro
- 9 - Capela São Miguel Arcanjo
- 10 - Capela do Santo Antônio
- 11 - Capela Água da Cruz
- 12 - Capela Água da Pedra
- 13 - Capela Água do Macuco
- 14 - Santuário de Santa Clara
- 15 - Igreja Santa Terezinha
- 16 - Igreja Matriz de Cândido Mota
- 17 - Capela de Nossa Senhora de Fátima
- 18 - Capela de Santo Antônio
- 19 - Capela São Francisco de Assis
- 20 - Capela de Santa Cruz e São Benedito
- 21 - Capela de Nossa Senhora Aparecida
- 22 - Capela de São Roque e São Sebastião
- 23 - Igreja Nossa Senhora do Carmo
- 24 - Igreja da Pirapitinga
- 25 - Capela Sagrada Família
- 26 - Capela de Nossa Senhora das Graças
- 27 - Capela Sagrado Coração de Jesus
- 28 - Capela de São Judas Tadeu
- 29 - Capela de Imaculada Conceição
- 30 - Igreja de Palmital
- 31 - Capela do Senhor Bom Jesus
- 32 - Capela de S. João Batista e N. Sr.ª Aparecida
- 33 - Capela de Nossa Senhora Aparecida
- 34 - Capela de Santo Antônio e São Judas Tadeu
- 35 - Capela de São Sebastião
- 36 - Capela Nossa Senhora Aparecida

5.1.1 Vale vertente

São vales de rio cujo limite está no espigão entre o Parapanema-Peixe. Esses vales apresentam áreas de campos, zona da mata e terras altas. Nesse tipo é comum encontrar a presença de núcleos antigos, comunidades rurais, estações, antigas fazendas. Sofrem com a duplicação de rodovias, instalação de praças de pedágio e atividades industriais ao longo de estradas que podem vir a prejudicar sua visibilidade e traçado.

5.1.1.1 Área de caráter Vale do Rio Novo e área de caráter Rio Pari

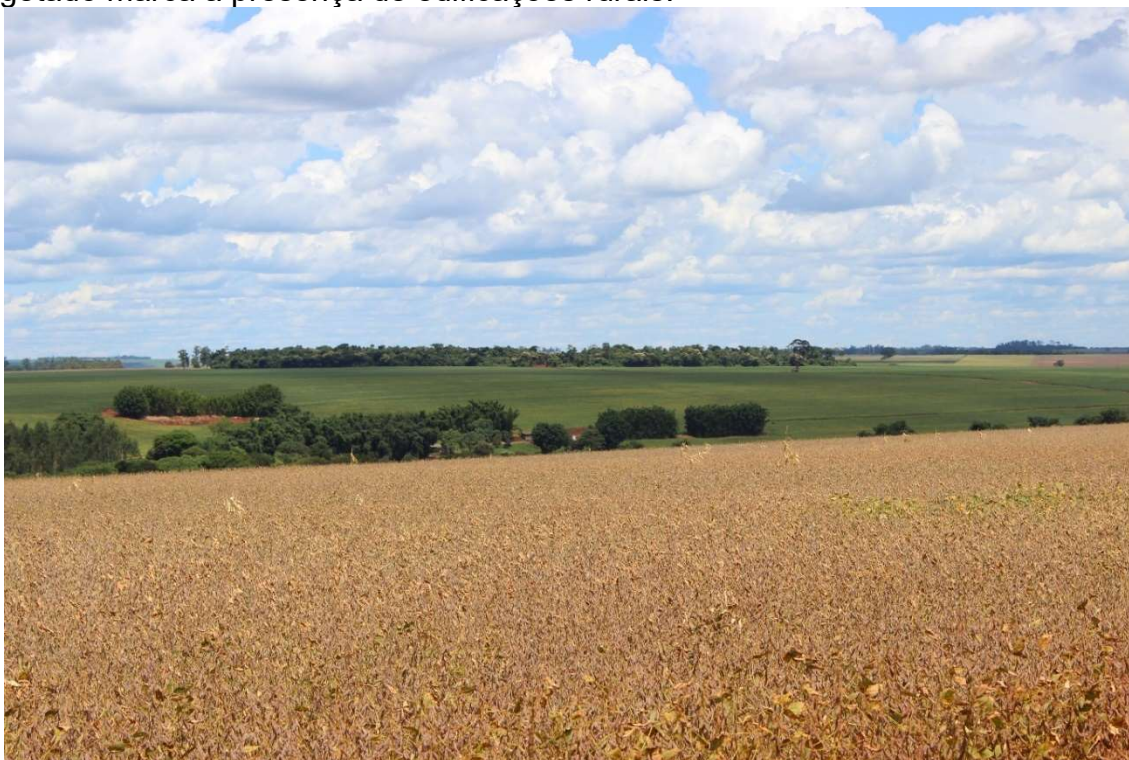
Ambos vales apresentam a maior variação do relevo da área de estudo, das estradas os vales podem ser desfrutados por meio de vistas distantes e amplas. Nas estradas rurais, muitas comunidades e capelas.

Figura 165 – Ponte sobre o Rio Pari. Observar a cor avermelhada do solo e aspecto revoltoso e barrento da água.



Fonte: Autora.

Figura 166 – Bacia do Rio Pari. Curso d'água marcado pela vegetação. Maciço vegetado marca a presença de edificações rurais.



Fonte: Autora.

Figura 167 – Bacia do Rio Pari e bacia do rio Novo. Duas áreas de caracterização relativamente homogêneas em caráter.

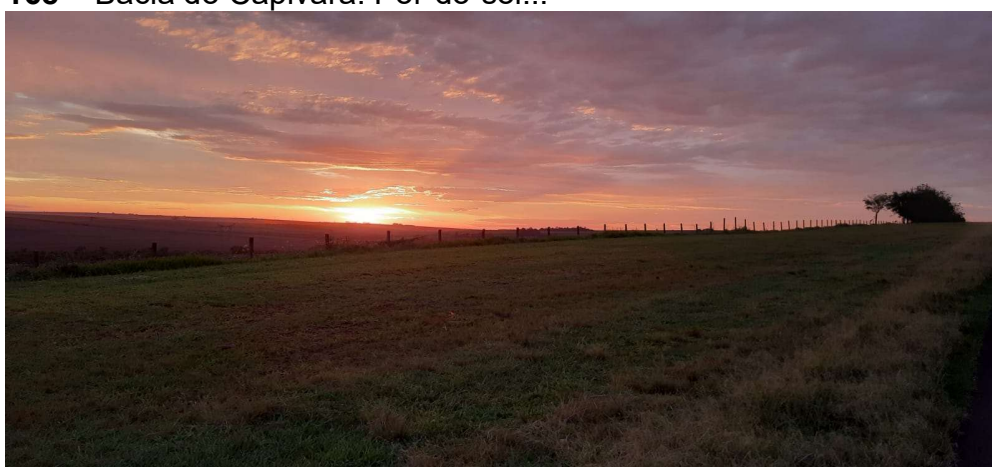


Fonte: Autora.

5.1.1.2 Área de caráter do Rio Capivara

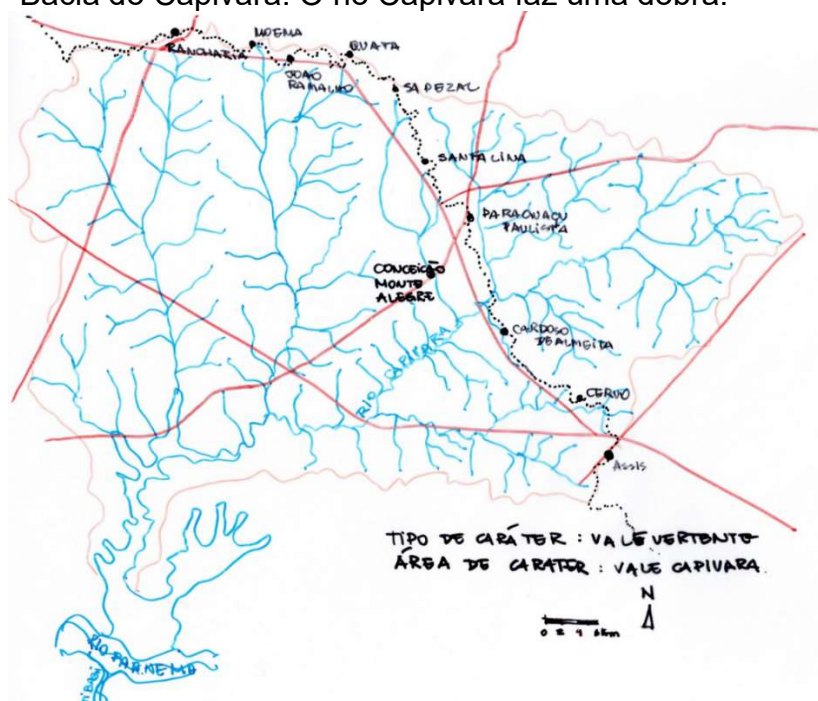
A bacia do Rio Capivara é bastante ramificada e em sua extensão o leito ferroviário alcança o espigão Paranapanema - Peixe. O vale é mais espraiado e a topografia bastante homogênea. Das rodovias, é possível ver os vales dos afluentes, e o horizonte plano que predomina. Tem a forte presença da represa e o ponto de travessia para o Paraná. Possui extensa área de campos, e predomina a monocultura e a criação de gado.

Figura 168 – Bacia do Capivara. Pôr-do-sol...



Fonte: Autora.

Figura 169 – Bacia do Capivara. O rio Capivara faz uma dobra.



Fonte: Autora.

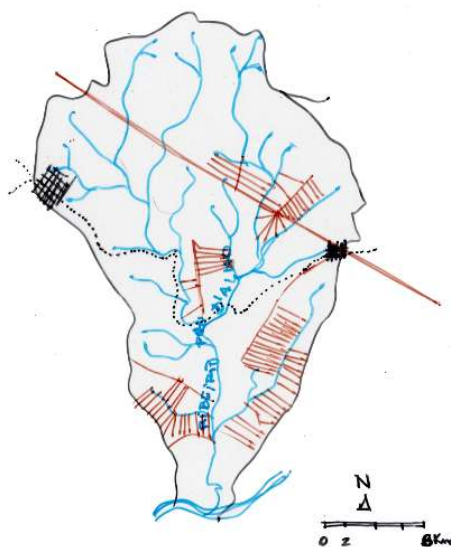
5.1.2 Vale meia encosta

São vales de ribeirões, cujas nascentes estão na zona da mata. Essas unidades são fortemente marcadas pela terra roxa. Predominantemente rurais esse tipo de caráter deriva de antigas fazendas que foram parceladas em espinha de peixe. Há alguns que apresentam estações próximas das nascentes. Sofrem com avanço da monocultura e a uniformização da paisagem.

5.1.2.1 Área de caráter do Ribeirão Pau d'Alho

Antigamente, Ibirarema foi chamada de Pau d'Alho, que se refere ao nome do Ribeirão. Apresenta remanescentes dos lotes rurais, é cortado pela Rodovia Raposo Tavares.

Figura 170 – Bacia do Ribeirão Pau d'Alho. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Pau d'Alho. Cortado pela via férrea e pela Rodovia Raposo Tavares.

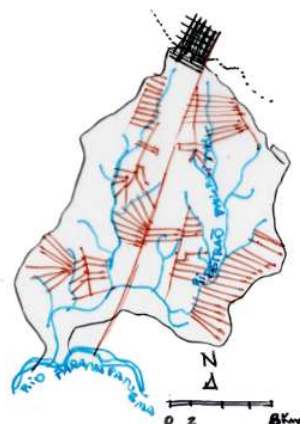


Fonte: Autora.

5.1.2.2 Área de caráter do Ribeirão Palmital

Área que está abaixo da cidade de Palmital, apresenta remanescentes de lotes rurais e uma grande quantidade de capelas. Faz importante conexão com o Paraná que vai ao distrito de Nossa Senhora Aparecida, de Andirá.

Figura 171 – Bacia do Ribeirão Palmital. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Palmital. No ponto alto, a cidade de Palmital e estrada de acesso ao Paraná cortam a bacia.

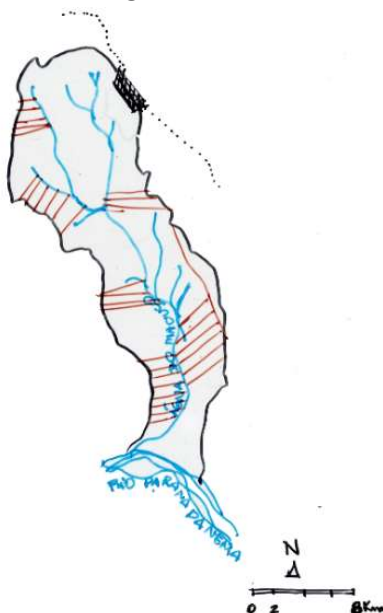


Fonte: Autora.

5.1.2.3 Área de caráter do Ribeirão Macuco

O Ribeirão do Macuco liga o Rio Paranapanema à área urbana de Cândido Mota. Há a comunidade da Água do Macuco e a capela. Além disso, está nas proximidades da balsa em Santo Antônio do Paranapanema. Área de solo bastante fértil.

Figura 172 – Bacia do Ribeirão Macuco. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Macuco. No ponto alto, a cidade de Cândido Mota.

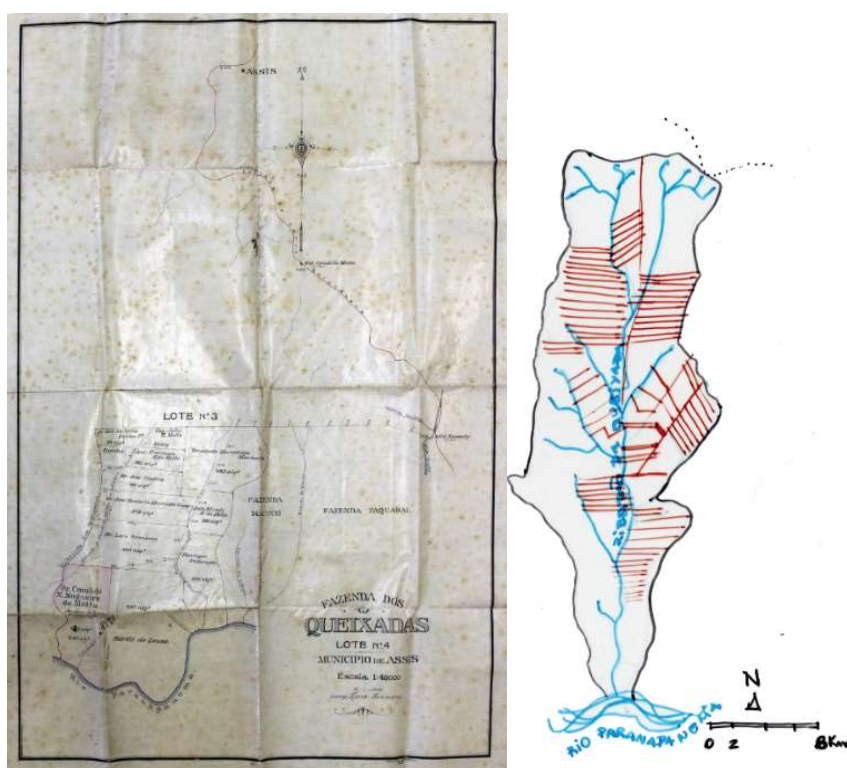


Fonte: Autora.

5.1.2.4 Área de Caráter do Ribeirão Queixada

Área em que há a forte presença de remanescentes rurais, distritos de Cândido Mota, como São Benedito e Frutal do Campo, e algumas comunidades rurais. Também está próximo da balsa do Porto Almeida, localizada em Santo Antônio do Paranapanema.

Figura 173 – Bacia do Ribeirão Queixada. Planta antiga da Fazenda das Queixadas. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão das Queixadas. É forte a presença do parcelamento em espinha de peixe.

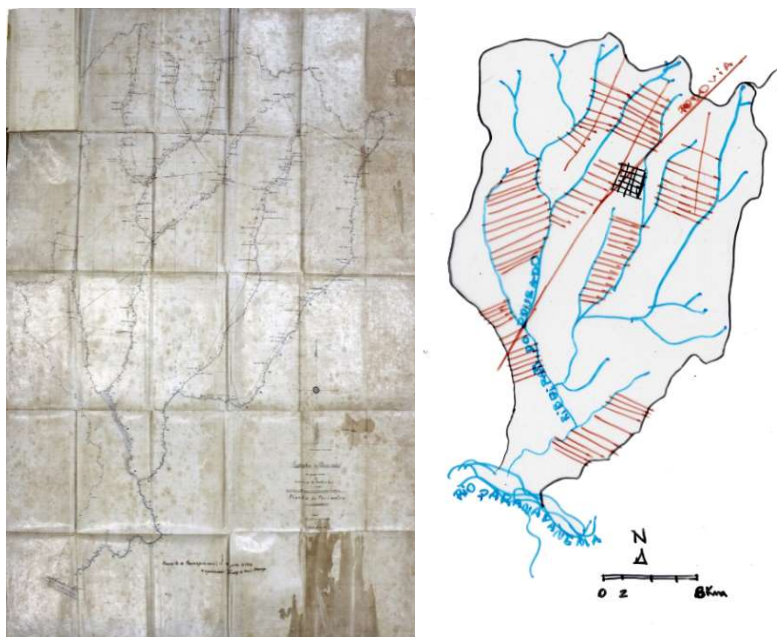


Fonte: CEDAP/UNESP – Assis e Autora.

5.1.2.5 Área de Caráter do Ribeirão Dourados

Marcada pela presença de Tarumã, patrimônio do Santo Antônio, comunidades rurais e de duas usinas. Dá acesso pela rodovia ao Paraná. E é uma área de solo bastante fértil, que apresenta algumas propriedades horticultoras.

Figura 174 – Bacia do Ribeirão Dourados. Planta antiga da Fazenda Dourados. Esquema gráfico da bacia do Ribeirão Dourados.



Fonte: CEDAP/UNESP – Assis e Autora

5.1.3 Núcleo urbano antigo

São tecidos urbanos, cujo limite é feito por um rio. Estão localizados na meia encosta de bacias de rios e se estabelecem em convergências de estradas rurais, cujos percursos são mais tortuosos. Sofrem com a expansão de empreendimentos habitacionais e desrespeito ao tecido original e características.

5.1.3.1 São Pedro do Turvo

As estradas chegam perto do Rio São João e reforçam a sua forma serpenteante. A estrada de Santa Cruz a Campos Novos define a localização da Igreja Matriz e do cemitério, que reforça o sentido para o oeste da malha urbana.

Figura 175 – Ortofoto de São Pedro do Turvo. O núcleo urbano se localiza no interflúvio do Ribeirão São Pedro e Ribeirão São João, afluentes do Rio Turvo.



Fonte: DATAGEO.

5.1.3.2 Campos Novos

A estrada que liga São Pedro do Turvo a Platina, que é paralela à Água da Barraca, atravessa o Rio Novo e define a localização da Igreja Matriz e do cemitério. Esse é o eixo mais importante ainda no sentido Leste-Oeste. Há um cruzamento da malha urbana do caminho Ocaçu-Ibirarema.

Figura 176 – Ortofoto de Campos Novos. O núcleo urbano segue paralelo a Água da Barraca, afluente do Rio Novo.



Fonte: DATAGEO.

5.1.3.3 Platina

O núcleo se acomoda às margens do Rio Pari, quando ele recebe as águas dos ribeirões Taquaral e Veado. O núcleo urbano se forma no cruzamento de duas estradas Campos Novos – Assis e Echaporã – Palmital. O sentido do Rio Veado é reforçado pelo posicionamento da Igreja Matriz e do cemitério.

Figura 177 – Ortofoto de Platina. O núcleo urbano se localiza nas margens do Rio Pari, próximo as fozes do Ribeirão Taquaral, Veado e Córrego do Barreiro.



Fonte: DATAGEO.

5.1.3.4 Conceição do Monte Alegre

Núcleo urbano parece reforçar o caminho para o Rio Tibagi, pela localização da Igreja Matriz e do cemitério. É cortado por uma estrada que vem das terras altas e vai a Sapezal.

Figura 178 – Ortofoto de Conceição do Monte Alegre. O núcleo urbano se localiza na margem do Ribeirão do Sapé, entre duas águas.



Fonte: DATAGEO.

5.1.3.5 Maracaí

É o patrimônio da Fazenda Pitangueiras. A malha urbana contorna o Rio Capivara e o Rio do Cervo. O eixo Igreja Matriz – cemitério parece reforçar o caminho da Roseta ao distrito de Paranaji, em Sertaneja, no Paraná.

Figura 179 – Ortofoto de Maracaí. O núcleo urbano se localiza entre o Rio Capivara, Ribeirão do Cervo e Córrego Pitangueiras.

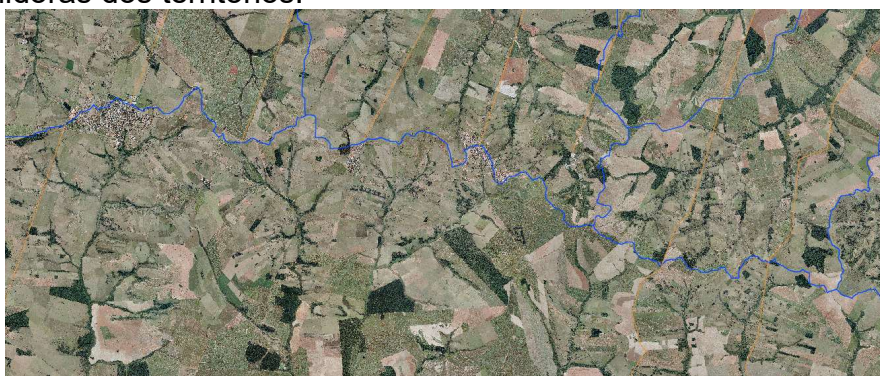


Fonte: DATAGEO.

5.1.4 Território

São módulos de aproximadamente 7x7 quilômetros definidos pela Lei n. 343 de 10 de março de 1896. São resultantes da demarcação de terras devolutas. Cada território é formado por duas estradas, um conjunto de lotes e uma estação. Esta geometria é invisível, mas está presente na distribuição de estradas rurais que convergem para a ferrovia. Sobre pressões em função da monocultura e da desativação da vida rural decorrente das grandes lavouras mecanizadas.

Figura 180 – Ortofoto. Mostra os núcleos urbanos, o espigão do Rio Capivara e as linhas definidoras dos territórios.



Fonte: DATAGEO.

5.1.5 Águas

As águas são comunidades rurais. Agrupamentos de lotes em espinha de peixe com capelas e casas a meia encosta. São muito importantes para a localização e orientação em áreas rurais. Algumas preservam festividades e tradições. A pressão sofrida está relacionada ao avanço do arrendamento de terras.

5.1.5.1 Água do Pavão

Figura 181 – Água do Pavão. Sobreposição de ortofoto e carta do IBGE 1:250000.



Fonte: DATAGEO.

Figura 182 – Água do Pavão. Porteira e mata-burro.



Fonte: Autora.

Figura 183 – Água do Pavão. Capela. Atualmente desativada.



Fonte: Autora.

Figura 184 – Água do Pavão. Estrada de servidão localizada à meia encosta, separando a área de produção da área da habitação, pomar e outras instalações rurais.



Fonte: Autora.

Figura 185 – Água do Pavão. A interrupção da estrada do Pavão, pela Rodovia Raposo Tavares.



Fonte: Autora.

Figura 186 – Água do Pavão. Vista para a Rodovia Raposo Tavares reforçada pela barreira e pelas placas de sinalização. Para além da pista, a continuidade.

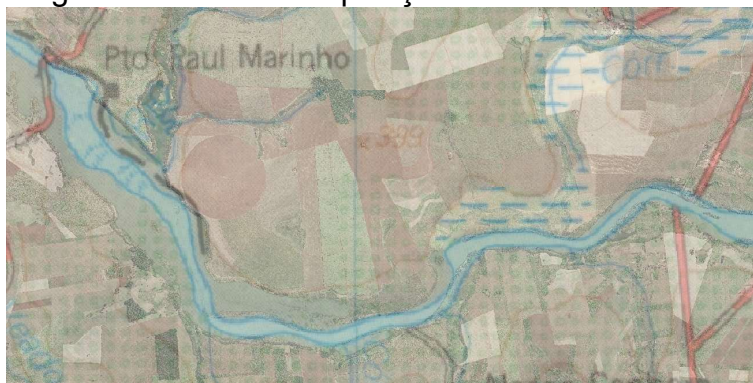


Fonte: Autora.

5.1.5.2 Córrego do Soares

Ruínas encontradas próximas ao Córrego do Soares. No período de colheita, diversas surpresas aparecem. Ao que se pode apreender, trata-se de uma área em que se beneficiava café. Parte dessa área foi alagada pela represa de Canoas. Parece ser uma área de baixios no Rio Paranapanema. Há duas estradas alinhadas, uma na margem paulista e outra na paranaense.

Figura 187 – Córrego do Soares. Sobreposição de ortofoto e carta do IBGE 1:250000.



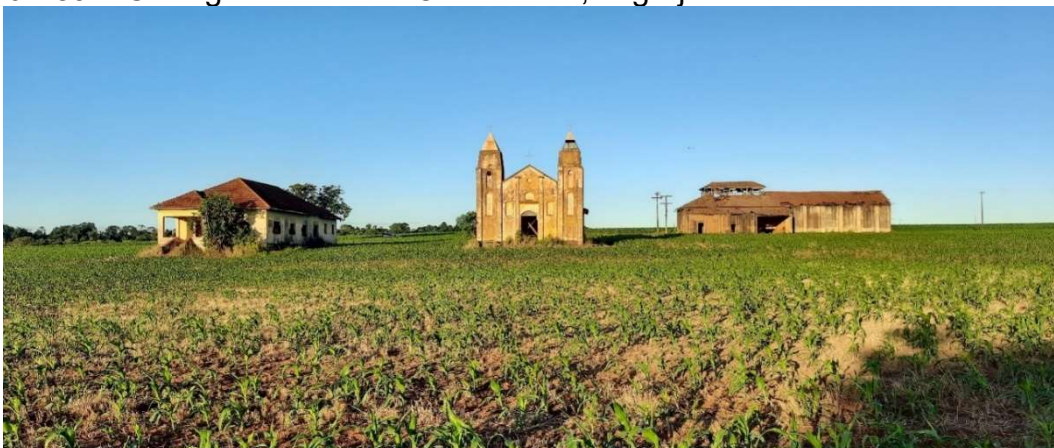
Fonte: DATAGEO.

Figura 188 – Córrego do Soares. A estrada em primeiro plano. A vegetação marca a área de banhado do córrego e ao fundo o armazém, a igreja e a casa.



Fonte: Autora.

Figura 189 – Córrego do Soares. O armazém, a igreja e a casa.



Fonte: Autora.

Figura 190 – Córrego do Soares. O armazém na beira da estrada rural.



Fonte: Autora.

Figura 191 – Córrego do Soares. A casa com alpendre próxima à capela.



Fonte: Autora.

Figura 192 – Córrego do Soares. Vista lateral da capela que está instalada na cota intermediária, entre o armazém e a casa. Possui tipologia de nave única, apresenta duas capelas laterais e abside.

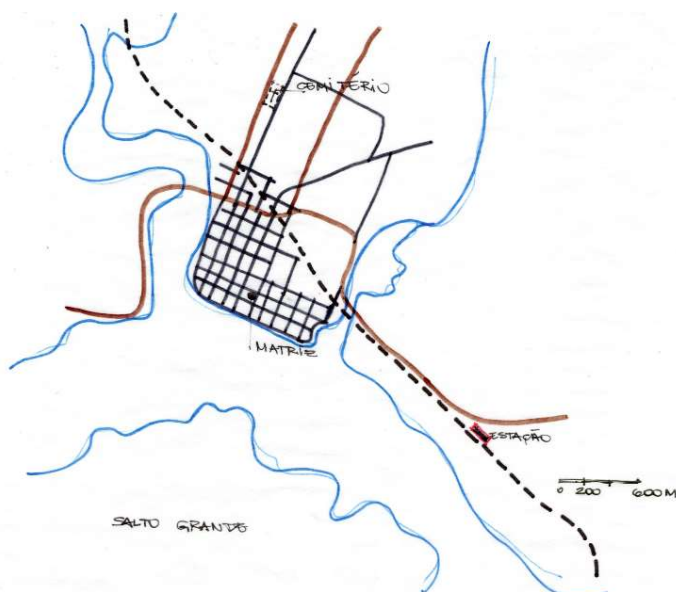


Fonte: Autora.

5.1.6 Estações em núcleos urbanos

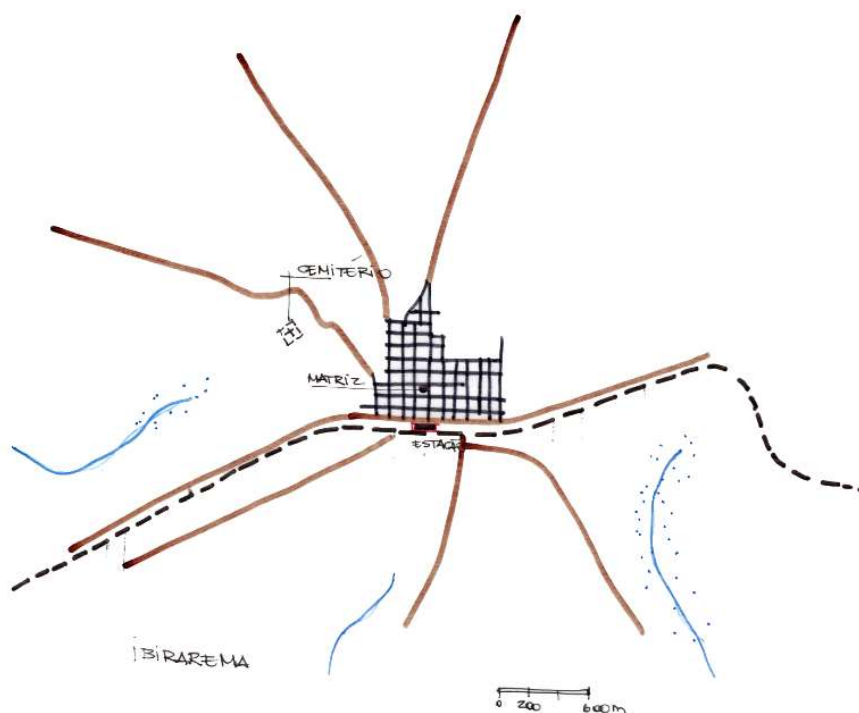
As estações em núcleos urbanos se colocam sempre sobre uma área plana, normalmente sobre uma grande reta. Estação e igreja ficam alinhadas e cemitérios ficam afastados fora do núcleo urbano original. Sofrem com a expansão e alteração das paisagens urbanas (vide capítulo 4).

Figura 193 – Croqui esquemático Salto Grande. Estação está fora da área urbanizada. Estradas de rodagem convergem para o núcleo urbano que está ilhado entre o Rio Novo, Ribeirão dos Bugres e a represa no Rio Paranapanema. Igreja no meio da área urbana. Cemitério acima do núcleo urbano.



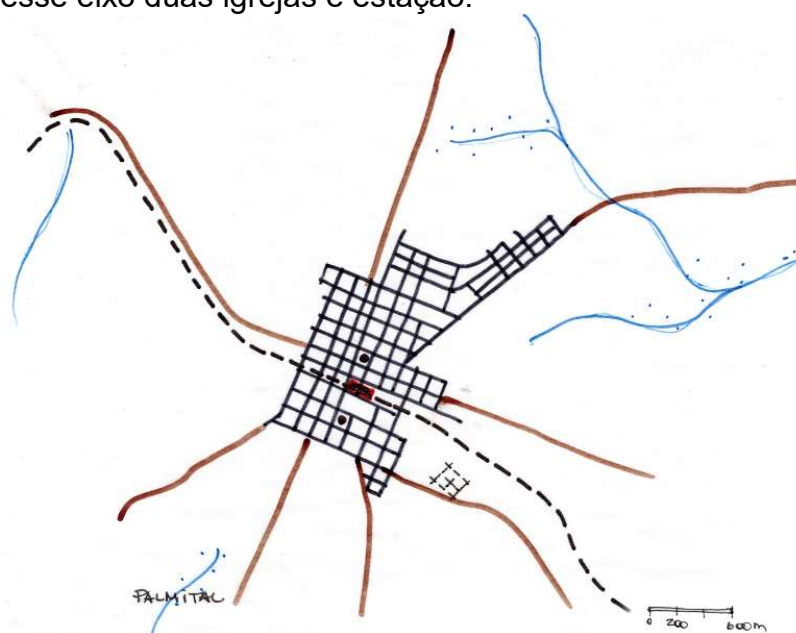
Fonte: Autora.

Figura 194 – Croqui esquemático Ibirarema. Estação e matriz estão alinhadas. Cemitério fora da área do núcleo urbano. Estradas de rodagem convergem para a área urbana localizada em um platô.



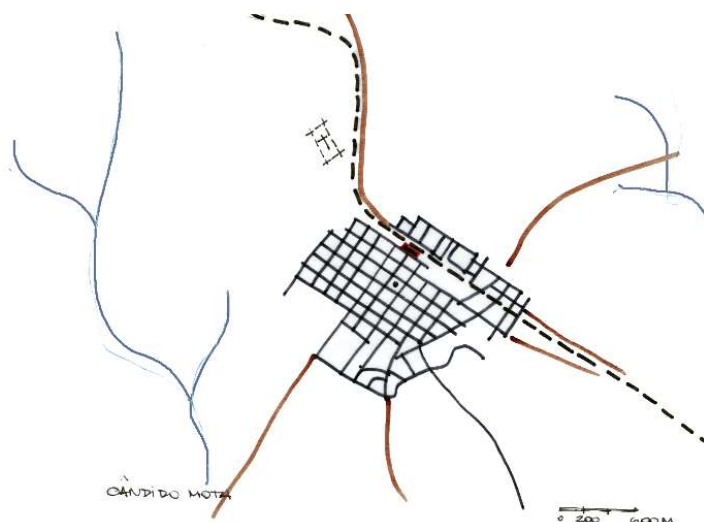
Fonte: Autora.

Figura 195 – Croqui esquemático Palmital. Estradas de rodagem convergem para a área urbana localizada em um platô. Há uma particularidade na malha urbana, são duas igrejas alinhadas a estação de trem e ambas as torres são vistas das plataformas. Há uma ideia de centro marcada pela convergência das estradas, reforçada por esse eixo duas igrejas e estação.



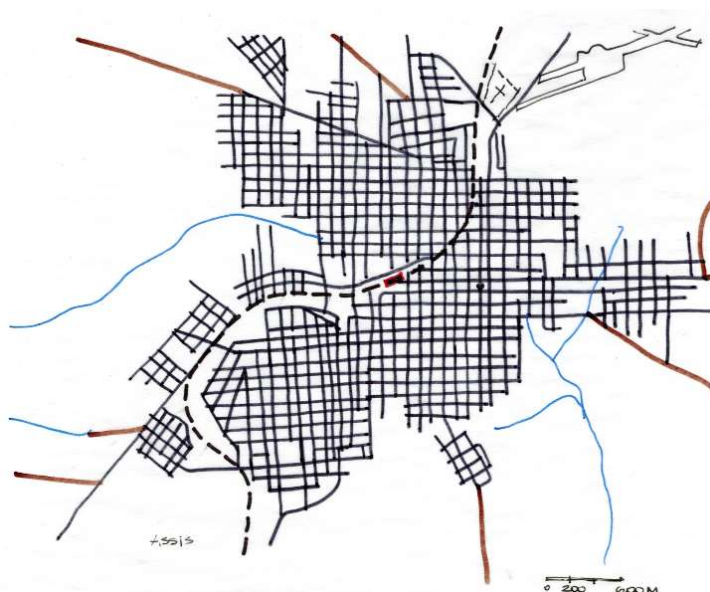
Fonte: Autora.

Figura 196 – Croqui esquemático Cândido Mota. Uma cidade bastante plana. Se coloca relativamente distante dos cursos d'água. Estradas convergem para o núcleo urbano. O cemitério alinhado a ferrovia. Igreja e estação definem a rua de comércio. A avenida está alinhada a estrada para o Paraná.



Fonte: Autora.

Figura 197 – Croqui esquemático Assis. A ferrovia parece contornar os cursos d'água e a malha urbana parece se adaptar as curvas da ferrovia. Matriz e estação definem a avenida principal da cidade. O pátio de Assis é bastante complexo pelo número de edifícios e complexidade das funções: armazéns, depósito, oficina, sindicato e conjunto de casas. O aeroporto fica próximo do cemitério.



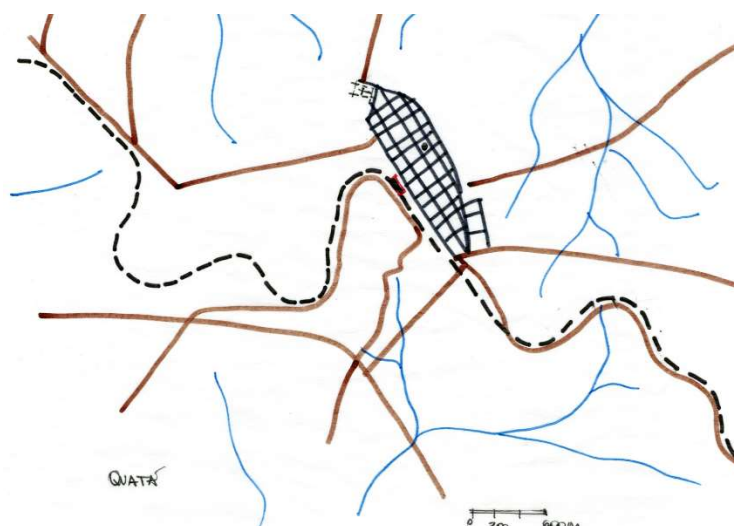
Fonte: Autora.

Figura 198 – Croqui esquemático Paraguaçu Paulista. Há um paralelismo entre o Ribeirão do Alegre e a ferrovia. O núcleo urbano acima da linha fica com a Igreja Matriz e a parte mais valorizada da cidade. Abaixo da linha, o bairro próximo das águas, mais precarizado. O aeroporto fica acima do núcleo urbanizado no lado oposto ao cemitério.



Fonte: Autora.

Figura 199 – Croqui esquemático Quatá. É a primeira cidade a alcançar o espigão Paranapanema-Peixe. As linhas do território definem os ângulos do triângulo da malha urbana. O aeroporto se acomoda nas curvas depois da área urbanizada

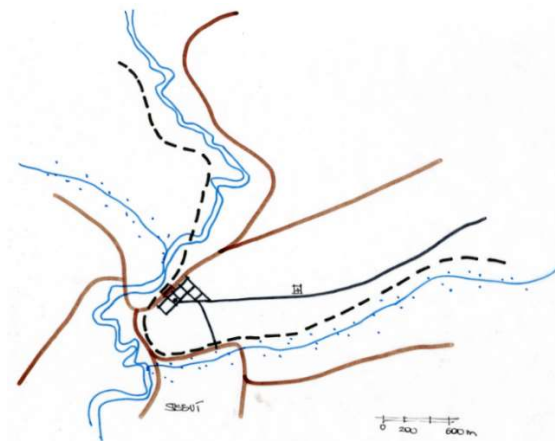


Fonte: Autora.

5.1.7 Estações em núcleos rurais

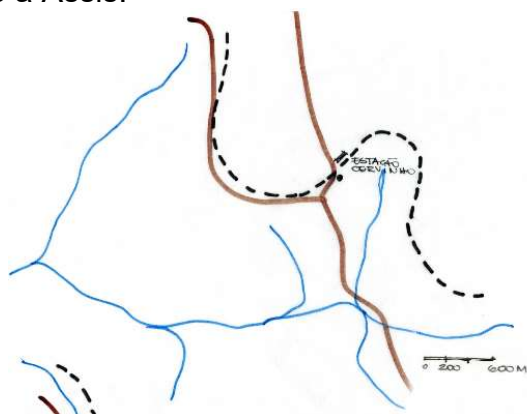
Estações em núcleos rurais estão associadas a outra infraestrutura da ferrovia ou regional. Grandes fazendas, usinas, hortos florestais, entre outros. Muitas em ruínas estão desaparecendo (vide capítulo 4).

Figura 200 – Croqui esquemático Sussuí. O núcleo urbano fica as margens do Rio Pari, perto da foz da Água da Fortuna. O núcleo urbano está acima do nível da estação. Há um grande talude que separa o tecido urbano da estação. O cemitério se localiza no alto. Foi um distrito muito importante.



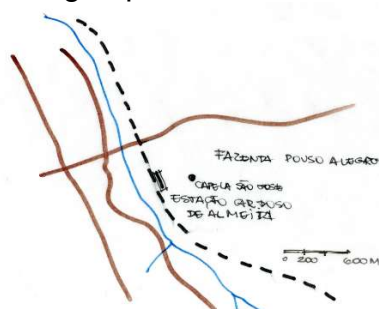
Fonte: Autora.

Figura 201 – Croqui esquemático Cervo. Há uma convergência de três estradas antigas: uma que segue o leito, uma que atravessa o Horto Florestal e outra que vai ao matadouro e à Assis.



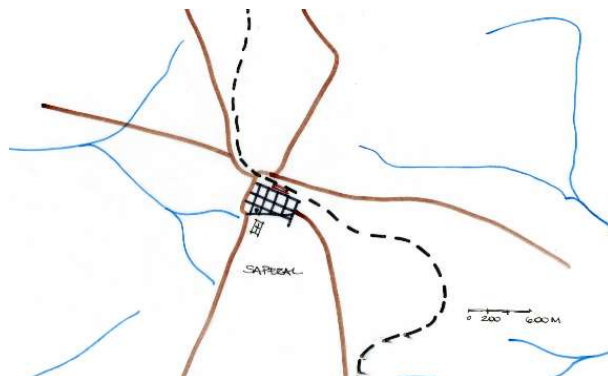
Fonte: Autora.

Figura 202 – Croqui esquemático Cardoso de Almeida. A estação localiza-se na Fazenda Pouso Alegre, perto do escritório da Companhia Elétrica de José Giorgi. Está no cruzamento da estrada que vai para a Roseta e Maracaí (7 km e 19 km, respectivamente) e com a que segue paralela ao leito.



Fonte: Autora.

Figura 203 – Croqui esquemático Sapezal. O núcleo urbano está no mesmo platô em que está a ferrovia. Alinhados à estação, estão a capela e o cemitério, próximos da saída para Conceição do Monte Alegre. A estrada que sai da estação vai à Varpa e Borá.



Fonte: Autora.

5.2 MEDIDAS DE PROTEÇÃO PARA A PAISAGEM CULTURAL – APONTAMENTOS

Uma vez definidas as unidades de paisagem, se torna possível identificar condições, pressões por mudança, ou vulnerabilidade para apontar medidas de proteção.

É fundamental proteger a paisagem do ponto de vista global e participativo. A comunidade precisa estar envolvida na identificação em sua proteção. Há que se apoiar em diretrizes gerais presentes em planos de gerenciamento e realizar estudos específicos frente às novas demandas.

Como proteger, conservar, restaurar e até mesmo “tombar” uma paisagem? Uma vez que seu pressuposto é a dinâmica, a proteção deve considerar que é um organismo vivo, repleta de tensões e contradições. Além disso é complexa e precisa ser olhada por uma diversidade. Cada grupo deve olhar as suas representações e focos. Cada disciplina e atuação profissional viabiliza bases técnicas para olhares e análises específicas. Cada temporalidade vai produzir sua forma de ver a paisagem. Tudo isso pode constituir camadas em uma caracterização. E estas camadas podem ser sobrepostas e quanto mais leituras e mais diversas, mais verdadeira a representação. Assim deve ser a sistematização de informações para o reconhecimento do caráter da paisagem.

De maneira geral sobre a proteção, é importante evitar que medidas de mercado guiem políticas de paisagem. Não se trata de uma negação da renda gerada pelo patrimônio cultural, mas não pode haver a sua transformação em produto, mercadoria a ser consumida. Portanto, a iniciativa privada não pode ser a condutora das políticas de paisagem.

Portanto, não pode haver o direcionamento exclusivo à geração de lucro. É importante considerar que a população local precisa estar envolvida e incorporada aos processos de proteção e se houver renda, esta renda precisa ficar na comunidade e beneficiar aqueles que fazem a manutenção da paisagem.

Também é importante que esteja unida e em concordância as com as medidas de sustentabilidade. Na política de paisagem, considerar aspectos sociais e ambientais é fundamental para um uso equilibrado e igualitário do meio ambiente. Nas áreas rurais, o fortalecimento de políticas de agricultura familiar pode gerar fixação de famílias na área rural e gerar comunidades mais vitalizadas e que inclusive, possam viabilizar a retomada de manifestações culturais e festejos.

A cultura não se restringe a um determinado grupo, é importante entender que atividades culturais e tradicionais acontecem ligadas aos lugares e às localidades. É fundamental identificar estas manifestações culturais em qualquer objeto de estudo.

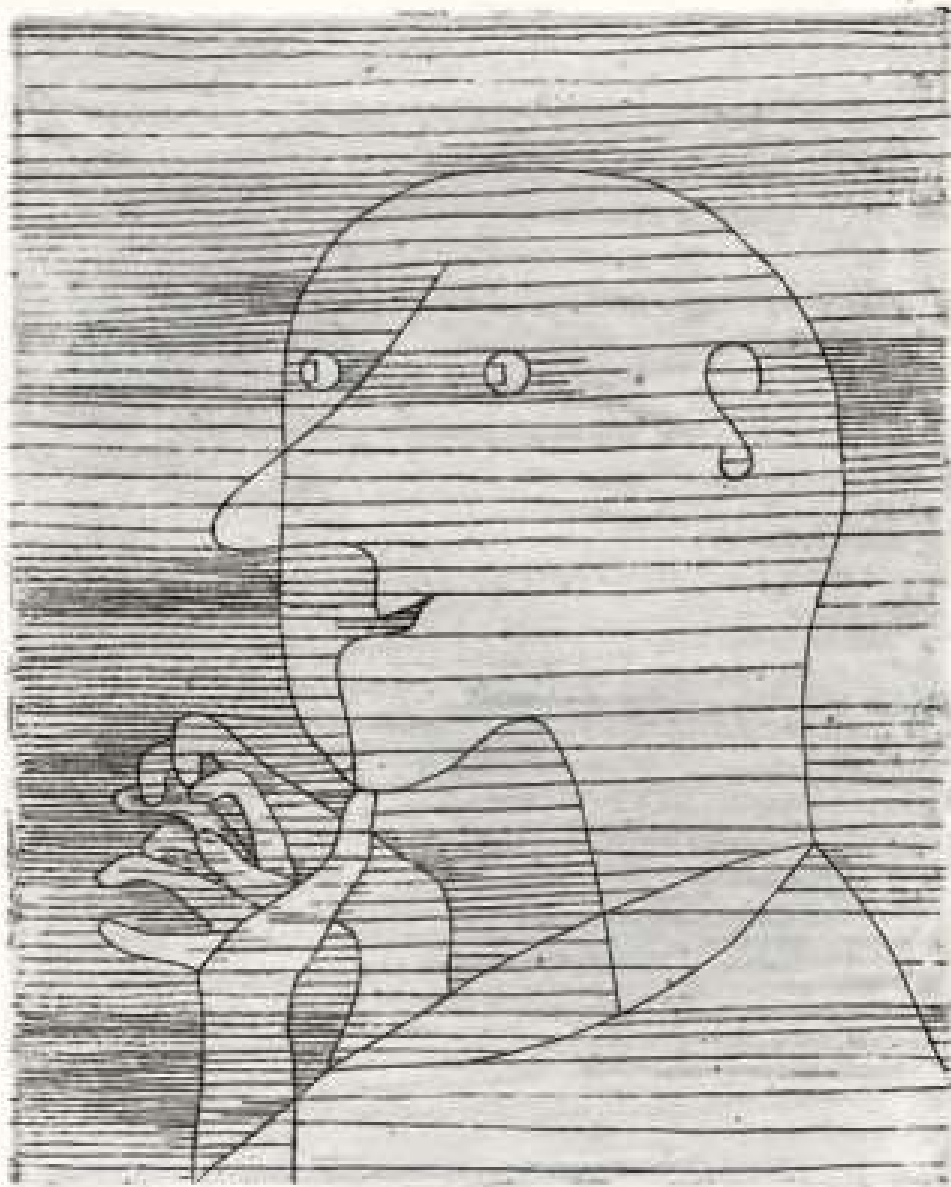
Existem algumas atividades educacionais de valorização de cultura e memória desenvolvidas pelo CEDAP/UNESP/ASSIS. É desejável que estas ações sejam base para o mapeamento de manifestações culturais a serem incorporadas à caracterização.

Patrimônio cultural gerido apenas e somente pelas ações governamentais pode conduzir a um posicionamento ideológico, político e de reforço às tradições inventadas. É importante considerar a necessidade de unidade entre três esferas; comunidade, poder público e iniciativa privada, para a realização de ações.

As medidas precisam ser de caráter integrativo e múltiplo. Evitando ações e programas que fortaleçam aspectos fotogênicos e agradáveis ao senso comum. É importante conservar as contradições presentes na paisagem. O olhar proposto por esta pesquisa se concentra nos séculos XIX e XX, porém, é importante ampliar para séculos anteriores e olhar outras culturas e povos que não apareceram nesta pesquisa.

A partir do mapeamento e do desenvolvimento de um banco de dados a ser feito em um estudo posterior, a população vai poder contribuir na elaboração da caracterização e alimentar o sistema com o que é relevante para cada grupo. Mas, esse estudo não se encerra aqui. Entretanto, a informação organizada e aqui apresentada, é uma contribuição do reconhecimento da paisagem cultural do vale do Paranapanema.

Há uma felicidade grande em contribuir, a partir de um olhar, para aquilo que é de todos. O patrimônio cultural por meio da paisagem expressa fatos e realidades que podem ter múltiplas interpretações e vivências. Que outros percorram esses caminhos e andem por essas terras e auxiliem nesse mapeamento.



Paul Klee, Old Man Figuring, 1929.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O patrimônio cultural precisa ser ampliado para resgatar enraizamentos, tensões e contradições presentes. A cultura paulista sempre esteve associada à andança, à precariedade e ao percurso para dentro do continente. A população que veio se estabelecer no *território desconhecido* foi sucedida pela ideia de *progresso* da ferrovia.

Ao longo da história paulista houveram sucessivos apagamentos. Primeiro a cultura indígena, depois caipira, depois ferroviária. Essa alternância que representa o “novo” sobre o antigo refletiu na política de proteção do patrimônio cultural. E essas terras e essas histórias que são o objeto desta pesquisa, que não tem excepcionalidades, nem muito tempo de ocupação, mas são características e representativas de um período da história, e da forma como homem fez sua morada e ocupou a paisagem.

Rompendo com a dicotomia homem-natureza, a paisagem passa a *existir* nas primeiras posses. O rio Paranapanema *existe* a partir de quando é visto. O vale *existe* quando tem seus afluentes denominados, quando é explorado e habitado. Não *existe* a ferrovia sem o vale, porque sem ele, não haveria os caipiras e sem eles não existiriam os vales dos afluentes, nem os campos, nem as terras altas.

O modo de vida caipira, vinculado ao rio e às águas, caracteriza os primeiros tempos da ocupação regional. A paisagem ocupada e os caminhos trilhados não estão registrados nos documentos textuais e nas histórias regionais. Essas narrativas se perderam, pois, a população tinha poucos recursos técnicos e financeiros, motivo pelo qual não há muita materialidade e fontes que testemunhem sua atuação. Os homens que se embrenhavam no mato, paulistas ou mineiros, foram abrindo o território para a ferrovia. E essa paisagem que se contrapõe e define a ocupação do século XX.

Os trilhos nunca chegaram nas cidades antigas como Campos Novos, Platina, São Pedro do Turvo, embora alguns mapas representem a estrada de ferro passando por elas. Tantos trajetos diferentes indicam o intenso estudo da área e a ponderação sobre fatores determinantes do traçado definitivo.

Nesse sentido, a presença do rio Paranapanema e das posses no vale, associadas aos aspectos naturais da região e os núcleos urbanos antigos delimitaram o traçado da ferrovia que serpenteou essas áreas e águas e atendeu aos

requisitos técnicos do sistema ferroviário e da legislação vigente.

Ao observar a localização das ocupações mais antigas da posse de José Teodoro de Souza, percebe-se que essas áreas, cujas posses poderiam ser legitimadas pelo tempo de ocupação pela legislação foram contornadas pelo projeto da ferrovia.

Olhar os mapas dos municípios paulistas em evolução permite perceber que faixas transversais ao rio foram sendo feitas. Nelas, tornaram-se centros prósperos, as áreas drenadas e salubres, uma vez que a ferrovia passou por elas. Não tão prósperas, na realidade. Essas cidades incorporaram o discurso do progresso.

Em função de aspectos técnicos e de economia, a ferrovia foi implantada em áreas com pouca declividade forçando curvas com grandes raios. Os taludes muito acentuados e evidentes não são característicos da Sorocabana na área de estudo. Em campo, é possível identificar os postes da rede eletrificada e reconhecer o percurso da ferrovia quando se anda por estradas e caminhos regionais. Há sempre uma boa adaptação ao terreno natural grandes obras.

Haviam questões relacionadas à navegabilidade do Rio Paranapanema, cuja navegabilidade geraria uma zona de privilégios. Parece que ferrovia e hidrovia e suas zonas de privilégio também nortearam o traçado da Empresa de Ferro Sorocabana.

As leis estabelecem alguns princípios que passam a ser reproduzidos na paisagem. As comunidades rurais que se formaram ao longo dos ribeirões e córrego, seguem padrões semelhantes aos das colônias. As medições em meridianos são arbitrárias e abstratas. Construir o progresso significou abandonar o que é orgânico, e incorporar o objetivo. A chegada da ferrovia, o caminhar das leis gerou a modificação da estrutura fundiária que inicialmente dividida em vales passou a “fatiar” as vertentes.

A imagem associada à imigração é uma imagem de prosperidade e lucro, mas a população imigrante vivia em condições de miséria e de muita luta. Em regiões mais antigas do Estado de São Paulo, as áreas destinadas aos imigrantes eram sobras dos latifúndios cafeeiros, próximas às águas. Parcelar essas terras permitia que o imigrante tivesse uma pequena ou média propriedade para seu sustento perto dos grandes cafezais onde trabalharia apenas no período da colheita. Essas colônias ou linhas coloniais, isentavam os latifundiários de quaisquer

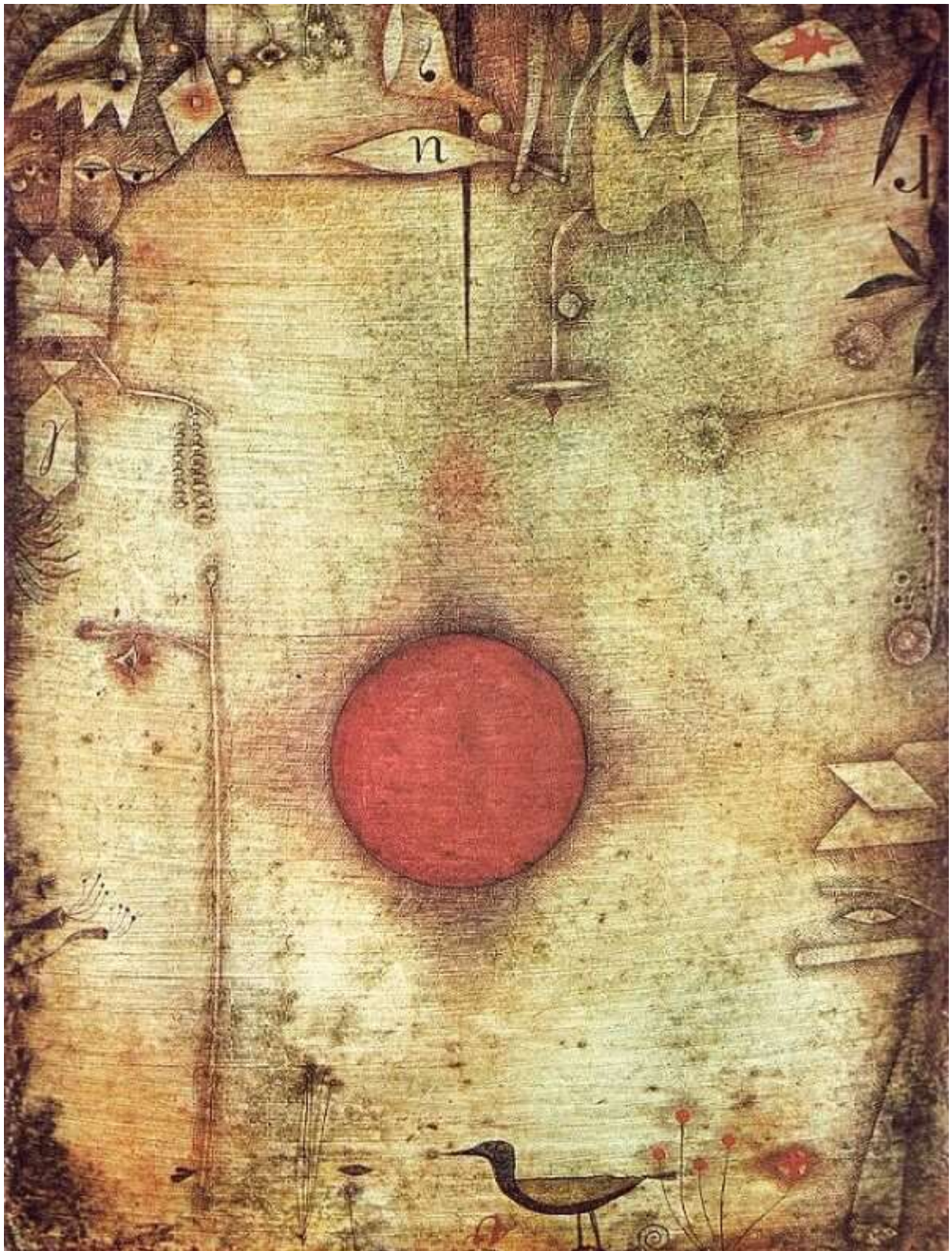
responsabilidades sobre esses trabalhadores.

Essa solução se tornou lei e passou a ser repetida em todo o país. Inclusive no vale do Paranapanema, onde as propriedades que coincidiam com vales de rios, passaram a ser fatiadas e formaram comunidades rurais. E novamente, as águas estão presentes.

Entretanto, no Vale do Paranapanema o discurso predominante é o de que a ferrovia fundou cidades, fortaleceu economias e trouxe desenvolvimento. E esse *progresso* que a ferrovia trouxe, que já não é progresso, e está sendo desvalorizado também. Se faz necessário reverter a forma de olhar o patrimônio cultural na paisagem, onde está o amálgama das diversas camadas de tempo e de cultura que são características da região.

A paisagem é uma escrita, um documento inquestionável. Nela estão presentes respostas, processos, influências que representam aqueles que a construíram e contribuem para a sua conformação. Ao observador, falta aprender olhar. Sobre questões de patrimônio cultural, falta aprender a reconhecer. Olhar para nós e olhar para os outros. E simplesmente ver que estamos todos na paisagem cultural.

E aquilo que deve ser protegido como patrimônio cultural e valorizado, portanto, é o que faz perceber que se está na margem direita do Rio Paranapanema, nas terras que foram posse de José Teodoro do Souza, que receberam a ferrovia Sorocabana e que continua apagando seu passado em função do dito, *progresso*.



Paul Klee, Ad Marginem, 1930.

REFERÊNCIAS

- ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.
- BENJAMIN, Walter. **Sobre o conceito da história** (1940). In: BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas. Vol. 1. Magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre literatura e história da cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- BRAY, S. C. **Os primeiros povoadores e a posse da terra no Vale do Paranapanema**. Boletim de Geografia, v. 5, n. 1, p. 5-24, 1987.
- CALIFORNIA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **General Guidelines for identifying and evaluating historic landscapes**. Sacramento: California Department Of Transportation, 1999.
- CANCLINI, Nestor Garcia. **A sociedade sem relato: antropologia e estética da iminência**. São Paulo: EDUSP, 2016.
- CANCLINI, Nestor Garcia. **Culturas Híbridas: Estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: EDUSP, 2019
- CANDIDO, Antonio. **Parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida**. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2010.
- CARERI, Francesco. **Caminha e Parar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017
- CHUVA, Márcia. **Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil: uma perspectiva histórica, ética e política**. In: CHUVA, Márcia. NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.
- CINTRA, J. P. **Uma leitura de mapas à luz do método iconológico**. In: 3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2016, Belo Horizonte. Anais do 3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Belo Horizonte: CRCH-UFMG, 2016. v.1. p.386 - 395
- CINTRA, Jorge Pimentel. Técnicas de leitura de mapas históricos: uma proposta. In: Revista Brasileira de Geografia. Nº 67/4. Pp 773-786. Sociedade Brasileira de Cartografia, Geodésia, Fotogrametria e Sensoriamento Remoto. 2015.
- CLAVAL, Paul Charles Christophe. **Geografia Cultural: um balanço**. Revista Geografia (Londrina). v 20, n.3, p.005-024, set./dez. 2011.
- COBRA, Amador Nogueira. **Em um recanto do sertão paulista**. Typ.Hennies Irmãos. São Paulo, 1923

COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA DA PROVINCIA DE S. PAULO. **Exploração dos Rios Itapetininga e Paranapanema pelo Engenheiro Theodoro F. Sampaio.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem.** Florença, 2000.

CORREA, Roberto Lobato. **Carl Sauer e Denis Cosgrove: a paisagem e o passado.** In: Espaço Aberto. PPGG – UFRJ, v.4, N. 1, p. 33-46. 2014.

COSGROVE, D. **A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas.** (1989). In: **Paisagem, Tempo e Cultura.** CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, Z. (org.). Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998.

COSGROVE, D. **Mapping/Cartography.** In: Sibley, David et al., (org.) **Cultural Geography: A critical dictionary of key concepts.** Londres: Tauris, 2005.

COSTA, Luciana de Castro Neves. SERRES, Juliane Conceição Primon. **Memória, identidade e paisagem cultural: interfaces da constituição do patrimônio cultural brasileiro.** In: Patrimônio e Memória. São Paulo, v.12, p.158-178. Janeiro-Julho-2016.

CRANBORNE CHASE. **Good practice note 9: using landscape character assessment in neighborhood planning – an opportunity to sustain, conserve and enhance local distinctiveness of Where you live.** August 2016. Disponível em https://cranbornechase.org.uk/wp-content/uploads/2020/04/FactSheet9_LCANEighbourhoodPlanning.pdf

CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais.** IPHAN, Brasília, 3ª edição, revista e aumentada, 2004.

DEFFONTAINES, Pierre OLIVEIRA, C. Barbosa. **Pequeno Guia do Viajante Activo.** GEOGRAFIA, publicação trimestral da Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo. Ano II, n.4, 1936. 77p. In: FUNDAMENTOS teórico-metodológicos do ensino e da pesquisa em Geografia: textos selecionados das primeiras publicações da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) – GEOGRAFIA (1935-1936) e BOLETIM DA AGB (1941-1944). / Org. por Vanderli Custódio. – São Paulo, SP: AGB, 2012.

FAIRCLOUGH, Graham, HERLIN, Ingrid Sarlov, SWANWICH, Carys. **Routledge Handbook of Landscape Character Assessment: current approaches to characterization and assessment.** Routledge, 2018.

FRANCISCO, Luis Roberto de SETUBAL, Maria Alice MARINS, Paulo Cesar Garcez. **Modos de vida dos paulistas: identidades, famílias e espaços domésticos.** São Paulo: CENPEC, Imprensa Oficial, 2004.

- GIAVARA, E. **As fronteiras do desconhecido: civilização e barbárie no Oeste Paulista**. Revista de História, V.8, n. 16, 2016. Disponível em www.seer.ufms.br/index.php/AlbRHis/article/view/2177, acessado dia 09/10/2017.
- GIOVANETTI, Bruno. **Esboço Histórico da Alta Sorocabana**. Empresa Gráfica da “Revista dos Tribunais” Ltda, 1943.
- HOBBSAWN, Eric. RANGER, Terence. **A Invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2012.
- HOLLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. São Paulo: EDUSP, 2017.
- IPHAN. Paisagem Cultural. Brasília: Iphan, 2009.
- JACKSON, John B. **The necessity for ruins**. Amherst: University of Massachusetts Press, 1980.
- MACKAY, Noelle, JENSEN, Seth FARLEY, Dana. **Views to the mountain: a scenic protection manual**. Smarth Growth Vermont, 2011. Disponível em <https://www.essexvt.org/DocumentCenter/View/152/Scenic-Protection-Manual-PDF--2011>, acessado em 01/10/2022.
- MARTINS, José de Souza. A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala. 3ª edição. 4ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. **A paisagem como fato cultural**. In: YAZIGI, Eduardo (Coord.). Turismo e paisagem. São Paulo: Contexto, 2002.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.
- NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. **O campo do patrimônio cultural e a história: itinerários conceituais e práticas de preservação**. Antíteses, vol. 7, núm. 14, julho-dezembro, 2014, pp. 45-67. Universidade Estadual de Londrina: Londrina, Brasil.
- PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. **Paisagem e diversidade Cultural como perspectiva de construção social**. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci. MONGELLI, Mônica de Medeiros. Anais do 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte: 2010
- RIBEIRO, Rafael Winter. **Um conceito, várias visões: paisagem cultural e a Unesco**. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci. MONGELLI, Mônica de Medeiros. Anais do 1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte: 2010IEDS, 2017.

SAMPAIO, Theodoro. **Considerações geographicas e economicas sobre o Valle do Rio Paranapanema**. Boletim da Comissão Geographica e Geologica do Estado de S. Paulo. São Paulo: Typographia King, 1890. Disponível em <http://www.etnolinguistica.org/biblio:sampaio-1890-consideracoes>

SANTOS, Boaventura. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: B. Sousa Santos e Edições Afrontamento, 2010.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado pelo Dr. Theodoro Dias de Carvalho Junior**. São Paulo: Espindola, Siqueira e Companhia, 1896.

SÃO PAULO. **Relatório da Agricultura**. São Paulo: 1900.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado Dr. Domingos Côrrea de Moraes pelo Dr. Antonio Candido Rodrigues. Ano de 1901**. São Paulo: Typographia do Diario Oficial, 1902.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado Dr. Bernardino de Campos Presidente do Estado pelo Dr. João Baptiste de Mello Peixotto. Anno de 1902**. São Paulo: Typographia do Diario Oficial, 1903.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório de 1903 pelo Dr. Luiz de T. Piza e Almeida Secretario de Agricultura**. São Paulo: Typographia do Diario Oficial, 1904.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá Presidente do Estado pelo Dr. Carlos Botelho Secretario da Agricultura. Ano 1904**. São Paulo: Typographia Brazil de Carlos Gerke, 1905.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado ao Dr. M. J. Albuquerque Lins Presidente do Estado pelo Dr. Antonio de Padua Salles. Anos de 1910 e 1911**. São Paulo: Typographia Brasil de Rothschild, 1912.

SÃO PAULO. **Relatório da Agricultura 1914**. São Paulo: 1916.

SÃO PAULO. Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes Presidente de São Paulo pelo Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Candido**

Nazianzeno Nogueira da Motta. Ano 1916. São Paulo: Typographia Augusto Siqueira, 1918.

SÃO PAULO. Relatório da Agricultura Ano 1918 apresentado ao Presidente do Estado pelo Dr. Candido Motta Secretario da Agricultura. São Paulo, 1919.

SAUER, C. O. **A morfologia da paisagem (1925).** In CORREA, R. L. ROSENDHAL, Zeny (Org.) Paisagem Tempo e Cultura. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998.

SCIFONE, Simone. **Paisagem Cultural.** Dicionário IPHAN do Patrimônio Cultural. Iphan, 2016. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>

SEEMANN, Jörn. **Cartografia e Cultura: Abordagens para a Geografia Cultural.** In: ROSENDAHL, Zeny, CORREA, José Roberto(org.). **Temas e caminhos da Geografia Cultural.** Rio de Janeiro: EDURJ, 2010.

SWANWICH, Carys, FAIRCLOUGH, Grahah. **Landscape Character: experience from Britain.** In: FAIRCLOUGH, Grahah, HERLIN, Ingrid Sarlov, SWANWICH, Carys. Routledge Handbook of Landscape Character Assessment: current approaches to characterization and assessment. Routledge, 2018.

THOMPSON, E.P. **A miséria da teoria: ou um planetário de erros uma crítica ao pensamento de Althusser.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

TUDOR, Christine. **An approach to landscape character assessment.** 2014. Disponível em:

<http://www.programmeofficers.co.uk/Cuadrilla/CoreDocuments/CD40/CD40.20.PDF>, acessado em 30/09/2017.

TURNER, Sam. **Historic Landscape Characterization: an archeological approach to landscape heritage.** In: FAIRCLOUGH, Grahah, HERLIN, Ingrid Sarlov, SWANWICH, Carys. Routledge Handbook of Landscape Character Assessment: current approaches to characterization and assessment. Routledge, 2018.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Operational guidelines for the implementation of the World Heritage Convention.** Paris: Unesco. 2011.

YAMAKI, Humberto. **Terras do Norte: Paisagem e Morfologia.** Londrina: Editora H.Yamaki, 2017.

ZEQUINI, Anecleide SILVA, Valderéz A. da ÉRNICA, Mauricio. **A formação do Estado de São Paulo, seus habitantes, e os usos da terra.** São Paulo: CENPEC, Imprensa Oficial, 2004.



Paul Klee, Dance You Monster to My Soft Song! 1922.