

Natureza e progresso econômico no Noroeste Paulista (1910-1920)

Nature and economic progress on the Northwest region of São Paulo (1910-1920)

Marcelo Lapuente MAHL

Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil

Contato: mlmhistor@hotmail.com

Resumo: A história da colonização de grande parte do interior paulista está intimamente relacionada ao processo de expansão da cafeicultura, iniciada em meados do século XIX. O desejo imperioso de alcançar solos férteis impulsionou milhares de trabalhadores em direção às novas fronteiras agrícolas, que se alargavam em movimentos contíguos, rumo às regiões mais recônditas do território, fazendo surgir cidades, muitas das quais crescendo ao lado da malha ferroviária que se ampliava impulsionada pelos investimentos públicos e privados interessados nos fluxos de capitais oriundos dessa intensa atividade cafeeira. A região Noroeste, inserida neste processo macroeconômico, tornou-se, na década de 1920, uma das mais ricas zonas produtoras de café do estado de São Paulo, e sua condição de franja pioneira em ascensão permite, de modo especial, o estudo das interações entre o homem e a natureza no passado, sob o olhar crítico da história ambiental.

Palavras-chave: noroeste pioneiro; produção cafeeira; história ambiental.

Abstract: The history of the colonization of great part of Sao Paulo's countryside is deeply related to the expansion of coffee bean production which began in the midnineteenth century. The bounden desire to reach fertile soil boosted millions of workers towards these new agricultural borders, which were spreading through contiguous movements toward the most hidden regions of this territory, provoking the arising of cities, many of them that grew along the Brazilian train complex that was also expanding, impelled by public and private investments interested in the capital flow generated by this intense coffee bean production. The Northwest region of Sao Paulo, inserted in this macroeconomic process became, in 1920's, one of the richest coffee bean production zones of Sao Paulo and its condition of rising pioneer fringe allows, in a particular way, the study of men and nature's interaction in the past, under the critical look of environmental history.

Keywords: Northwest pioneer; coffee bean production; environmental history.

I

O escritor Euclides da Cunha, conhecedor das mais longínquas fronteiras nacionais, vislumbrou o Noroeste Paulista e, em seu ensaio *Ao longo de uma estrada*, escrito em 1901, queixou-se da falta de

investimentos em estradas de rodagem e ferrovias que contribuíssem para tirar do isolamento aquelas áreas do sertão paulista. O caminho em questão, denominado *Estrada do Taboado*, que inspirou o artigo, ligaria Jaboticabal, então porta de entrada do Noroeste Paulista, a Porto Taboado, nas margens do rio Paraná, abrindo uma importante via de acesso após a necessária construção de “uma ponte de 880 metros sobre o grande rio, a única obra de arte dispendiosa a executar” (CUNHA, 1923, p. 253) rumo ao estado do Mato Grosso. Isto permitiria o deslocamento da força humana desbravadora às terras férteis encontradas nestas paragens, que tinham como ponto de referência a cidade de *Cuyabá*. O autor de *Os Sertões* também lamentou em seu texto que o Noroeste do estado ainda estivesse entregue ao isolamento, sem uma grande via em boas condições que pudesse facilitar o transporte de sua produção agrícola, havendo em seu lugar “um trecho medonho de estrada, tortuoso e estreito, invadido pelo matto, rolando em acclives vivos, afundando em grotões, enfiando, feito num túnel, pelos tabocaes que o cobrem, ou diluindo-se, em tremedaes extensos; - um picadão mal gradado, de dezenas de leguas”. (CUNHA, 1923, p. 245). Este fato o autor reconhecia como limitante do desenvolvimento econômico daquele vasto e ainda pouco explorado território. Entretanto, Euclides da Cunha revelou, em duas notas de rodapé inseridas posteriormente no texto, um indisfarçável entusiasmo com a expansão da malha ferroviária nacional que ocorria de forma contundente na virada do século XIX. O que prometia, no caso específico do Noroeste Paulista, impulsionar sua vida econômica, enfraquecendo-se, segundo o próprio autor, os argumentos que lhe atormentaram quando de suas andanças pela região.¹

Não obstante, o período compreendido entre a última década do século XIX e as primeiras décadas do século XX foi um momento de grande crescimento da malha ferroviária brasileira, principalmente nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Investimentos governamentais e privados contribuíram para esse aumento expressivo, impulsionado em grande parte pela economia cafeeira que, apesar das constantes oscilações, ainda se mantinha como a principal cultura nacional. Essa expansão pode ser observada quando se analisa a evolução desse processo de incremento da infraestrutura de transportes por meio de números. Em 1889, a rede ferroviária nacional tinha, 9.583 km de trilhos; saltou para 14.915 em 1899 e chegou a 29.341 em 1922.²

Em relação ao estado de São Paulo, a *Estrada de Ferro Araraquara*, comumente conhecida como *Araraquarense*, foi a última das quatro grandes ferrovias que marcaram o desbravamento de seu até então pouco conhecido *sertão*. Ela foi criada em 1896, portanto, mais recente que a *Cia. Paulista*, de 1868; a *Cia. Sorocabana*, de 1872; e a *Cia. Mogiana*, fundada em 1878. Ambas tiveram um papel fundamental no processo de colonização e abertura de novas áreas de ocupação agrícola no Estado que, por esse motivo, são definidas por Odilon Nogueira de Matos, de forma precisa e elucidativa, como

estradas de penetração (1990). Acompanhar o avanço de cada uma dessas longas ferrovias que abriam caminho rumo às mais longínquas zonas, sob os melhores auspícios dos pioneiros, ansiosos pela chegada das locomotivas, permite compreender o próprio processo de transformação e movimentação dos fluxos econômicos e populacionais que seguiam o ritmo destrutivo de ocupação dos novos solos, que acabaram por modificar de forma vertiginosa e indelével todo o território paulista.³

Essas várias áreas de fronteira, que receberam trabalhadores nacionais e estrangeiros em busca de terras baratas e férteis, foram definidas pelo geógrafo Pierre Monbeig (1984) como *franjas pionerias*. Novos territórios afeitos à veloz ocupação e que, devido à intensa atividade agrícola iniciada prioritariamente à sombra dos cafezais, entre 1880 e 1940, acabaram por colocar o interior de São Paulo em uma posição destacada na economia paulista e nacional. Franjas pioneiras que seguiram etapas de ocupação e trajetórias distintas, mas que tinham como ponto comum o grande poder de atração de investimentos, mão de obra e capitais - situação facilmente perceptível quando se verifica quanto foi rápida a transformação de áreas florestais, que até meados do século XIX permaneciam à margem das atividades econômicas, em cidades e áreas agrícolas pujantes. Velocidade nas modificações de toda ordem, encorajadas pelo fluxo de pessoas em busca de trabalho, inseridas em complexas relações políticas, econômicas e sociais, que construíam um quadro de extrema agitação em que “tudo é alvoroço, tudo é confusão, tudo é dinamismo”. (MONBEIG, 1984, p. 23).

Nesta realidade em constante transformação, circunscrever um espaço de análise e nomeá-lo não é tarefa fácil, uma vez que núcleos urbanos, nessas zonas pioneiras paulistas, apareciam e desapareciam respondendo tanto aos desejos das elites locais como também às inúmeras crises e variações econômicas que construíam e desfaziam fortunas, quase ao mesmo tempo. Portanto, falamos do Noroeste Paulista em um sentido mais geral, que compreende não somente uma área geográfica específica - os planaltos ocidentais paulistas localizados entre as bacias do Baixo Tietê e do Turvo/Grande -, como também uma zona demarcada politicamente, com comarcas já estabelecidas e reconhecidas pelo Estado, iniciada na cidade de Araraquara, abrindo-se em direção ao estado do Mato Grosso, passando por Jaboticabal e São José do Rio Preto, centros de referência e de povoamento dos mais antigos dessa região de São Paulo.⁴

O Noroeste tornou-se, assim, zona pioneira em expansão nas décadas de 1910 e 1920, quando passou a atrair milhares de trabalhadores em busca dos solos virgens em meio a uma paisagem pouco acidentada, portanto bastante propícia ao tipo de agricultura extensiva comumente praticada, mas que foi avaliada por Antonio Tavares de Almeida como uma “natureza sem relevo. Não surpreende nem arranca exclamações. Cansa o viajante e desaponta o artista”. (ALMEIDA, 1943, p. 13).⁵ Havia demanda constante por novas terras, resultante do método de plantio preponderante sob o qual se

assentou toda a produção cafeeira, baseado na queima e na utilização máxima dos solos até a exaustão, quando então novas terras eram incorporadas ao sistema. Esta forma de produção levou consigo grande parte das áreas de vegetação natural paulista, divididas, de modo geral, em regiões de floresta mais densa, muitas das quais inseridas comumente no Bioma de Mata Atlântica, além de Campos, Capoeiras e importantes manchas de Cerrado.

Os solos da região Noroeste não eram tão férteis quanto a venerada *terra roxa* que fez a fama incontestada da cidade de Ribeirão Preto, ainda no final do século XIX. Entretanto, mesmo com sua constituição mais *arenosa*, as terras encontradas acabaram respondendo de forma eficaz ao chamado dos cafeicultores, que continuaram confiando nas queimadas como forma de garantir bons rendimentos em suas fazendas. E foi com a criação da Estrada de Ferro Araraquara, e o início de suas atividades no começo do século XX, que se fixaram as condições ideais para a inserção da região Noroeste no disputado mercado do café, possibilitando o transporte competitivo de grandes colheitas para o destino final de escoamento da produção destinada ao mercado externo: a cidade de Santos. O que se viu então foi a conversão das cidades de Araraquara e São José do Rio Preto em capitais de uma nova franja pioneira que se abria, fronteira que se encaminhou nas décadas de 1930, em sua aparente marcha ininterrupta, em direção a duas frentes. A primeira seguiu rumo ao rio Paraná e ao Mato Grosso; a segunda encaminhou-se para o Sudoeste paulista, até estacionar no Norte do Paraná. (MONBEIG, 1984).

Nesse processo de formação e consolidação do Noroeste Paulista como franja de ocupação, a cidade de São José do Rio Preto beneficiou-se de um fato inesperado que influenciou definitivamente os caminhos de sua história. Após chegar à cidade, sob os aplausos de sua pequena população, em 1912, a companhia responsável por administrar a ferrovia recém-instalada enfrentou sérios problemas financeiros e administrativos que atrapalharam a continuidade de seus projetos e investimentos. O resultado foi que Rio Preto tornou-se, inadvertidamente, ponta de trilhos, isto é, a última estação da Estrada de Ferro Araraquara. Tal condição perdurou até o ano de 1933, quando esta linha férrea, agora pertencente ao governo paulista, continuou sua expansão rumo às margens do Rio Paraná, objetivo que só foi alcançado em 1952. Desse modo, São José do Rio Preto, elevada à condição de município em 1894, tornou-se o centro de referência para uma zona em ampla expansão, exatamente no auge de seu movimento pioneiro que trouxe consigo enormes investimentos, atraindo trabalhadores em busca de seus próprios sonhos de riqueza. Assim, se em um tempo não tão distante aquelas paragens pareciam isoladas de tudo e de todos, agora a realidade se transformara, renovando-se as esperanças daqueles que

buscavam trabalho através dos caminhos possibilitados por essa complexa e instigante ordem tributária dos cafezais.

A condição de *porta do sertão*, expressão comumente utilizada para se referir a São José do Rio Preto nas décadas de 1910 e 1920, possibilitou a chegada de investimentos de toda ordem, que mudaram de forma radical aquelas paragens. Uma forte onda populacional começou a se estabelecer na cidade, suprimindo uma significativa demanda por trabalhadores, devido à crescente formação de novas fazendas que produziam majoritariamente o café, seguido sobretudo pela atividade pecuária. Também o próprio espaço urbano começou a se modificar, resultado das iniciativas modernizantes que partiam principalmente das elites locais. Por meio dos jornais e revistas que passaram a circular na cidade, de forma mais constante a partir da década de 1920, tais grupos expunham seus sonhos de construir uma cidade moderna, imitando os signos progressistas importados das capitais - destacadamente Rio de Janeiro e São Paulo - como cinemas, passeios públicos, praças, ruas com calçamento, hotéis e teatros; símbolos de uma modernidade que era idealizada e almejada. (CAMPOS, 2009).



Figura 1: Representação ilustrativa do traçado da Estrada de Ferro Araraquara, com destaque para suas principais estações ferroviárias. No alto da imagem, à direita, está indicada a localização da ferrovia no território nacional. Fonte: I CENTENÁRIO..., 1954, p. 40.

E em meio a esses desejos de construir uma cidade promissora que dialogasse com os lugares considerados mais *civilizados* é que emergiu um discurso que opunha natureza e sociedade. Em outras palavras, a natureza aparece nesse contexto de expansão agrícola pioneira, no interior de São Paulo, como uma força que deveria ser superada; uma barreira a ser transposta em nome do progresso e do crescimento econômico. Essa concepção está impregnada pela ideia de uma sociedade que deveria lutar contra a natureza, não poupando esforços para transformá-la, a partir de que se abririam novas áreas agrícolas e seriam introduzidas espécies animais e vegetais de valor comercial, com objetivos

notadamente econômicos - ideal que foi preponderante nas relações entre o homem e o mundo natural na contemporaneidade e pode ser observado em diversas partes do Brasil e do mundo.⁶

Além dessa interação conflituosa com a natureza, ocorreu, a partir de meados do século XIX, um aumento exponencial do poder humano para modificar os biomas e seus ecossistemas, geralmente com consequências negativas para ambos. A ação humana é própria de nossa condição como espécie que pensa, idealiza e transforma o ambiente a seu redor e sempre ocorreu ao longo de nossa história; porém, em proporções bem menores quando comparada aos impactos da Era Industrial. Segundo J. R. McNeill (2000), o poder de intervenção das sociedades no mundo natural se potencializou no século XX, tornando os impactos ambientais - tais como erosão e contaminação do solo, poluição das águas e do ar, extinção de espécies animais e vegetais, entre outros exemplos possíveis - problemas de enorme gravidade. Impactos não mais restritos ao espaço local e regional, mas que comumente alcança, em vários momentos, uma escala transnacional.⁷

II

Esse desejo inequívoco de transformar o mundo natural é um dos componentes mais marcantes daquelas sociedades que se formaram nas zonas pioneiras. No caso específico do Noroeste Paulista, os *álbuns e almanaques* publicados neste espaço regional, profundamente marcado por modos de vida ligados ao mundo rural, onde a luta contra a natureza - exemplificada nas derrubadas e queimadas - era uma realidade observável no cotidiano, revelam de forma contundente o quanto esse desejo de superar o mundo natural foi marcante, influente nas decisões e nas vontades dos homens daquele tempo. Definitivamente, conservação da natureza e progresso eram duas ideias que não se ajustavam, nesse contexto de forte expansão econômica.

Esses álbuns e almanaques têm suas origens ainda no século XVIII. Traziam uma variedade de informações, em forma de miscelânea, e disponibilizavam aos leitores indicações comerciais, calendários lunares, anedotas, dados históricos e, com a melhoria das condições técnicas da arte tipográfica, reprodução de imagens, muitas das quais coloridas. O *Nouveau Dictionnaire Portugais-Français*, editado em 1887 por J. I. Roquete, em Paris, define o termo *Almanach* como um catálogo de informações de interesse geral ligadas aos negócios públicos, civis, militares, etc. Nesse sentido, o caráter variado de seus temas distinguiam essas publicações dos jornais diários que, além de adotar outro formato, tinham compromisso com os assuntos ligados aos fatos do cotidiano inexistentes nos almanaques, o que os aproximava muito mais das revistas do que dos jornais. Contudo, apesar de desfrutarem da curiosidade do público leitor e do interesse dos editores, eles foram perdendo sua

importância ao longo do século XIX, não conseguiram renovar sua linguagem em meio às transformações do período, que alteravam de forma significativa os modelos literários disponíveis, além dos modos das pessoas de se relacionar com o ato da leitura. (CHARTIER, 1998; FERREIRA, 2002).

Entretanto, os modelos estilísticos fornecidos pelos almanaques e álbuns continuaram vivos na primeira metade do século XX, apesar de sua linguagem considerada *passadista*, servindo perfeitamente aos propósitos apologéticos dos grupos políticos que despontavam no interior paulista e que desejavam expressar suas conquistas e realizações. Campinas, Ribeirão Preto, Piracicaba, Rio Claro, São Carlos, Araraquara e São José do Rio Preto - todas, cidades que tiveram iniciativas ligadas ao lançamento desse tipo de publicação que exaltava o progresso e o avanço econômico local e regional, oferecendo, portanto, um importante suporte simbólico às elites que buscavam se afirmar no cenário político, principalmente nas cidades criadas ao longo das zonas de ocupação pioneira.⁸

O *Album de Rio Preto*, publicado no ano de 1919, pode ser tomado como exemplo desses tipos de ação editorial. Organizado pelo dentista Raul Silva, personagem polígrafo com intensa atuação na vida cultural e social na cidade à época, a obra é considerada pelos historiadores e memorialistas locais a primeira publicação que trouxe informações precisas sobre a história do município.⁹ Sua organização manteve os padrões vigentes dos almanaques e álbuns, e seu conteúdo essencial pode ser resumido da seguinte forma: primeiramente, um relato histórico com teor oficial, partindo das origens do povoado até a sua emancipação política, com um discurso de exaltação das supostas principais famílias pioneiras. Em seguida, uma série de reproduções fotográficas, acompanhadas de breves textos explicativos que buscavam demonstrar o quanto a cidade progredia em seus mais importantes aspectos. Vê-se então imagens das casas mais luxuosas, pertencentes aos abastados do município; da praça central da cidade; da empresa telefônica (trazendo a lista dos assinantes - tudo o que não se quer é o anonimato), além dos diversos tipos de atividades comerciais e de serviços já existentes na cidade (barbeiros, ferreiros, alfaiates, agrimensores, ourives, fotógrafos, açougues, sapatarias, restaurantes, depósitos dos mais diversos tipos de produtos, bares e confeitarias, farmácias, botequins, creches e asilos, tabelionatos e cartórios, entre outros). Os que tinham boa condição financeira ocupavam espaços de uma página inteira, com anúncios específicos, muitos dos quais estampando os próprios donos, não raro acompanhados de seus funcionários, geralmente orgulhosos em pose em frente a seus respeitáveis estabelecimentos.¹⁰ Um sem número de signos próprios da modernidade burguesa, disponíveis de forma mais corriqueira nas capitais, eram, aos poucos, disponibilizados naquele microcosmo interiorano para deslumbre e desfrute de seus habitantes.

No que se refere aos indícios oferecidos pelo *Album de Rio Preto* para o estudo da história ambiental, tem-se então uma agradável surpresa: fotos e textos que apresentam a situação das atividades agrícolas não somente de São José do Rio Preto, mas também das cidades que compunham a sua microrregião.¹¹ Observam-se reproduções de fazendas; das atividades pecuárias; das plantações; do maquinário para beneficiamento de arroz; das máquinas e dos depósitos de café; das selarias. Conseguem-se observar inclusive os tipos de animais que já se inseriam no espaço urbano; carroças e carros de boi; homens em montaria; os cães - presença marcante nas fotografias; todos compartilhando o espaço da cidade, naquela sociedade que se mostrava inteira e orgulhosa em sua condição pioneira. Representavam aspectos amplos do espaço citadino que se construía exatamente nessa interação entre homem e meio ambiente, possibilitada pelo avanço cafeeiro, e que aos poucos extrapolava os limites da cafeicultura, desdobrando-se para outras atividades agrícolas e comerciais.



Figura 2: O salão de Francisco Perroni, que além de serviços de barbearia oferecia, segundo o anúncio veiculado, “sortimento grande e variadíssimo de perfumes das mais afamadas marcas mundiaes”. Em frente aos proprietários e clientes, um cão, animal já inserido no cotidiano das cidades pioneiras. Fonte: SILVA, 2010, p. 115.



Figura 3: Trabalhadores da Casa Magaldi, estabelecimento de *seccos e molhados*, que vendia de perfumes a arame farpado, acompanhados também de um cão, que aparentemente não se incomodou com a postura formal requerida pela oficialidade do momento fotográfico. Por outro lado, estariam os fotógrafos dialogando, talvez de forma inadvertida, com a longa tradição existente na pintura ocidental moderna, que via os cães como um símbolo importante de civilidade? Fonte: SILVA, 2010, p. 112.

Um *ethos* próprio, existente ao longo desse processo de arroteamento do território paulista, fundamentado na busca avassaladora pelo progresso econômico que não considerava os possíveis custos desta ação para o mundo natural, se revela em vários momentos no *Album de Rio Preto*. Primeiramente, na visão de uma natureza exuberante, esperando passivamente o trabalho humano necessário para revelar essa esplendorosa riqueza adormecida. Assim, São José do Rio Preto é descrita como um “Município rico, de terras fertilíssimas, de pastagens nativas admiráveis, limitado por três grandes rios navegáveis, pontilhados de cachoeiras magestosas, com uma força prodigiosa”. (LINS, 2010, p. 26). Em outro momento do Álbum, se destaca “a indiscutível e inigualável fertilidade das terras de Rio Preto”. (SILVA, 2010, p. 95). São afirmações condizentes com o caráter afirmativo e propagandístico da publicação, mas que demonstram claramente esse ideal do progresso que deveria ser construído a partir das riquezas naturais disponíveis. Nesse sentido, o trabalho humano representava um componente fundamental de toda essa argumentação, uma vez que a natureza intocada, ou preservada, não teria serventia para aquelas sociedades constituídas em meio aos sertões paulistas. O ideal do progresso exigia a ação humana imediata sobre o mundo natural executada por meio da

agricultura, da pecuária e de todas as marcas inconfundíveis de uma sociedade em formação. É sob essa perspectiva utilitarista que afirma o organizador do *Album*:

Em futuro, talvez próximo, quando estiverem largamente disseminados os meios fáceis de transporte em toda a extensão do nosso fértil, rico e enorme município, uma fonte de incomparável valor virá contribuir eficazmente para o progresso de Rio Preto, impulsionando a sua já notável indústria, fornecendo-lhe em quantidade prodigiosa a hulha branca que lhe dará a força necessária para mover os seus mecanismos.

Município largamente prendado pela Natureza, com recursos fabulosos, com suas quedas d'água magestosas e potentes, a indústria encontrará aqui elementos incomparáveis que a farão progredir, tornando Rio Preto também centro industrial de destaque no nosso Estado.

Do nosso solo fértil serão tirados os vários productos de que necessitem as máquinas para converterem em tecidos: tudo produz em Rio Preto, e tudo em abundância! Haja vista a cultura de algodão que, não obstante na sua fase de início, já é considerável em relação à produção total do Estado.

Na velha e histórica Colônia de Itapura, entregue à devastação dos tempos, mostrando ainda as suas ruas bem alinhadas e arborizadas, ergue-se magestoso, imponente, a desafiar as intempéries e a cubilha dos homens, o Salto do Itapura, talvez o mais belo de todos os que possui o Estado e um dos maiores.

[...] Toda essa força vegetativa, que ali jaz abandonada, há de um dia transformar-se em belas searas, à luz radiante do sol pelo trabalho inteligente do homem civilizado. (SILVA, 2010, p. 28).

Pode-se observar nesse breve fragmento outro exemplo marcante das crenças que compunham o ideal de progresso então presente em meio àquelas sociedades gestadas no interior paulista, influenciadas por uma visão que autores como Greg Garrard (2006) chamam de *cornucopiana*, que compreende a natureza como uma fonte de recursos inesgotável e sempre disponível, pronta para ser transformada em capital pelo trabalho árduo e constante. O resultado dessa intervenção no mundo natural seria a riqueza e o progresso almejados por essas populações que dominavam avidamente os sertões e que se mostravam confiantes no futuro, ao olhar do outro, por meio do *Album de Rio Preto*. Desse modo, a publicação, ao revelar a cidade em seu momento de formação, já com suas ruas calçadas, seus prédios de alvenaria, seus estabelecimentos comerciais e suas ricas fazendas, apresentadas em tempo de esplendor, colocava-se como a prova definitiva da conquista daquele Noroeste que, até meados do século XIX, aparecia nos mapas como *terra desconhecida* - realidade que os pioneiros queriam deixar definitivamente para trás.



Figura 4: A casa *Progresso*, também um armazém de variedades, localizado na cidade de Cedral, no município de Rio Preto. A presença de animais de sela em frente ao estabelecimento revela o meio de transporte principal naquela zona, apesar do discurso progressista anunciado pelo Álbum. Fonte: SILVA, 2010, p. 146.

Essa atitude das populações que se dirigiam ao Noroeste Paulista em relação ao mundo natural, durante o intenso processo de desenvolvimento econômico impulsionado pela cafeicultura, só pode ser vislumbrada por meio de seus vestígios - rastros muitas vezes tênues e de difícil compreensão. Os historiadores ambientais, aproximando-se desses fragmentos, buscam, como nos indica Donald Hughes (2006), compreender os diversos níveis de interação entre as sociedades e a natureza no passado. Nesse sentido, os *almanaques* e *álbuns*, publicados em várias cidades paulistas no começo do século XX como forma de propagar uma mensagem de crença no progresso e no futuro, hoje podem revelar aos pesquisadores não somente essas diferentes formas de interação, mas também as origens de uma série de limites impostos pela exploração desmedida e descontrolada do meio ambiente, que ainda hoje são identificáveis na paisagem. São problemas que afetam as gerações atuais, deixados por aqueles distantes pioneiros que agora dormem profundamente alheios aos usos que fazemos de sua memória, enquanto convivemos de forma contraditória com as consequências de suas escolhas ecológicas.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Antonio Tavares de. **Oeste Paulista** – uma experiência etnográfica e cultural. Rio de Janeiro: Ed. Alba, 1943.

ARANTES, Lelé. **Dicionário Rio-Pretense**. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2001.

- AMORY, Frederic. **Euclides da Cunha: uma odisséia nos Trópicos**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2009.
- BRANDI, Agostinho. **São José do Rio Preto - 1852-1894**. São José do Rio Preto: Ed. Casa do Livro, 2002.
- CAMPOS, Raquel Discini de. **A princesa do “Sertão” na modernidade republicana – urbanidade e educação na Rio Preto dos anos 1920**. São Paulo: Annablume, 2004.
- CAMPOS, Raquel Discini de. **Mulheres e crianças na imprensa paulista (1920-1940) - educação e história**. São Paulo: Ed. Unesp, 2009.
- CHARTIER, Roger. **A ordem dos livros – leitores, autores e bibliotecas na Europa entre os séculos XVI e XVIII**. Trad. Mary Del Priore. Brasília: Ed. UnB, 1998.
- CUNHA, Euclides da. **Contrastes e Confrontos**. Porto: Livraria Chardron, 1923.
- FERREIRA, Antonio Celso. **A epopéia bandeirante: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940)**. São Paulo: Unesp, 2002.
- FRANCO, José Luiz de Andrade et al. **História Ambiental – fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.
- GARRARD, Greg. **Ecocrítica**. Trad. Vera Ribeiro. Brasília: UnB, 2006.
- HORNBORG, Alf; McNEILL, J. R.; MARTINEZ-ALIER, Joan. **Rethinking Environmental History: world-system history and global environmental change**. Lanham, MD: Altamira Press, 2007.
- HUGHES, J. Donald. **What is Environmental History**. Cambridge: Polity Press, 2006.
- I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.
- LINS, Fernando Oiticica da Rocha. Rio Preto. In: SILVA, Raul. **Album de Rio Preto**. São José do Rio Preto: THS Editora, 2010.
- MATOS, Odilon Nogueira da. **Café e Ferrovias – a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Ed. Pontes, 1990.
- MAHL, Marcelo Lapuente. **Ecologias em Terra Paulista (1894-1950) – as relações entre o homem e o meio ambiente durante a expansão agrícola do estado de São Paulo**. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Assis, 2007.
- McNEILL, J. R. **Something new under the sun**. An environmental history of the twentieth-Century World. New York/London: W. W. Norton & Company, 2000.
- MILLIET, Sergio. **Roteiro do Café – e outros ensaios**. São Paulo: Ed. Pipa, 1946.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Ed. Hucitec/Polis, 1984.

NAVA, Pedro. **O Círio Perfeito**. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1983.

ROQUETE, J. I. **Nouveau Dictionnaire Portugais-Français**. Paris: Ed. Aillaud, 1887.

SILVA, Raul. **Album de Rio Preto**. São José do Rio Preto: THS Editora, 2010.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia. , 2011.

VALLE, Dinorath. **Jornais de Rio Preto**. São José do Rio Preto: Ed. Gráfica A Notícia: 1994.

VIEIRA, Flávio. Os caminhos Ferroviários Brasileiros. In: **I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954, p. 87-176.

Notas

¹ Na obra *Euclides da Cunha: uma odisséia nos trópicos* (2009), Frederic Amory localiza o ensaio *Ao longo de uma estrada* no mesmo momento de produção de outros dois textos, publicados no jornal *O Estado de São Paulo*, todos com temáticas relacionadas com os problemas relativos ao povoamento e exploração das áreas mais recônditas do Brasil. Em 1907, tal ensaio foi inserido no livro *Contrastes e Confrontos*. Portanto, um hiato de seis anos separou a primeira publicação, na imprensa diária, da segunda, em livro; tempo suficiente para que o autor pudesse adicionar, nesta última publicação, a seguinte nota: “Este artigo é hoje, felizmente, falso. Em cinco annos mudamos muito. A E. F. do Noroeste, lançada vigorosamente para Matto Grosso, revolucionará muito em breve toda a situação econômica e política da America do Sul. Extinguirá o Bosphoro platino... Além disso, outras linhas de penetração delatam o rumo mais firme do nosso progresso”. CUNHA, Euclides da. **Contrastes e Confrontos**. Porto: Livraria Chardron, 1923, p. 250.

² A década de 1950 foi o auge desse período de crescimento, com a extensão total de 37.019 km de linhas férreas, alcançada em 1952. Dados que podem ser acessados em: **I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

³ A *Cia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí a Campinas*, chegou a Campinas em 1872, demarcando uma primeira etapa da expansão ferroviária em direção ao interior do Estado. A *Cia. Sorocabana*, seguindo em outra direção, chegou à Sorocaba, em 1875, alcançando Botucatu em 1889. Já a *Cia. Mogiana*, que rumou em direção ao Triângulo Mineiro, transpôs Casa Branca em 1883, chegando a Ribeirão Preto em 1887, quando seus ricos e cobiçados solos *roxos* fizeram desta região uma das mais importantes zonas cafeeiras de São Paulo. Quanto à *Araraquarense*, o primeiro ramal inaugurado, partindo da cidade de Araraquara, foi o de Taquaritinga, em 1901, chegando até São José do Rio Preto em 1912. Ao lado dessas empresas mais conhecidas, existia uma variada rede de trechos controlados por companhias menores, muitas das quais constituídas com capital dos próprios fazendeiros, que ajudaram na consolidação de um intrincado sistema de transportes, favorecendo sobremaneira o comércio de produtos e serviços, além do deslocamento de pessoas; fato que transformou de forma significativa a realidade econômica das regiões servidas por esse amplo mapa ferroviário. Sobre a formação da malha ferroviária paulista, consultar: MATOS, Odilon Nogueira da. **Café e Ferrovias** – a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Ed. Pontes, 1990; VIEIRA, Flávio. Os caminhos Ferroviários Brasileiros. In: **I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954, p. 87-176; TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia. , 2011.

⁴ Para demonstrar o quanto essa demarcação espacial é arbitrária e suscetível a várias possibilidades de leitura, vale aqui destacar o exemplo oferecido por Sergio Milliet, em *Roteiro do Café* (1946), publicado originalmente em 1938. O autor, neste trabalho tão influente para os estudos da cafeicultura em São Paulo, orienta sua narrativa seguindo as divisões oferecidas pelas empresas ferroviárias existentes naquele momento. Assim, ele incorpora à *Araraquarense* todas as cidades tributárias dos trechos principais, junto de seus ramais colaterais, da Estrada de Ferro Araraquara. É sem dúvida uma forma bastante coerente, embora limitada, de abordar a história da região, devido à importância já demonstrada das ferrovias para o desenvolvimento agrícola e urbano paulista; e não seria surpresa se os ecos dessa abordagem ainda estiverem audíveis neste trabalho.

⁵ Antonio Tavares do Almeida, autor de *Oeste Paulista* (1943), foi um dos primeiros a buscar uma reflexão sociológica que pudesse ajudar a compreender os processos de formação das novas populações recém-instaladas naquelas cidades do

interior paulista. Além dessa curiosidade intelectual - que compartilhou com o escritor Pedro Nava durante suas andanças pela região, quando este exerceu a medicina após um período especialmente tumultuado de sua vida -, desempenhou funções na política, ocupando o cargo de prefeito de Monte Aprazível entre os anos de 1929 e 1930. Sobre as relações entre Pedro Nava e Antonio Tavares de Almeida, no final da década de 1920, ver: NAVA, Pedro. **O Círio Perfeito**. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1983.

⁶ Reflexões sobre as consequências negativas oriundas das relações entre o homem e o mundo natural, quando foram influenciadas pelas noções de progresso e desenvolvimento econômico, principalmente a partir do século XIX, podem ser encontradas em: HORNBERG, Alf; McNEILL, J. R.; MARTINEZ-ALIER, Joan. **Rethinking Environmental History: world-system history and global environmental change**. Lanham, MD: Altamira Press, 2007; FRANCO, José Luiz de Andrade et al. **História Ambiental – fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

⁷ O desastre nuclear na usina de Chernobyl, em 1986, talvez seja o exemplo mais significativo dessa internacionalização dos problemas ambientais. Sobre este acidente, acessar: McNEILL, J. R. **Something new under the sun**. An environmental history of the twentieth-Century World. New York/London: W. W. Norton & Company, 2000.

⁸ As cidades de Campinas, Rio Claro e a própria capital do estado tiveram almanaques organizados pelo português José Maria Lisboa, um dos mais ativos empreendedores desse gênero, a partir de 1870. Foram eles o *Almanak de Campinas*, de 1871; o *Almanak de S. João do Rio Claro*, de 1873, e o *Almanach Litterario de São Paulo*, entre 1876 e 1885. No século XX, podemos citar outras iniciativas de diversos editores, como o *AlmanaK de Piracicaba*, de 1900; o *Almanach de Ribeirão Preto*, de 1913; o *Almanach de São Carlos*, de 1915; o *Album de Araraquara*, de 1915; e o *Album de Rio Preto*, em 1919. É esta uma variedade de projetos que demonstram quanto o modelo se manteve presente no interior de São Paulo, como forma de divulgação apologetica das sociedades interioranas.

⁹ O relato publicado no Álbum sobre as origens do povoado foi escrito por Fernando Oiticica da Rocha Lins, advogado formado pela então Faculdade de Direito de São Paulo, segundo informações recolhidas por ARANTES, Lelé. **Dicionário Rio-Pretense**. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2001. Para outros dados relevantes sobre a história da cidade de São José do Rio Preto, acessar: VALLE, Dinorath. **Jornais de Rio Preto**. São José do Rio Preto: Ed. Gráfica A Notícia: 1994; BRANDI, Agostinho. **São José do Rio Preto - 1852-1894**. São José do Rio Preto: Ed. Casa do Livro, 2002; CAMPOS, Raquel Discini de. **A princesa do “Sertão” na modernidade republicana – urbanidade e educação na Rio Preto dos anos 1920**. São Paulo: Annablume, 2004.

¹⁰ Não se pode esquecer que o *Album* era também um empreendimento econômico, financiado quase que exclusivamente pelo dinheiro dos anúncios veiculados em suas páginas.

¹¹ No caso do *Album de Rio Preto* de 1919, as outras cidades apresentadas são, respeitando-se a grafia em vigor naquele momento: *Mirasol*, *Engenheiro Schimidt*, *Cedral*, *Ribeirão Claro*, *Tres Corregos*, *Ignácio Uchôa* e *Ibirá*. Para um panorama mais amplo da região de São José do Rio Preto, nas décadas de 1920 e 1930, ver: MAHL, Marcelo Lapuente. **Ecologias em Terra Paulista (1894-1950) – as relações entre o homem e o meio ambiente durante a expansão agrícola do estado de São Paulo**. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Assis, 2007.

Marcelo Lapuente Mahl é doutor em História e professor do Instituto de História (INHIS) e do Programa de Pós-Graduação em Tecnologias, Comunicação e Educação (FACED), da Universidade Federal de Uberlândia – Campus Santa Mônica.

Recebido em setembro/2013.

Aprovado em dezembro/2013.