

CAMINHOS DOS ESTUDOS SOBRE A URBANIZAÇÃO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO E AS PEQUENAS CIDADES DA SUA REGIÃO NORDESTE

Kauê Felipe Paiva

Mestrando | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo [FAU-USP]

kauepaiva@usp.br

RESUMO: o presente trabalho busca apresentar um quadro teórico de algumas importantes pesquisas já desenvolvidas e relacionadas à urbanização e à produção do espaço urbano no interior do estado de São Paulo e, sobretudo, em sua região nordeste, a chamada Alta Mogiana. Os autores são apresentados através de uma divisão temática que pretende analisar a urbanização do interior do estado e a produção do espaço urbano no Nordeste Paulista no período agrário exportador e urbano industrial. As pesquisas evidenciadas aqui transitam entre os temas da arquitetura, do urbanismo, da história e da geografia.

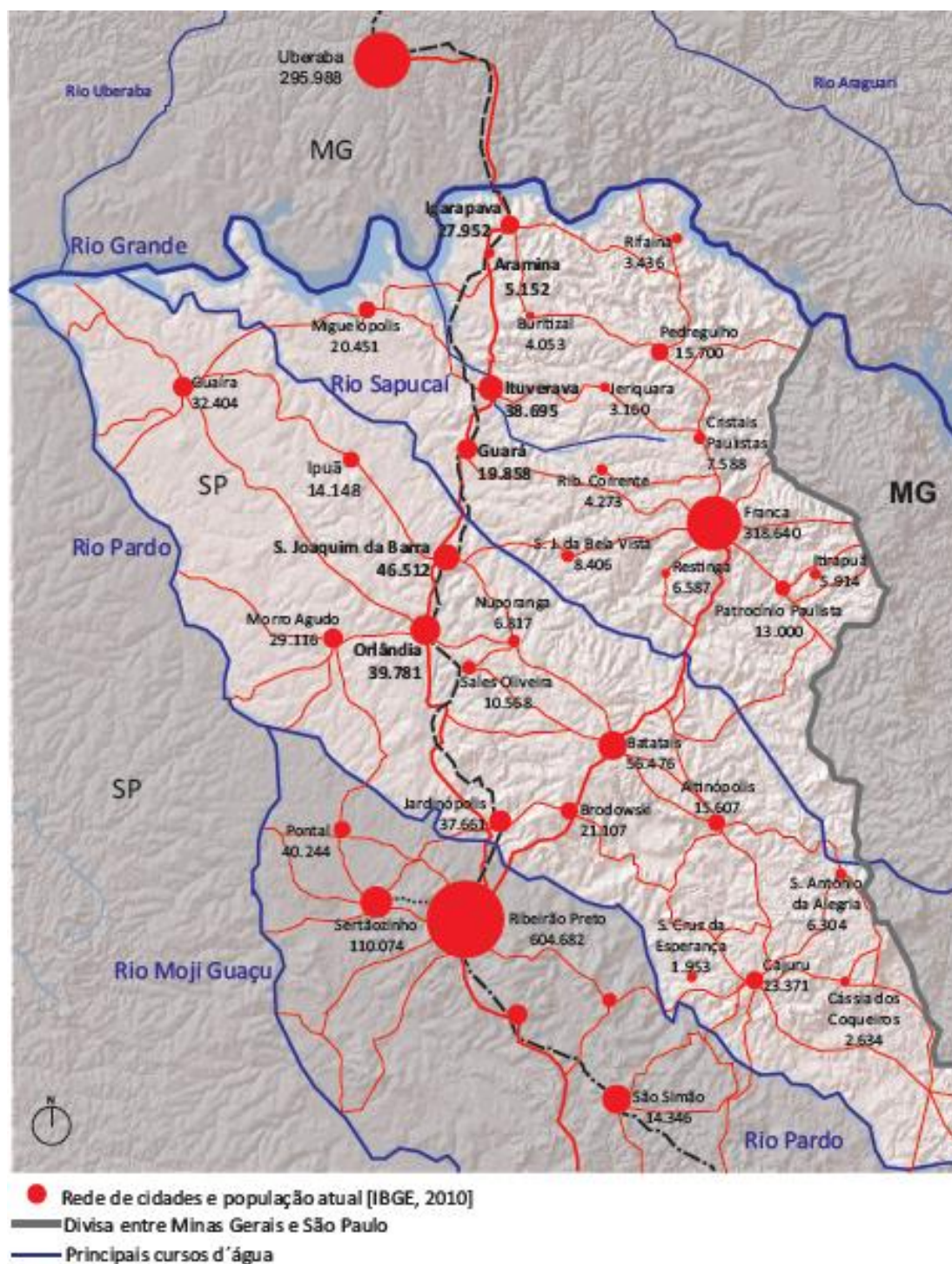
PALAVRAS-CHAVE: urbanização do estado de São Paulo; produção do espaço urbano no Nordeste Paulista.

1. INTRODUÇÃO

Este artigo enquadra-se no desenvolvimento de nossa pesquisa de mestrado acadêmico, junto à FAU-USP, que trata dos processos de urbanização e planejamento urbano em seis pequenas cidades do eixo rododiferroviário que liga a Alta Mogiana ao Triângulo Mineiro. O trabalho aqui colocado, de caráter teórico, apresenta um breve balanço que situa o debate atual – estado da arte – dos estudos sobre a urbanização, planejamento e produção do espaço urbano no interior do estado de São Paulo, de modo específico, em sua região nordeste. De modo algum, pretendemos aqui apresentar todos os autores que já se debruçaram sobre os temas elencados, mas sim determo-nos sobre alguns desses estudos identificando questões como: os processos estudados por determinados autores, o método e as fontes utilizados, e a maneira pela qual o pesquisador / pesquisa contribui frente ao debate estabelecido.

O processo analisado pode ser dividido em dois grandes períodos temporais e se apresentam a seguir: um primeiro que trata dos estudos sobre a urbanização e as cidades do interior paulista no período agrário exportador e, um segundo, em que evidenciamos os trabalhos sobre o tema em meio ao período urbano industrial.

Figura 01: Rede de Cidades do Nordeste Paulista



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do IGC-SP, 2016.

2. ESTUDOS SOBRE A URBANIZAÇÃO E AS CIDADES DO INTERIOR PAULISTA ATÉ A PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Antes de tratarmos especificamente do interior de São Paulo, devemos citar alguns importantes trabalhos cuja temática central não percorre apenas a urbanização e a formação das cidades no estado, mas sim, no Brasil. Aqui poderíamos enquadrar, entre outros autores, os imprescindíveis estudos sobre o Brasil colonial de Gilberto Freyre (1933), Lúcio Costa (1937), Aroldo de Azevedo (1956), Sérgio Buarque de Holanda (1948), Caio Prado Junior (1942), Paulo Ferreira Santos (1977), Nestor Goulart Reis Filho (1964) e Roberta Marx Delson (1997).

Significativa também é a contribuição dos geógrafos ao debate sobre as cidades e a urbanização brasileira e do estado de São Paulo, sobretudo a produção dos professores franceses¹ Pierre Deffontaines que, em 1944, escreve um célebre artigo em que discute *Como se constitui no Brasil a rede de cidades* e, Pierre Monbeig, cuja premiada tese de doutorado, defendida em Paris, e publicada em português, em 1984, aborda a relação entre as cidades do planalto ocidental paulista e a frente pioneira do café, mostrando, entre muitos outros aspectos, que procedimentos de parcelamento utilizados nas demarcações rurais foram também incorporados à produção do solo urbano.

Em seu artigo de 1944 Deffontaines elenca aspectos elementares ao surgimento da rede de cidades no Brasil e os categoriza segundo os seguintes temas:

- *As reduções*: cidades originadas a partir de aldeamentos missionários;
- *Aglomerações de origem militar*: cujas bases se assentam em sítios estratégicos e defensivos como Salvador, Rio de Janeiro, Vitória, etc.;
- *As cidades mineiras*: estabelecidas em áreas de descobertas de metais preciosos como Ouro Preto, Diamantina, etc.;
- *As cidades nas estradas*: pousos, que tornar-se-ão pequenas aglomerações e centros de povoamento;
- *As cidades da navegação*: cuja formação se dá a partir de pontos estratégicos ao longo dos cursos d'água, como os núcleos na Amazônia, ou a cidade de Porto Ferreira – SP, à beira do rio Mogi Guaçu, e ainda Januária – MG às margens do rio São Francisco;

¹ Amália Inés Geraiges de Lemos, em sua introdução à publicação oriunda de um encontro científico internacional que homenageou o geógrafo Pierre Monbeig, nos dá o contexto e a perspectiva histórica da fundação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, em 1934, sob influência francesa de autores como Vidal de La Blache, Jean Brunhes, Camille Vallaux e Elisée Reclus, e sob as atividades do grupo recém chegado da Europa composto por professores como Pierre Deffontaines, Fernand Braudel, Claude Lévi-Strauss e Pierre Monbeig. *Uma viagem pela geografia latino-americana: suas tradições e perspectivas*. In: LEMOS, Amalia Inés de; GALVANI, Emerson. (Org.). Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig. 1ed. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/Expressão Popular, 2009, v. p. 231-246.

- *Ruínas de cidades pelas vias férreas*: aglomerações que entraram em decadência ao não serem atravessadas pela ferrovia;

- *Cidades – estações ferroviárias*: cidades nascidas a partir de estações e ao longo dos trilhos das companhias ferroviárias, em territórios sem qualquer povoamento precedente;

- *As bocas de sertão*: quando há o surgimento de uma cidade em uma estação terminal, ponta de linha, a exemplo: Ribeirão Preto SP, em um momento do prolongamento dos trilhos da Cia. Mogiana e Uberaba MG, já em um período posterior;

O autor caracteriza brevemente os processos ocorridos em cada categoria de cidade quando, então, passa a abordar os mecanismos – fundiários – de fundação, ou seja, de transformação do solo rural em solo urbano no Brasil. Um dos primeiros a estudar a formação de cidades brasileiras a partir dos *patrimônios*, Deffontaines (1944), adverte que este “curioso” processo de fundação é empregado no país desde os primórdios da colonização, sendo o primeiro exemplo verificado em Santos, no litoral de São Paulo, fundada em 1545 em torno de uma capela e de um hospital, de “Todos os Santos”. Processo esse que deu ao Brasil a maioria das suas cidades (DEFFONTAINES, 1944, p.21). O autor distingue os *patrimônios religiosos* dos *patrimônios leigos* e caracteriza os procedimentos:

- A criação de ***patrimônios religiosos***: é o mecanismo verificado em cidades que nascem sobre o solo rural doado por um ou mais fazendeiros à Igreja, através de um santo ao qual será dedicada a capela do novo núcleo.

Em geral é um fazendeiro ou uma reunião de fazendeiros vizinhos que faz a doação do território; ele o constitui em patrimônio, patrimônio oferecido à igreja, ou antes, a um santo ao qual será dedicado o novo burgo e do qual ele levará o nome. O ato é redigido em nome do santo, o bispo assina no seu lugar e sítio. (DEFFONTAINES, 1944, p.18).

A fundação de um patrimônio religioso inaugura a prática religiosa em uma região pois, a partir desse momento, institui-se a capela, um cemitério e um padre é deslocado à localidade. O procedimento também é lucrativo aos proprietários rurais do entorno da área do patrimônio que têm suas terras valorizadas.

- A criação de ***patrimônios leigos***: é o processo laico, pós Lei de Terras (1850), no qual os proprietários rurais dispensam a participação da igreja para a fundação dos núcleos urbanos e, nesses casos, “o fazendeiro se torna o povoador, isto é, criador de povoamento ou ainda plantador de cidades” (DEFFONTAINES, 1944, p.22).

A partir de 1980, em meio à produção de uma nova geração de pesquisadores arquitetos e urbanistas (BUENO, 2012, p. 22), destaca-se Murillo Marx (1980, 1989 e 1991) que trata das ligações entre o Estado e o poder eclesiástico e discute a questão da cidade no Brasil percorrendo sobre suas características físicas aliadas aos instrumentos responsáveis pelo surgimento das

formações urbanas. Marx, aborda os aspectos institucionais ligados à questão da terra discutindo as formas de apropriação do solo, os traçados urbanos e os sistemas fundiários, pois, para ele

Enquanto nunca houve uma codificação colonial portuguesa, as normas e procedimentos eclesiásticos eram claramente estabelecidos. As implicações urbanísticas desse fato podem ser decisivas, pois às vagas determinações civis contrapunham-se recomendações expressas do clero que interferiam no desenho urbano. (MARX, 1991, p. 11).

O autor se refere sobretudo às *Constituições primeyras do Arcebispado da Bahia*, de 1707. Sabemos que o início das povoações se dava pela construção do templo, capela ou igreja, que, “por muito tempo, constituiu a construção mais destacada” dos núcleos urbanos (MARX, 1991, p. 22). Tal normativa percorreu o século XVIII e avançou sobre o XIX, como podemos comprovar quando comparamos o conteúdo da constituição 687, do referido documento, transcrito em Marx (1991), com a Provisão, expedida por Dom Manuel Joaquim Gonçalves de Andrade², que permitia a ereção de uma capela em louvor a Santa Rita, junto ao “pouso” existente no “Desvio da Estrada dos Goyazes”, próxima ao curso d’água posteriormente denominado Córrego Santa Rita: a atual cidade de Igarapava, no nordeste do estado de São Paulo. A Constituição 687 (apud MARX, 1991, p.22) profere que:

Conforme direito Canônico, as Igrejas se devem fundar, e edificar em lugares decentes, e acomodados, pelo que mandamos, que havendo-se de edificar de novo alguma Igreja parochial em nosso Arcebispado, se edifique em sitio alto, e lugar decente, livre de humidade, e desviado, quanto for possível, de lugres immundos, e sordidos.

Já a Provisão citada, de 1844 (apud SOUZA, 1985, p. 182), que autorizava a construção da primeira capela de Igarapava, diz:

Dom Manuel Joaq.m Glz. De Andrade por M.ce de Deos e confirmação da Santa Sé Apostólica, Bpp. o de São Paulo do Conselho de S.M. D. d Etc. Aos que esta Nossa Provizão virem saude e Benção em o Senhor. Fazemos saber que attendendo ao q. por sua Petição Nos representou o Rdo. Zefirino Baptista Carmo, morador em um Sertão quatorze legoas adiante da Franca, Havemos p.r bem, pela presente, conceder-lhe Faculd. E p. a q. possa fundar, erigir e edificar no dito Sertão uma Capella com a Invocação de Santa Rita, contando q. seja um lugar decente, alto, livre de humidade, e desviado, q.to possa ser de lugares immundos e sordidos, e de casas particulares, não sendo porem em lugares ermos e despovoados, e com ambito em roda p.a poderem andar Procissões, o q. l lugar será assinalado pelo M. o R. do Vig. o da Vara respectiva q. m por esta damos [...].

Como podemos aferir, o documento de 1844 segue as recomendações do mais antigo, de 1707, chegando a repetir na íntegra as observações sobre a escolha do “lugar” em que deveria se dar a ereção da capela. As determinações eclesiásticas conferiam, desse modo, o destaque à edificação religiosa na paisagem, através da sua inserção em ponto “topograficamente

² Conteúdo do documento original transcrito no trabalho de Sebastião Ângelo de Souza sobre a história de Igarapava. SOUZA, S. A. Pelos caminhos da história de Santa Rita do Paraíso. Uberaba: Editora Vitória Ltda., 1985.

privilegiado”, sendo essas as primeiras “condicionantes também para o tecido urbano, o sistema de ruas e prédios ou, no mínimo, para as redondezas da igreja” (MARX, 1991, p. 23).

Em *Cidade no Brasil: terra de quem?* Marx (1991) é esclarecedor quanto à evolução e organização das divisões administrativas brasileiras herdadas de Portugal como: arraial, freguesia, vila e cidade. Também elucida e caracteriza o funcionamento de instrumentos fundiários pretéritos como o aforamento de terras a partir de patrimônios religiosos e, posteriormente, leigos e a organização do espaço originada por estes. Sobre a ruptura ocasionada pela transição entre um (religioso) modo de parcelamento e outro (laico) e os reflexos dessa mudança o autor afirma que:

A formação, a conformação e a transformação de nossas cidades reflete também um certo tipo de apropriação do solo, que se impôs logo de início, perdurou por mais de três séculos e se exauriu, ou foi substituído por outros, ao longo do século XIX. Da concessão de terras da Ordem de Cristo, da Coroa, passou-se ao regime da compra e venda. Do grande concessionário de latifúndios ou do pequeno de chãos citadinos alcançou-se o humilde ou o soberbo proprietário. (MARX, 1991, p.137).

Nilson Ghirardello (1999), sob orientação de Murillo Marx, direciona os seus estudos para a expansão urbana paulista escrevendo sua tese, que versa sobre as formações urbanas relacionadas à Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB). A região do estado de São Paulo estudada pelo autor, até o início do século XX, era conhecida como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”, sendo a Cia. Noroeste a primeira estrada de ferro do estado a “abrir” territórios e não a acompanhar a marcha do café, como ocorrido com as demais companhias ferroviárias. Segundo o autor as cidades / núcleos que estuda, no noroeste paulista, “guardam particularidades em relação a outros tantos formados na província e depois Estado de São Paulo, em época precedente”, pois, dentre outros argumentos, a origem desses centros urbanos “não está atrelada à produção cafeeira, como os demais núcleos criados no século XIX” e sim “constituídos em decorrência de uma ferrovia de penetração” cujos objetivos consistiam em promover a ligação entre estados e acelerar a ocupação das terras devolutas do noroeste paulista. O autor teve como fontes primárias os relatórios e documentos da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, escrituras de doações de terras de comarcas da região (Agudos, Bauru, Rio Pardo), os Códigos de Posturas de Bauru, a Lei de Terras (1850), as Coleções das Leis e Decretos do Estado de São Paulo de (1900, 1905 e 1907) e fotografias, plantas e mapas de arquivos municipais da área estudada.

Dentre a bibliografia que discute a implantação das ferrovias em São Paulo, importantes estudos evidenciaram o forte relacionamento existente entre a sua implantação, o avanço da cultura cafeeira e os movimentos populacionais. Essa vinculação fora apontada em obras clássicas como as de Sérgio Milliet (1982), o já citado Pierre Monbeig (1984), José Francisco de Camargo (1981), Odilon Nogueira de Matos (1981) e Flávio Azevedo Marques de Saes (1981).

Já em 2010, sob o forte amparo dos estudos de Deffontaines (1944), Monbeig (1984) e Marx (1980, 1989 e 1991), Ghirardello estuda uma certa homogeneidade no processo de formação e desenvolvimento urbano de diversas cidades surgidas a partir de patrimônios religiosos no interior do estado e estabelece a periodização de 1850 a 1900. O recorte territorial estabelecido, que engloba aproximadamente cem cidades, trata-se de um polígono geográfico cujos vértices se encontram nos atuais municípios de São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Americana e Avaré. Nas palavras do próprio autor o estudo deteve-se a essa área, pois, “grosso modo, a leste dela, encontram-se cidades, ainda em sua maioria, formadas, no período colonial”. Originadas no final do século XIX e início do XX, as cidades selecionadas pelo autor, apresentam características comuns como: a legislação urbana (a obediência aos chamados Códigos de Posturas), o traçado (malha em tabuleiro xadrez), a maneira de implantação deste no sítio geográfico preexistente, a criação da infraestrutura inicial e a relação ente os edifícios principais e suas áreas livres públicas. Para Ghirardello (2010), a formação da rede urbana do estado de São Paulo, no século XIX, deve ser entendida como um processo, um projeto, de ocupação e planejamento territorial impulsionado pela elite paulista. As fontes primárias utilizadas compõem-se por Códigos de Posturas de várias cidades, Coleções de Leis e Decretos do Estado de São Paulo (1893, 1907), Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE 1957, 1958) e publicações escritas por memorialistas locais.

Por sua vez, Nestor Goulart Reis Filho, em 2010, publica três volumes dedicados à produção do território paulista, entre 1800 a 2000, destacando as grandes obras de urbanização, seus agentes promotores, mecanismos e práticas. O autor evidencia o papel preponderante, e de interesse, da iniciativa privada na modernização da infraestrutura e dos serviços do Estado, desde o período colonial. Nessa publicação Reis Filho (2010) explicita o método analítico que utilizara informando que a urbanização, no trabalho, é estudada em duas escalas correlacionadas: “a do conjunto de núcleos urbanos articulados pelas redes de transportes e comunicação e a dos espaços intra-urbanos”.

Alguns anos antes, Milton Santos, em seu livro de 1993, descreve o processo denominado por ele de “Urbanização Pretérita”. Santos (1993), explana sobre o fato de que, por séculos, o Brasil foi um país “essencialmente agrícola” e que “o dinamismo de nossa história, no período colonial, vem do campo”. Referencia-se em Nestor Goulart Reis Filho (1968) e Murillo Marx (1991) quando diz que no “processo pretérito de criação urbana”, momento anterior ao século XIX, tratou-se “muito mais da geração de cidades, que mesmo de um processo de urbanização”, pois

Subordinado a uma economia natural, as relações entre lugares eram fracas, inconstantes, num país com tão grandes dimensões territoriais. Mesmo assim, a expansão da agricultura comercial e a exploração mineral foram a base de um povoamento e uma criação de riquezas redundando na ampliação da vida de relações e no surgimento de cidades no litoral e no interior. (SANTOS, 2013, p. 22).

O autor afirma que o rompimento da lógica colonial se dá a partir da segunda metade do século XIX com a produção de café no estado de São Paulo. Nessa perspectiva, também podemos pensar um outro momento de rompimento, relativo às mudanças urbanas no Brasil, que se deu no final do século XIX e início do XX e se encontra estruturalmente vinculado: à derrocada do regime imperial e da escravidão, à ascensão do capitalismo e ao crescimento dos mercados nacionais.

No âmbito dos estudos sobre História do Urbanismo e da Cidade, na transição do século XIX para o XX, o Projeto Temático FAPESP (2011 – 2013) “Saberes Eruditos e Técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo”, coordenado por Maria Stella Bresciani (IFCH – UNICAMP), que vinculou também pesquisadores³ da PUC Campinas, da UNESP Bauru e do IUAV de Veneza, buscou, entre outros temas, analisar

[...] o modo pelo qual os pressupostos do higienismo e do sanitarismo [...] foram traduzidos em prescrições técnicas da engenharia civil e da arquitetura e orientaram a formulação de posturas, códigos, leis e projetos de reformas urbanas compondo o campo teórico e de atuação do urbanismo [...]⁴

O Projeto Temático, dividido em quatro subtemas observou: 1-Saberes da medicina e da engenharia: o higienismo na configuração urbana da São Paulo Imperial; 2-Do sanitarismo ao urbanismo: a constituição de um campo disciplinar e de atuação na cidade. São Paulo entre 1890 e 1930; 3-Saberes técnicos e teóricos na configuração e re-configuração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do estado de São Paulo; 4-Patrimônio e Preservação de Bens Urbanos;

Outrossim, resultado de pesquisas realizadas na USP e na UNESP, em 2011, Maria Lucia Caira Gitahy (FAU USP), Eduardo Romero (UNESP Rosana) e Cristina de Campos (UNICAMP) organizam o livro *Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970* que reúne artigos sobre aspectos da modernidade relacionados à produção material e cultural que orientou a formação e a expansão de cidades paulistas: a própria capital e algumas do interior. A coletânea estabelece conexões entre a evolução da urbanização, a alta produtividade agrícola, o adensamento dos núcleos urbanos e a crescente mobilização de mão de obra e migração.

O livro citado acima é resultado da consolidação de uma linha investigativa liderada pela Profa. Maria Lucia Gitahy, através do Grupo de Estudos de História Social do Trabalho e da Tecnologia, criado em 1995, na FAU USP. O grupo reúne pesquisadores de várias instituições e,

³ Participaram do projeto: Maria Stella Bresciani (IFCH UNICAMP), Donatella Calabi (IUAV Veneza), Guido Zuconi (IUAV Veneza), Ivone Salgado (PUC Campinas), Josianne Cerasoli (IH-UFU), Amílcar Torção (IFCH UNICAMP), Adalberto da Silva Retto Júnior (UNESP Bauru), Ana Falbel (IFCH UNICAMP), Rodrigo de Faria (IFCH UNICAMP), Jhoyce Pova Timóteo (IFCH UNICAMP), Maria Izabel Birolli (IFCH UNICAMP), Nilson Ghirardello (UNESP Bauru), Célio Losnak (UNESP Bauru), Jefferson Goulart (UNESP Bauru), Marta Enokibara (UNESP Bauru), Norma Constantino Truppel (UNESP Bauru), Kelly Magalhães Faria (UNESP Bauru), Marco Pogacnik (IUAV Veneza), Cristina Meneguello (IFCH UNICAMP), Silvana Rubino (IFCH UNICAMP), Edgar De Decca (IFCH UNICAMP).

⁴ Projeto Temático FAPESP (2011 – 2013) *Saberes Eruditos e Técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo*. p. 03.

nessa linha de pesquisa, deu origem à trabalhos de pós-graduação que buscaram entender a formação e as transformações no território paulista. Entre tais trabalhos, podemos citar àqueles desenvolvidos por Luiz Augusto Maia Costa (2003), Cristina de Campos (2007) e Sidney Piochi Bernardini (2008).

Os trabalhos descritos até aqui, na sua ampla diversidade de temas específicos, tratam, de modo geral, da produção do espaço urbano no território paulista. Todavia abarcam, de fato, as regiões central, oeste e noroeste do estado: áreas que, até meados do século XIX, ainda eram consideradas “sertões desconhecidos”. Já sobre o Nordeste Paulista, a chamada Alta Mogiana⁵, observamos que ainda são poucos os estudos sobre as formações urbanas e o seu desenvolvimento. A seguir, trataremos de estudos específicos sobre a região nordeste e a sua rede urbana.

3. ALGUMAS PESQUISAS SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO NORDESTE PAULISTA NO PERÍODO AGRÁRIO EXPORTADOR

O chamado Nordeste Paulista, outrora conhecido como o Sertão do Rio Pardo e, posteriormente, região da Alta Mogiana, pode ser compreendido, atualmente, dentro das delimitações estaduais de São Paulo, pelas Regiões Administrativas⁶ de Franca e de Ribeirão Preto.

Em relação à escassa produção acadêmica e historiográfica específica sobre a região, destacamos o estudo organizado, em 1999, pelos historiadores Carlos de Almeida Prado Bacellar e Lucila Reis Brioschi (1999) *Na Estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista* que destaca o fato de que a

[...] área de estudo não constitui, pois, uma região, no sentido de apresentar homogeneidade nos seus aspectos físicos, econômicos ou mesmo demográficos. Da mesma maneira, não se percebe, hoje, entre a população local, qualquer sentimento que pudesse ser associado a uma “identidade regional”. (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 17).

Todavia os mesmos pesquisadores advertem que “algumas particularidades da história local autorizam o uso de um recorte dito regional” pois,

A área delimitada para a pesquisa teve sua ocupação primeira e seu povoamento marcados pela antiga trilha do Anhanguera – o caminho e posterior Estrada de Goiás ou dos Goyazes, conforme grafia encontrada em documentos de época, em

⁵ Região compreendida entre os limites dos rios Pardo e Grande e as divisas com Minas Gerais. Segundo MATOS (1981), as estradas de ferro, em sua maioria as paulistas, seguiram a marcha da agricultura cafeeira, que, explorando a terra, acabou gerando uma “consciência regional”, ou seja, as diversas regiões do estado passaram a ser conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam. Assim temos: a Zona Paulista, a Região Araraquarense e a Zona Mogiana com as suas especificações Média e Alta Mogiana.

⁶ São 15 as Regiões Administrativas do Estado de São Paulo. Sua delimitação é a atribuída ao Governo Estadual através da Secretaria de Economia e Planejamento e do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC (2007).

alusão aos moradores da área onde foi descoberto ouro pelo Anhanguera e se ergueu Vila Boa. (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 17).

O estudo chama atenção para a “predominância de mineiros no povoamento da área, no decorrer do século XIX”. Tal fato, reverberou ao longo dos séculos e pode ser notado quando observamos a produção agropecuária e os vínculos da região com o estado de Minas Gerais, sua cultura, arquitetura e até mesmo o modo de falar típico.

Sobre essas considerações, Caio Prado Júnior (2011), ao tratar das correntes de povoamento na formação do Brasil, fala sobre a região e o prolongamento da ocupação mineira à

[...] faixa que acompanha o velho caminho que leva de São Paulo a Goiás. Saint Hilaire, que por aí andou em 1820, notará a coexistência de dois tipos de população: o fundo primitivo, constituído sobretudo de mestiços de índio, e a imigração recente de mineiros. Achou os habitantes primitivos grosseiros e apáticos, de hábitos rudes; enquanto nos colonos recentes assinala qualidades de inteligência, maior atividade, polidez e hospitalidade. Essa penetração da capitania de São Paulo por colonos de Minas, então em início, se acentuaria para o futuro; quase todos os núcleos povoados dessa região, e formados na primeira metade do século XIX, são de origem mineira: Franca, Ribeirão Preto, São Simão, Descalvado, São João da Boa Vista e outros. (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 82).

Aliado aos mineiros, a região também recebeu um grande aporte de paulistas fluminenses do Vale do Paraíba, cujas terras desgastadas pelo cultivo equivocado⁷, provocará o deslocamento das plantações de café à novas áreas do estado.

Após a introdução do café e o fim do trabalho escravo, o Nordeste Paulista começa a receber imigrantes estrangeiros inaugurando-se uma nova organização do espaço e das relações de trabalho. Bacellar e Brioschi (1999) afirmam que a história regional que procuraram traçar é, concomitantemente, particular e global, pois, trata-se de

[...] uma pequena fatia da história da formação da sociedade brasileira, pensada como ocupação e produção do espaço pelo colonizador português, pelo indígena americano, pelo escravo africano e pelos imigrantes europeus e asiáticos. (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 17).

Além de tratar dos temas elencados acima, o estudo em questão procurou abarcar uma perspectiva histórica ampla, que trata não só do momento agrário exportador brasileiro, mas também, os séculos XVIII, XIX e XX. Os organizadores dividem o trabalho em sete partes intituladas: I-Sociedade e Natureza; II-Caminhos do ouro; III-Fazendas de criar; IV-Uma rede fundiária em transição; V-Apogeu cafeeiro na Alta Mojiana; VI-Crise e recuperação: as décadas de 1930 e 1950; e VII-Internacionalização e modernização: os anos 60 a 80.

Para tanto, a análise se inicia no século XVIII e focaliza o período dos pousos passando ao das fazendas de gado do início do século XIX. Os autores avaliam a dinâmica interna da região, o seu papel no “movimento de expansão do capital mercantil”, o “processo de fragmentação das

⁷ Segundo GHIRARDELLO (2010), boa parte das terras do Vale do Paraíba situava-se em terrenos irregulares, e os cafezais eram plantados em linha, sujeitos à ação das chuvas, enxurradas e erosões que desgastavam a terra e destruíam ou enfraqueciam os pés, tornando-os suscetíveis a doenças.

fazendas, ocorrido em momento anterior a entrada do café na região”, e o “crescimento de um ainda mal conhecido, porém ativo, mercado de terras”. Já o período de apogeu cafeeiro na Alta Mogiana - final do século XIX e início do XX – é analisado “sob a ótica da reestruturação da malha fundiária e da convivência das grandes propriedades com a pequena lavoura”. A partir de 1930, com a alteração do quadro geral econômico, a região, predominantemente agrícola, passa a subordinar-se à dinâmica industrial nascente. Sobre esse período os organizadores do trabalho afirmam que “não é, contudo, a história regional que prevalece, mas sim a realização, no âmbito regional, do processo mais amplo em andamento na sociedade brasileira”. Por fim, tratam do período posterior a 1960 analisando a expansão da agroindústria canavieira e da afirmação da região “enquanto produtora de cana, açúcar e álcool e centro comercial e financeiro de uma área cuja influência se estende a grande parte do interior paulista, ao estado de Minas Gerais e até mesmo ao Centro Oeste do país”. (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 20).

A pesquisa teve como fontes documentais, os seguintes arquivos e instituições: Fórum de Batatais; Fórum de Ribeirão Preto; Fórum de Igarapava; Fórum de São Simão; Arquivo Nacional; Arquivo Municipal de Franca; Cartório de Cajuru; NEPO – Núcleo de estudos da população da UNICAMP; FIBGE – Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas; FUNBECC – Fundação Brasileira para o Desenvolvimento de Ensino e Ciências; IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico; SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados.

O trabalho citado também apresenta mapas que ilustram a distribuição do espaço do Nordeste Paulista segundo as divisões administrativas existentes nos anos de 1860, 1870, 1880, 1990 e 1910.

Já a dissertação de Dirceu Piccinato Júnior (2012), ainda na linha dos estudos empreendidos por Murillo Marx e intitulada *Terra urbana, patrimônio fundiário: uma análise histórica da apropriação do solo na configuração do urbano no nordeste paulista (1800-1930)*, de 2012, analisa historicamente a fundação de núcleos urbanos no Nordeste Paulista, entre 1800 e 1930, através dos mecanismos fundiários – criação de patrimônios – religiosos e laicos. O trabalho detém-se à escala da construção da rede urbana – abarca 33 cidades – e se divide em dois grandes momentos históricos: um primeiro, (Brasil Colônia e Império) estreitamente relacionado à atuação da Igreja Católica e vinculado à migração de mineiros à região e outro (Brasil Republicano), de caráter laico, atrelado à chegada da ferrovia e aos processos leigos de apropriação e conversão do solo rural em solo urbano.

O estudo também evidencia que tais processos não se deram de maneira linear e as “prática e experiências e dinâmicas locais foram determinantes para a definição dos núcleos urbanos”. Para a elaboração da pesquisa o autor recorreu à consulta e levantamento de dados presentes em documentos e em bibliografia de memorialistas. Os arquivos visitados pelo autor

foram: Arquivo Histórico Municipal de Franca, Museu Histórico Municipal de Franca, Museu Histórico e Pedagógico de Orlândia e o IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico.

4. ESTUDOS SOBRE A URBANIZAÇÃO E AS CIDADES DO INTERIOR PAULISTA APÓS A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX

A partir dos anos de 1940-1950, é essa lógica da industrialização que prevalece: o termo *industrialização* não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terceirização) e ativa o próprio processo de urbanização. (SANTOS, 2013, p. 30).

Sobre as *Raízes da concentração industrial em São Paulo*, Wilson Cano (1998), coloca que, a partir 1920, no interior do estado já se lançavam as bases econômicas para o futuro desenvolvimento do que veio a ser “um processo de urbanização baseado na acumulação industrial”. Cano (1998) atrelou à economia cafeeira as bases do desenvolvimento das relações capitalistas de produção. Assim procedendo, trouxe à luz interessantes aspectos para o entendimento da constituição e da dinâmica do complexo cafeeiro capitalista. Com efeito, a implantação das estradas de ferro foi identificada como uma das mais importantes atividades para a estruturação do complexo cafeeiro. Este meio de transporte atuou como desbravador da fronteira agrícola e contribuiu poderosamente para a expansão do processo de acumulação produtiva ao rebaixar, apreciavelmente, os custos da produção cafeeira por meio da redução dos gastos com o antigo sistema de transporte feito por muares. Somado a isso, houve uma elevação da produtividade física do café com a diminuição das perdas durante o percurso. Ademais, as ferrovias tornaram-se uma rentável fonte de investimento para os cafeicultores, servindo como destino para o excedente de capitais produzidos pelo café e como origem de novos capitais, o que produzia nova ampliação de excedente. Além da estrada de ferro, compunha aquilo que Wilson Cano entende por complexo cafeeiro a agricultura de subsistência, a indústria, os bancos, o comércio de exportação e importação, os portos, as estradas, a construção civil e o gasto público estadual e federal. Esses componentes, estimulados pelo café, que era a atividade-núcleo, fortaleceram o processo de urbanização e de diversificação de investimentos em setores econômicos urbanos. Assim, segundo o autor, o “capital cafeeiro” – formado pelo capital mercantil que dirigia a comercialização e o financiamento da produção do café –, foi, aos poucos, se desdobrando e dando origem a ferrovias, bancos, indústrias, comércio e outras diversas atividades. É exatamente por isso, que podemos salientar que o capital originado pelo café teve, a partir de certo momento, diversos segmentos de circulação: agrário, industrial, bancário e comercial.

Nesse ínterim, em 1999, uma publicação organizada por Csaba Deak e Sueli Ramos Schiffer reúne ensaios produzidos por pesquisadores da USP vinculados às áreas de urbanismo e da geografia⁸. Os textos abordam o processo urbano brasileiro, após 1950, através de temas e momentos históricos variados que, nas palavras dos organizadores, estabelecem “uma postura crítica frente à ideologia de reprodução do status quo de uma sociedade emperrada em sua estrutura arcaica colonial, em meio à atual onda neoliberal globalizante”.

A partir de meados do século XX o Brasil predominantemente agrário passa, progressivamente, a ter a maioria da sua população morando nas cidades. Segundo os organizadores o país, em 1950, possuía uma população rural de cerca de 33 milhões de habitantes e urbana de 19 milhões. Em 1999, o mesmo número populacional habitava o campo, ao passo que, os habitantes das cidades chegavam aos 120 milhões. Nesse sentido, afirmam que, na atualidade, “acima de tudo, as aglomerações urbanas constituem a base e o palco das transformações futuras da sociedade e também de sua economia” (DEAK; SCHIFFER, 1999, p. 12). Um dos desdobramentos desse processo se dá através dos entes governamentais que, a partir do Estado Novo (1937 – 1945), entendendo as transformações em curso na sociedade brasileira, passam a se conscientizar sobre a necessidade de intervir no ordenamento espacial das atividades urbanas. Segundo os autores, nas décadas de 1960 e 1970 consagra-se o que veio a se chamar *planejamento urbano*. Assim, têm-se no período a elaboração de inúmeros Planos de Desenvolvimento como prerrogativa para que as cidades pudessem obter financiamento a, por exemplo, obras de infraestrutura. Sobre esse fato, Flávio Villaça (1999), em um dos capítulos do livro, elucida que:

[...] corre pelo Brasil uma informação equivocada segundo a qual, no período do Serfhau, o município que não tivesse plano não teria direito a empréstimos. Isso nunca existiu. [...] nenhum município paulista nunca atendeu a esse dispositivo. [...] não se tem notícia de qualquer município do Brasil ou do Estado de São Paulo que jamais tenha tido um pedido de empréstimo negado por falta de plano diretor. Os prefeitos que elaboraram planos diretores fizeram-no por uma série de pressões, mas nunca porque o achassem necessário. (VILLAÇA, 1999, p. 224-225).

O fato é que uma ínfima parcela desses planos foi, de fato, implantada e, retomando Deak e Schiffer (1999),

[...] o crivo entre “teoria” e “prática” de planejamento (urbano) tornava-se tão gritante já que não podia ser ignorado. Virou lugar-comum os planos “ficarem na prateleira” e os meados dos anos de 1970 presenciaram a extinção dos planos integrados (sintomaticamente, o Serfhau foi extinto em 1974). Por algum tempo, em uma atitude mais pragmática – e modesta -, elaboravam-se ainda planos “setoriais” – um sistema de saneamento, um programa habitacional ou um plano de transportes – mas, com o abandono do II PND em 1976, o planejamento urbano perdeu todo o vigor e, virtualmente, acabou com a recessão de 1982-83. (DEAK; SCHIFFER, 1999, p. 14).

⁸ Os ensaios são de autoria de Klára Kaiser Mori, Maria Adélia de Souza, Philip Gunn, Flávio Villaça, Yvonne Mautner, Ricardo Toledo Silva e dos dois organizadores.

Os autores prosseguem concluindo que o planejamento urbano pós 1983, até o ano de publicação do livro, 1999, permaneceu restrito a iniciativas isoladas que “na melhor das hipóteses, arrolam “problemas”, mas nem preconizam e muito menos propõem “soluções” [...] e “procuram desviar a atenção das áreas críticas do processo urbano” (DEAK; SCHIFFER, 1999, p. 14).

5. PESQUISAS SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO NORDESTE PAULISTA NO PERÍODO URBANO INDUSTRIAL

Denise Elias, em sua tese, publicada em 2003, estuda o processo de produção do território da região de Ribeirão Preto sob a influência da globalização da economia e do consumo. O recorte territorial analisado pela autora trata-se da Região de Ribeirão Preto, vigente na divisão político administrativa da Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo até meados dos anos da década de 1980, composta por 80 municípios, no Nordeste Paulista. Nas palavras da própria autora, sua análise

Enfatiza, portanto, o processo de organização de novo modelo econômico, social e territorial de produção agropecuária, correlacionando condições locais em face dos imperativos da ordem global hegemônica, a partir da inserção da produção regional nos circuitos espaciais de produção e nos círculos de cooperação agropecuária e agroindustrial globalizadas. (ELIAS, 2003, p. 20).

A escolha da região é justificada pelo fato de ter se transformado em uma “das mais dinâmicas manchas de produção agropecuária do Brasil e numa de suas áreas “mais luminosas”, reflexo da nova divisão social e territorial do trabalho agropecuário no país, a qual é resultado do impacto da globalização”. A pesquisa se ampara na produção teórica de Milton Santos através da utilização dos conceitos e categorias propostas pelo geógrafo. Já o recorte temporal de modo geral “privilegiou a década de 1970, considerada marco para a consolidação do agronegócio na região” (ELIAS, 2003, p. 21). A autora relaciona a modernização dos sistemas de engenharia dos transportes e comunicações, da produção agropecuária e industrial ao aumento dos fluxos, das trocas e do consumo que, por sua vez, impactam na produção do território, dos espaços urbanos e nas “relações entre as cidades da região”. Segundo Elias (2003), o olhar sobre a expansão do consumo (setor terciário) a levou a melhor compreender o processo de urbanização e de crescimento urbano ocorridos na região de Ribeirão Preto através de uma

[...] tentativa de interpretação da organização espacial resultante da realização das atividades econômicas desenvolvidas na região, desde que as variáveis específicas do processo de aceleração contemporânea e de globalização do espaço passaram a ser hegemônicas para a determinação das relações econômicas e sociais na área estudada. (ELIAS, 2003, p. 26).

A autora realizou pesquisas empíricas objetivando observar a divisão social e territorial do trabalho, bem como a repartição do emprego e dos homens na superfície do território da região

sob o foco de temas como: a proletarização do trabalhador agrícola, o êxodo rural, o trabalhador agrícola não rural, a migração urbana-urbana, a estrutura do emprego, o crescimento do trabalho intelectual, o crescimento do consumo produtivo e as cidades do campo⁹. A pesquisa fornece substanciais dados demográficos, econômicos e sociais sobre a região. Discute também temas como incentivos fiscais para a instalação de indústrias na região, a expansão do complexo sucroalcooleiro, o Proálcool, o financiamento estatal da habitação, a cidade espalhada e a segregação socioespacial. As fontes utilizadas consistem essencialmente em dados obtidos junto à Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e à Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Entre os subsídios fornecidos pelo IBGE destacam-se os Censos (vários anos) Agropecuários, Industriais, Demográficos, de Serviços, de Produção Agrícola Municipal e Anuários Estatísticos do Brasil. A SEADE, proveu, entre outros dados, aqueles relativos à demografia e população regional e industrialização e migração no interior do estado.

Rosa Ester Rossini, em 1999, foi a responsável pelo capítulo final do livro organizado por Bacellar e Brioschi (1999) trabalhando o tema da *Internacionalização e Modernização da Alta Mogiana dos anos de 1960 a 1980*. O trabalho se inicia explorando o contexto político e econômico antecedente aos anos de 1960 caracterizado pela implementação do Plano de Metas (1956-1960) do governo de Juscelino Kubistchek. Tal plano promoveu um maior desenvolvimento da economia brasileira, com ampla atuação do Estado no setor de infraestrutura e incentivo à iniciativa privada para a expansão industrial. Também foram criadas facilidades para a instalação de empresas estrangeiras no país, com destaque à automobilística, e promovida a expansão das estradas de rodagem com o consequente abandono das ferrovias. O período é marcado pelo estabelecimento de novas relações de trabalho no país e na região, através da substituição do colonato pela mão-de-obra assalariada, assim,

O trabalhador torna-se não somente assalariado, mas na sua maioria, deixa de ter a residência na fazenda. Expande-se o contingente de trabalhadores temporários. É a partir desse período que se acelera a expansão da cana-de-açúcar na região de Ribeirão Preto, em particular no Nordeste Paulista. (ROSSINI, 1999, p.207).

Para a autora “entender Ribeirão Preto e sua região, especialmente no período de 60 a 80, é procurar apreender as transformações ocorridas em nível local, nas suas relações com o ocorrido nos níveis nacional e mesmo mundial” (ROSSINI, 1999, p. 207). Sobre essa relação, local / global, afirma que o momento é assinalado pela entrada das grandes corporações multinacionais na região, incentivadas pelas melhores oportunidades de lucros. Se, a partir de 1950, houveram grandes incentivos estatais à modernização das técnicas agrícolas - subsídio à importação de fertilizantes, incremento da produção nacional de tratores, etc. -, os anos

⁹ Sobre este tema, Elias (2003, p. 298) nos informa que a categoria *cidade do campo* foi criada por Milton Santos que “acreditava que, à medida que é a cidade que passa a fornecer a grande maioria dos produtos, serviços, e mão-de-obra necessários à produção agrícola ou pecuária, a cidade local deixa de ser a *cidade no campo* e se transforma na *cidade do campo*, deixando de ser a cidade dos notáveis para ser a cidade econômica.

posteriores irão caracterizar-se pelo aumento da subordinação da agricultura à indústria. Outrossim, entre 1959 e 1960, o Brasil adquire maior espaço no mercado de exportações de açúcar, devido à Revolução Cubana e o consequente bloqueio comercial promovido pelos Estados Unidos. Nesse interim, segundo a autora, a partir dos anos 60 o Nordeste Paulista

[...] conhece intenso e dinâmico processo de modernização agrícola, processo esse que se intensifica consideravelmente na década de 70 e explode nos anos 80. O Nordeste Paulista, no seu conjunto, torna-se uma das regiões agropecuárias mais avançadas do Estado de São Paulo. O aprimoramento das técnicas agrícolas, os ganhos em produtividade, a instalação de unidades de transformação dos produtos primários são processos fortemente dependentes da existência de capitais disponíveis. Para tanto, a região contou com capitais privados e com forte apoio governamental, seja através do crédito barato em programas de financiamento da produção, da aquisição de insumos e maquinários, seja através de incentivos fiscais. Nesses termos, alguns municípios tomaram a dianteira e tornaram-se os responsáveis pela imagem de “Califórnia brasileira” associada a Ribeirão Preto e áreas circunvizinhas. (ROSSINI, 1999, p.207).

No tocante à expansão da indústria na região, Rossini (1999) informa que na Alta Mogiana, em 1960, haviam 1.532 estabelecimentos industriais, já em 1980, esse número aumenta para 2.513, sendo que, à época, “o parque industrial da área só é superado pela grande São Paulo e, no interior, por Campinas” (ROSSINI, 1999, p.223).

Os principais segmentos do setor secundário na região vinculam-se não só a agroindústria ligada à produção de açúcar e álcool, mas também, em menor escala, ao processamento e produção de soja, bebidas, alimentos, calçados e também ao ramo metalúrgico e mecânico que é impulsionado pela demanda por implementos agrícolas originada da mecanização da produção, da colheita e do transporte dos gêneros agrícolas. Outro indicador da crescente modernização agrícola da região é refletido no crescimento da produção de grãos e no desenvolvimento da pecuária que, por sua vez, impactam na transformação da paisagem dos municípios que investem no aperfeiçoamento das técnicas de estocagem com a construção de grandes silos de armazenamento.

A cultura de diversos gêneros agrícolas, após a substituição das plantações de café, também se enquadra nesse processo e foi possibilitada devido às novas práticas de calagem e adubação dos solos. A exemplo disso, a autora ressalta que “sem grande tradição de cultivo da soja, o Estado de São Paulo, no final da década de 60, desponta como um dos importantes produtores do país” sendo o comércio do produto, progressivamente, transferido ao controle de empresas multinacionais (ROSSINI, 1999, p.223). Entre os principais municípios produtores de soja da região enquadravam-se Guará, Ituverava, São Joaquim da Barra e Orlandia. Esta última, apesar de não possuir nenhuma usina / destilaria de cana-de-açúcar apresentava uma economia altamente capitalizada que, além de áreas produtoras de soja, possuía duas fábricas de óleo do gênero, a Comove e a Brejeiro, uma de ração animal, a Guabi, e a maior cooperativa agrícola da Alta Mogiana, a Carol. Também o algodão, cujo momento de maior produção no estado se deu na

década de 1930, passava a ser reinserido nas áreas de cultivo, entre 1960 e 1980, destacando-se Ituverava, Guará, Guaíra e Jardinópolis como as principais produtoras (ROSSINI, 1999, p.220 - 221).

Nesse interim, dentro do quadro configurado pela mecanização agrícola, atrelada às consequentes aprovações de medidas legais de proteção ao trabalhador rural, e pelo crescimento dos setores industrial e de serviços observa-se um considerável aumento do êxodo rural e das populações urbanas. Conforme Rossini,

Acompanhando o movimento migratório da população do campo para a cidade e de cidades menores para as grandes cidades, ocorre um outro fluxo migratório que se intensifica, particularmente no período da safra de cana-de-açúcar. São trabalhadores procedentes, principalmente, do vizinho Estado de Minas Gerais, seguindo-se, em número, a vinda de pessoas oriundas do Nordeste. Para o Nordeste Paulista, a migração de pessoas oriundas do vale do Jequitinhonha é grande. [...] migram como alternativa de sobrevivência para trabalho no campo ou na cidade. Muitos migram com a intenção de permanecer para sempre, outros temporariamente. (ROSSINI, 1999, p. 227).

O processo migratório descrito acima vinculou-se sobretudo à colheita da cana-de-açúcar e foi caracterizado por uma certa sazonalidade ocasionada pelos distintos períodos de colheita das diferentes culturas e localidades. Assim,

Colhe-se cana no Nordeste Paulista – Ribeirão Preto, Sertãozinho, Serra Azul, Serrana, Pradópolis, Morro Agudo, Guataporã etc. –, segue-se a colheita de laranja em São Simão, Santa Rosa do Viterbo, Olímpia, Frutal (Minas Gerais); manga em Jardinópolis; cereais, em especial arroz, em Guaíra, café em Ribeirão Preto, Franca, Pederneiras, Machado (Minas Gerais). (ROSSINI, 1999, p. 227).

No decorrer desse processo, muitos dos trabalhadores migrantes estabelecem residência fixa na região e, por não terem acesso à terra rural, nas cidades. Com a substituição da mão-de-obra humana pela crescente mecanização agrícola aumenta-se a procura e a disponibilidade de emprego no setor terciário, ligado a atividades urbanas, com diferentes graus de especialização. No período, também o trabalhador ainda ligado às práticas agrícolas reside na cidade sendo que, no Nordeste Paulista, em 1960, apenas duas cidades possuíam mais de 20 mil habitantes: Ribeirão Preto, com 119.429, e Franca com 49.150. Já em 1970 esse número cresce para quatro e de 1970 a 1996 para 17. Por fim, abordando o aumento dos setores de serviço e comércio na região, Rossini (1999) elenca as dez empresas de maior ativo total e receita líquida em 1996 no Nordeste Paulista destacando, ao lado das grandes usinas, duas companhias – a CETERP, no setor da telefonia e a COHAB-RP, na construção de casas populares. (ROSSINI, 1999 p. 228-230).

Na linha dos trabalhos sobre a dinâmica territorial da região de Ribeirão Preto e a sua relação com a economia sucroalcooleira, Maria Conceição Silvério Pires (1996), em sua dissertação, dá a sua contribuição ao debate analisando o processo de urbanização e organização do espaço na Região de Governo de Ribeirão Preto instituída pelo Governo do

Estado, em 1984. O trabalho analisa a configuração urbana da Região de Governo, notadamente à época do Proálcool, composta por 22 municípios, e, especificamente sobre a dinâmica intra-urbana estuda brevemente as cidades de Ribeirão Preto, Sertãozinho, Barrinha, Dumont e Pradópolis. Algumas das constatações e hipóteses da autora consistem nas seguintes assertivas (PIRES, 1996, p. 183-192):

- A economia canavieira contou com uma rede urbana herdada do complexo cafeeiro;
- O complexo agroindustrial sucroalcooleiro na região promoveu a expulsão de outras culturas, inaugurando um novo padrão agrícola: o da monocultura da cana;
- No período estudado, há a acentuação do processo de urbanização do trabalhador rural com a consequente transformação do caráter da mão de obra, que, de permanente, passa a ser temporária;
- A sazonalidade do trabalho é aumentada e um grande contingente de trabalhadores (migrantes) é atraído e, em parte, fixado na região;
- A organização espacial produzida pela agroindústria foi desigual e complementar, pois possuir a planta industrial não foi fator determinante de melhores condições de vida nos núcleos urbanos;
- A atuação da COHAB-RP atendeu parte da demanda gerada pelo acelerado crescimento populacional na região, nas décadas de 1970 e 1980, contribuindo para a pouca incidência de habitações precárias (favelas) nos municípios assistidos pela Companhia.
- A distribuição espacial urbana da população trabalhadora demandada pela agroindústria se deu de maneira segregada nas cidades e através da implantação de conjuntos habitacionais;
- A etapa do processo de urbanização analisada reforçou a centralidade de Ribeirão Preto como polo regional já firmado no período cafeeiro;
- Consolidou-se a existência de uma integração e interdependência entre os municípios da região, através de uma relação de complementariedade entre cidades que desempenham papéis específicos na rede urbana;

O trabalho teve como principais fontes de dados a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). A autora também realizou entrevistas institucionais em prefeitura e órgãos regionais e também em domicílios de trabalhadores da agroindústria. Buscou levantar material sobre o crescimento urbano (loteamentos e habitação popular) e a respeito do fluxo de pessoas e meios de transporte na região.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho, hora apresentado, de modo algum pretende esgotar o debate sobre os temas tratados, mas sim, contribuir com as pesquisas e estudos do porvir, na medida em que elenca boa parte dos autores e fontes que trabalham a urbanização e a produção do espaço urbano no interior do estado de São Paulo e sua região nordeste. Como coloca Bueno (2012), “Balanços são oportunos para situar o debate” e é com essa perspectiva que nosso texto deve ser interpretado.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. A. 2006. A Apropriação do território no Brasil colonial. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P.C. C.; CORREA, R. L. (orgs.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 197-245.
- AZEVEDO, Aroldo de. **Vilas e cidades do Brasil colonial – Ensaio de geografia urbana retrospectiva**. São Paulo: [S.ed.], 1956.
- BACELLAR, C. A. P. & BRIOSCHI, L. R., orgs. **Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista**. São Paulo: Humanitas FFLCH/ USP, 1999.
- BERNARDINI, S. P. **Construindo infra-estruturas, planejamento e territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. 2008. Tese (Doutorado em Pós Graduação) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- BRASIL. Governo do Estado de São Paulo. **Perfil do Estado de São Paulo, Região Administrativa de Franca**. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Consultado em 16 de fevereiro de 2015.
- BUENO, B. P. S. Dossiê Caminhos da história da urbanização no Brasil-Colônia. Introdução. **Anais do Museu Paulista**, v. 20, p. 11-40, 2012.
- CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981.
- CAMPOS, C. (Org.); OLIVEIRA, E. R. (Org.) ; GITAHY, M. L. C. (Org.) . **Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.
- CAMPOS, C. **Ferrovias e saneamentos em São Paulo. O engenheiro Antônio de Paula Souza e a rede de infra-estrutura territorial urbana paulista, 1870-1893**. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 4. ed. Campinas/SP: UNICAMP. IE, 1998. [Original de 1977]
- CORRÊA, R. L. **Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades**. In: Território, Rio de Janeiro, v.4, n.6, p.41-53, jan./jun. 1999.
- COSTA, Lúcio. Documentação Necessária. In: **Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Ministério da Educação e Saúde. (Rio de Janeiro), v.1, p.31-40, 1937.
- COSTA, L. A. M. **O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século. O Engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas (1886 - 1903)**. São Carlos: Rima, 2003.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

DEFFONTAINES, P. Como se constitui no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico** (São Paulo), v.14, p.141-8,229-308, 1944.

DELSON, R. M. **Novas vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no século XVIII**. Brasília: Alva-Ciord, 1997.

ELIAS, D. **Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto – SP**. São Paulo: Edusp, 2003.

FREYRE, G. **Casa-grande & senzala: formação da família brasileira sob o regime patriarcal**. Rio de Janeiro: Maia & Schmidt, 1933.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste paulista**. 1999. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

GHIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. 01. ed. São Paulo: Editora UNESP, 2010. v. 300. 264 p.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. 2. ed. rev. ampl. São Paulo: José Olympio, 1948.

LEME, M.C.S. (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

LE MOS, A. I. de. Uma viagem pela geografia latino-americana: suas tradições e perspectivas. In: LEMOS, Amalia Inés de; GALVANI, Emerson. (Org.). **Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monnbeig**. 1ed. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/Expressão Popular, 2009, v. p. 231-246.

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

_____. **Nosso chão do sagrado ao profano**. São Paulo: Edusp, 1989.

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

MASSON, L. A.; JABUR, A. M. R. T. Na direção da estrada de ferro: a origem e a formação do município de Aramina. Ituverava: Fundação Educacional de Ituverava, 2012.

MATOS, O. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo**. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MILLIET, Sergio. **O roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: HUCITEC/INI – Fundação Pró-Memória, 1982.

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

OLIVEIRA, L. M. Guará: Terra do Sol. São Paulo: Noovha América, 2006.

PICCINATO JUNIOR, D. **Terra urbana, patrimônio fundiário: uma análise histórica da apropriação do solo na configuração do urbano no nordeste paulista (1800-1930)**. Campinas, 2012. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

PIRES, M. C. S. **O processo de urbanização e a organização do espaço em uma região canavieira: a região de Ribeirão Preto.** 1996. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP,

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo.** São Paulo: Companhia das Letras, 2011. [Original de 1942].

REIS FILHO, N. G. **Evolução Urbana do Brasil.** São Paulo: Edusp, 1968.

_____. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo.** São Paulo: CPA, 1997.

_____. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano.** São Paulo: LAP FAUUSP, 2006

_____. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização.** São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, 2010.

_____. **O Caminho do Anhanguera.** São Paulo: Via das Artes, 2014.

ROSSINI, R. E. Internacionalização e Modernização os anos de 60 a 80. In: BACELLAR, C. A. P. & BRIOSCHI, L. R., (org). **Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista.** São Paulo: Humanitas FFLCH/ USP, 1999. p. 204-240.

SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940).** São Paulo: HUCITEC, 1981.

SANTOS, Paulo. **Quatro séculos de arquitetura.** Rio de Janeiro: Editora Valença, 1977.

SANTOS, M. **Urbanização Brasileira.** São Paulo: Edusp 2013. [Original de 1993].

_____. **Espaço e Sociedade:** ensaios. 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **Por uma Economia Política da Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, S. A. **Pelos caminhos da história de Santa Rita do Paraíso.** Uberaba: Editora Vitória Ltda., 1985.

SPOSITO, E. S; JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades Pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais.** Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.** In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 2001.