

## 15º Congresso de Inovação, Ciência e Tecnologia do IFSP - 2024

### FRENTE PIONEIRA E REGIONALIZAÇÃO EM PIERRE MONBEIG: A “ALTA ARARAQUARENSE” E A GEOGRAFIA DA ESTRADA DE FERRO NO NOROESTE PAULISTA

MARIA LUIZA DUARTE FREITAS<sup>1</sup>, ALEXANDRE FORNARO<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Aluna do curso Técnico em Informática Integrado ao Ensino Médio, Bolsista PIBIC-EM CNPq, IFSP, campus Votuporanga; e-mail: duarte.maria@aluno.ifsp.edu.br

<sup>2</sup> Professor do IFSP, campus Votuporanga; e-mail: alexandre.fornaro@ifsp.edu.br

Área de conhecimento (Tabela CNPq): 7.06.01.00-3 Geografia Humana

**RESUMO:** Esta proposta de pesquisa pretende realizar um estudo de capítulos do livro “Pioneiros e fazendeiros de São Paulo”, do geógrafo e professor Pierre Monbeig, assim como um levantamento da bibliografia sobre a obra do referido autor. O foco principal está na análise das chamadas frentes pioneiras de ocupação, que marcaram a formação socioespacial do denominado noroeste paulista ou a área da “alta araraquarense”. Pretende-se destacar o papel da ferrovia no desenvolvimento regional e seu significado geográfico mais atual. Os procedimentos metodológicos consistem na pesquisa bibliográfica, leitura e interpretação de textos científicos e utilização de um sistema de conceitos, dentre os principais o de espaço geográfico, paisagem e região, com enfoque sobre o desenvolvimento e consolidação regional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Geografia; região; alta araraquarense; ferrovia.

### PIONEER FRONT AND REGIONALIZATION IN PIERRE MONBEIG: THE 'ALTA ARARAQUARENSE' AND THE GEOGRAPHY OF THE RAILROAD IN NORTHWESTERN SÃO PAULO

**ABSTRACT:** This research proposal aims to conduct a study of chapters from the book "Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo" by the geographer and professor Pierre Monbeig, as well as a review of the literature on the works of the aforementioned author. The main focus is on the analysis of the so-called pioneering fronts of occupation that shaped the socio-spatial formation of the so-called northwest São Paulo or the "Alta Araraquarense" area. The proposal intends to highlight the role of the railroad in regional development and its more current geographical significance. The methodological procedures include bibliographic research, reading and interpretation of scientific texts, and the use of a system of concepts, among which are geographic space, landscape, and region, with a focus on regional development and consolidation.

**KEYWORDS:** Geography; region; alta araraquarense; railroad.

### INTRODUÇÃO

A pesquisa, de base qualitativa, foi realizada com a perspectiva dialética entre a produção econômica e a formação regional com suas desigualdades e contradições expressas no território que abrange o que Pierre Monbeig definiu como alta araraquarense. Segundo Demo (1989, p. 101), “uma das marcas mais centrais da dialética é reconhecer a essencialidade da prática histórica, ao lado da teoria, não aceitando a disjunção entre estudar problemas sociais e enfrentar problemas sociais”. Também se destaca como fundamental para a pesquisa científica um conjunto de conceitos, pois “(...) mediante um dispositivo conceitual é que se pode tornar inteligíveis os acontecimentos ou experiências que se dão no mundo real” (Lakatos; Marconi, 2011, p. 114). Formação socioespacial, território, região e

regionalização configuram o arcabouço teórico-conceitual que embasa a pesquisa, arquitetada em função do espaço geográfico e suas categorias, considerando as análises de pesquisadores da geografia sobre o livro pioneiros e fazendeiros de São Paulo.

Posto isso, tem-se como hipótese principal que o desenvolvimento e urbanização do noroeste paulista foi impulsionado pela expansão da ferrovia, criada para transportar café, que possibilitou a integração do porto ao interior do estado, processo de ocupação das “franjas pioneiras” destacado por Monbeig.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

A presente pesquisa foi desenvolvida com referência em dois dos principais conceitos fundamentais da geografia, o de espaço geográfico e o de região. Segundo o professor Milton Santos (2017, p. 63), “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas com o quadro único no qual a história se dá”. A proposição da análise geográfica também envolve a região destacada. Para o conceito de região tem-se a definição de Egler (2005, p. 186), o qual é “como uma escala geográfica de análise, isto é, um nível de abstração do raciocínio espacial em ciências sociais. Possui o mesmo estatuto lógico dos níveis global, nacional e local, que são sincronicamente articulados através da dinâmica do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo”.

Além dos conceitos, foi constituído um referencial científico a partir de levantamento bibliográfico sobre o tema em *sites* especializados em trabalhos acadêmicos e na biblioteca do IFSP, campus Votuporanga. Para o levantamento de dados e informações sobre a Alta Araraquarense, principalmente das características e do sistema ferroviário, documentos digitais como artigos científicos, tabelas, e mapas foram obtidos em *sites* como dos periódicos da UEM – Universidade Estadual de Maringá, Associação AMASP – Associação dos Municípios da Araraquarense. Para a análise direta dos dados, tabelas e mapas foram reunidos em sistemas de edição digital de texto, disponíveis em *software* livre e também do sistema Microsoft. Um computador do laboratório da instituição e um de uso pessoal do professor foram os principais meios para o desenvolvimento do projeto.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A Alta Araraquarense refere-se a uma região localizada no estado de São Paulo, conhecida pela sua contribuição significativa para a produção de café e, posteriormente, para outras atividades agrícolas. Atualmente, a região da Alta Araraquarense abrange vários municípios que continuam a ser influenciados pelo legado da expansão cafeeira (Figura 1). Entre os principais municípios que compõem essa região estão Araraquara, Matão, São Carlos, Jaboticabal, Taquaritinga, Votuporanga e Catanduva.

Em primeiro lugar, analisa-se os complexos fatores que impulsionaram a formação da franja pioneira na Alta Araraquarense. Isso porque, o surgimento da cultura do café foi uma resposta ao declínio do comércio de açúcar no Brasil por volta de 1850. Esse período marcou uma transição econômica crucial, com os comerciantes buscando uma nova atividade agrícola rentável voltada principalmente para a exportação, estabelecendo laços comerciais intensos com o mercado europeu e a exploração das terras do interior do estado (Monbeig, 1894, pg. 95)

Ademais, também se destaca desenvolvimento da infraestrutura ferroviária na região, pois não apenas facilitou o transporte do café, mas também promoveu a industrialização incipiente da região. A construção de ferrovias (Figura 2) foi um marco importante, pois não apenas conectou as áreas produtoras ao mercado global, mas também atraiu investimentos e transformou as paisagens econômicas e sociais locais. A ascensão da “nova nobreza” cafeeicultora, com seu capital significativo e influência econômica, foi fundamental para o desenvolvimento e a modernização das áreas rurais (Monbeig, 1894).

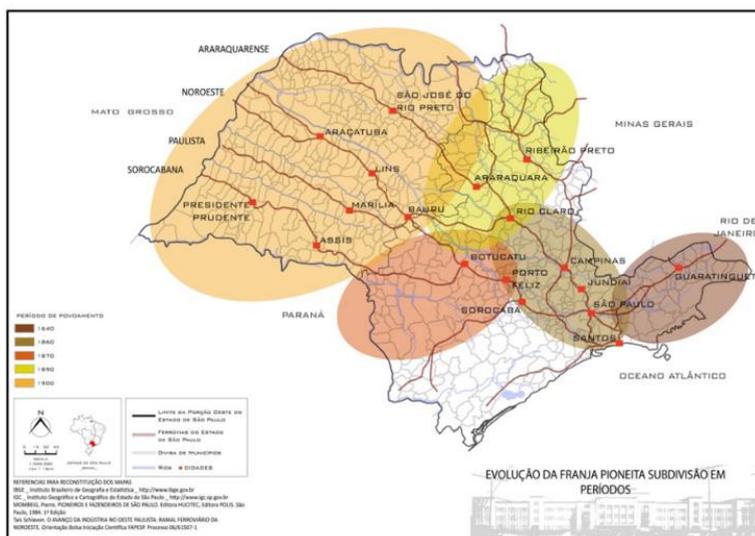


FIGURA 1. – Figura representativa das direções da franja pioneira em diferentes períodos.  
 Fonte: Schiavon, 2020.



FIGURA 2. Situação das estradas de ferro no Estado de São Paulo em 1950.  
 Fonte: Peixoto, 2001, p. 49, apud Rodrigues, 2005, p. 23.

A região é caracterizada em seu relevo por cuestas, formações geológicas que apresentam escarpas íngremes e planaltos suaves. Essas formações, resultado de processos erosivos, moldaram a paisagem da região e influenciaram o padrão de ocupação e uso do solo. A identificação dos sedimentos das escarpas foi crucial para os pioneiros, facilitando a travessia dessas áreas e a implementação de infraestruturas, como ferrovias, que utilizaram espigões para melhorar o transporte e a logística (Monbeig, 1984).

Além da geografia, a composição do solo, especialmente a presença da terra roxa derivada do basalto, foi fundamental para o desenvolvimento agrícola, especialmente no cultivo de café. A terra roxa, rica em nutrientes, e os solos areníticos, com boa drenagem, desempenharam papéis importantes na agricultura da região. A vegetação original de florestas tropicais também desempenhava funções ecológicas vitais, mas foi progressivamente substituída por áreas cultivadas, alterando significativamente a dinâmica ecológica e os processos naturais de regulação hídrica e conservação do solo (Monbeig, 1984).

As mudanças econômicas foram acompanhadas por profundas transformações sociais. A melhoria das condições de circulação e o aumento das possibilidades de ganho com plantações incentivaram a migração para a região (Ribeiro, 2017). Isso resultou na formação de novos assentamentos e na expansão das áreas cultivadas. Além disso, a introdução da ferrovia facilitou a integração de diferentes grupos sociais, contribuindo para a diversidade étnica e cultural da região. Monbeig destaca que a zona pioneira se povoou com fazendeiros do Vale do Paraíba e colonos de diversas regiões, atraídos pelas oportunidades econômicas (Monbeig, 1940, p. 53).

Em síntese, o impacto das estradas de ferro foi além do transporte de mercadorias; elas também impulsionaram o desenvolvimento urbano. Cidades e vilas surgiram em torno das estações ferroviárias, criando polos de desenvolvimento econômico e social. Esse processo de urbanização foi essencial para a modernização da Alta Araraquarense, proporcionando acesso a mercados, serviços e novas oportunidades econômicas para a população local.

TABELA 1. A tabela apresenta o crescimento populacional das regiões paulistas.

Tabela 1 – População por Regiões do Estado de São Paulo, 1872-1920									
Regiões	1872	%	1886	%	1907	%	1920	%	
Capital	46.775	5,6	74.895	6,2	352.375	11,3	654.578	14,3	
Vale do Paraíba e Litoral Norte	251.423	29,9	335.932	27,7	474.919	15,3	484.699	10,6	
Sorocaba	78.763	9,4	103.789	8,6	150.532	4,8	190.423	4,2	
Central	141.234	16,8	179.021	13,0	394.476	12,7	487.175	10,6	
Mogiana	122.057	14,5	184.021	15,2	621.782	20,0	811.974	17,7	
Paulista	69.614	8,3	133.733	11,0	362.109	11,7	530.257	11,6	
Araraquarense	16.347	1,9	33.151	2,7	281.905	9,1	583.801	12,7	

Fonte: Colieste, 2018.

A tabela de registros populacionais (tabela 1) reforça essa expansão ao quantificar a população nas diferentes regiões. Em 1872, a região Araraquarense apresentava uma população de 16.347 habitantes, representando apenas 1,9% da população total do estado. Esse número cresceu significativamente, alcançando 33.151 habitantes em 1886, representando 2,7% da população total. Esse aumento inicial, embora modesto, indica os primeiros movimentos de colonização e desenvolvimento econômico.

Por consequência, o avanço da "Frente Pioneira" foi responsável por urbanizar 65% do território do estado de São Paulo, principalmente entre os séculos XIX e XX. Esse movimento de expansão foi impulsionado pela combinação do cultivo de café e a dispersão das ferrovias, que permitiram a integração econômica e a criação de novas áreas de produção (Schiavon, 2020).

Contudo, o desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo, no início do século XX, trouxe além de desenvolvimento urbano, grandes mudanças drásticas à paisagem da região. No ano de 1900, cidades como Ribeirão Preto, São Manoel, Jau e Araraquara já apresentavam uma transformação significativa, com uma vasta extensão de terras ocupadas por plantações de café, caracterizando um verdadeiro "oceano de café". Essas áreas tinham menos de 50% de suas florestas naturais preservadas (Monbeig, 1984). O professor Monbeig destaca em seu livro que esses números representavam apenas o começo de um processo de desmatamento em larga escala, como pode ser observado na figura 3. Na época, decisões econômicas priorizaram a ocupação de novas áreas em detrimento da preservação da vegetação natural, evidenciando a busca incessante por lucro imediato.

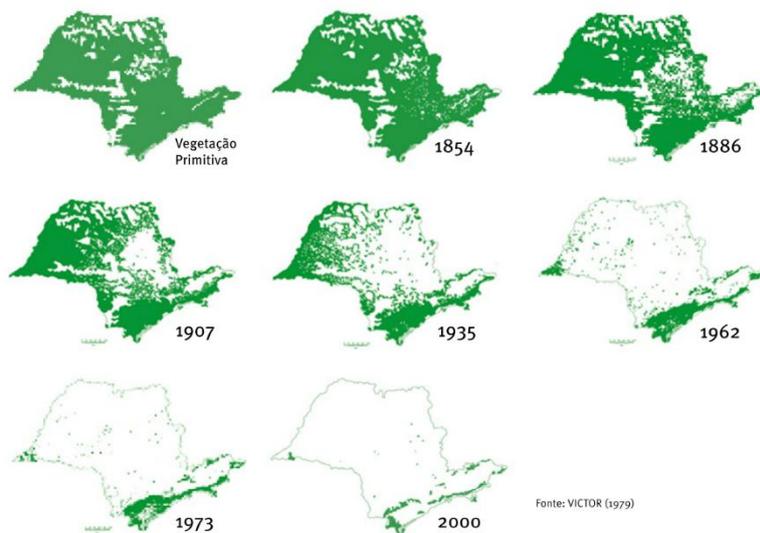


FIGURA 3. Análise da vegetação do estado de São Paulo primitiva e atual  
 Fonte: Instituto de Pesquisas Ambientais, 2022.

### CONCLUSÕES

A Alta Araraquarense, em São Paulo, desempenhou um papel crucial na transformação econômica do Brasil no final do século XIX e início do século XX, passando de uma economia baseada na cana-de-açúcar e mineração para uma robusta economia agrícola centrada na produção de café. Segundo Monbeig (1984), a construção de ferrovias foi essencial para essa mudança, conectando a região a mercados nacionais e internacionais e facilitando o crescimento econômico. As ferrovias, como a Companhia de Estradas de Ferro Araraquara e a Alta Sorocabana, foram fundamentais para escoar a produção de café e fomentar a industrialização incipiente da região.

Além dos impactos econômicos, a expansão cafeeira e a construção de ferrovias moldaram a paisagem e a estrutura social da Alta Araraquarense. O cultivo intensivo de café resultou em novos assentamentos, aumento da diversidade cultural e desmatamento significativo, trazendo desafios ambientais e sociais como a concentração fundiária e especulação imobiliária. O desenvolvimento da região e a infraestrutura ferroviária não apenas impulsionaram o crescimento econômico, mas também evidenciaram a complexa relação entre desenvolvimento e impacto ambiental que continua a influenciar a região.

### CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

Todos os autores contribuíram com a revisão do trabalho e aprovaram a versão submetida.

### AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq, pela concessão da bolsa de iniciação científica e ao campus Votuporanga do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo - IFSP, pelo apoio ao desenvolvimento do projeto.

### REFERÊNCIAS

AMASP - ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA ARARAQUARENSE. [S. l.: s. n.], 2024. Disponível em: <http://amasp.com.br>. Acesso em: 24 jul. 2024.

COLISTETE, R. P. Regiões e Especialização na Agricultura Cafeeira: São Paulo no Início do Século XX. *Revista Brasileira de Economia*, [s. l.], v. 69, n. 3, p. 331–354, 2015. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rbe/article/view/9003>. Acesso em: 24 jul. 2024.

EGLER, C. A. G. Crise e dinâmica das estruturas produtivas regionais no Brasil. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. **Brasil: questões atuais da regionalização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISAS AMBIENTAIS. Inventário da cobertura vegetal nativa do Estado de São Paulo. Disponível em: <<https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/ipa/2022/06/inventario-da-cobertura-vegetal-nativa-do-estado-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 21 fev 2024.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Metodologia Científica**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2011.

LIRA, L. A. de. Pierre Monbeig e a formação da geografia brasileira: uma ciência no contexto do capitalismo tardio. Erosão dos valores literários, tentação à ação e sistematização do método (1925-1957). [S. l.: s. n.], 2017. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-02052017-141207/pt-br.php>. Acesso em: 24 jul. 2024.

MARTIN, A.; MENDES, L.; BORGES, M.; GIMENEZ, M. Anais de Historia CPTL - 2006.pmd - Campus de Trãas Lagoas. [S. l.: s. n.], 2006. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/view/29190763/anais-de-historia-cptl-2006pmd-campus-de-tras-lagoas>. Acesso em: 24 jul. 2024.

MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. [s.l.] Editora Polis, 1984.

NOGUEIRA, C. E. O lugar da fronteira na geografia de Pierre Monbeig. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/T.8.2013.tde-11042014-120515. Acesso em: 2024-02-15.

RIBEIRO, E. Os caminhos de ferro no Estado de São Paulo: ascensão e queda- 1860-1990. Revista Percurso, [s. l.], v. 4, n. 2, p. 33-57, 2017. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49544>.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017.

SCHIAVON, T. Patrimônio da mobilidade no Brasil e o processo de identificação e valorização do território. Ferrovias e as paisagens industriais da região Oeste do Estado de São Paulo. Faces da História, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 90-122, 2017. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/406>. Acesso em: 24 jul. 2024.

SOUZA, M. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2022.