http://journal.unoeste.br/index.php/cs/index
DOI: 10.5747/cs.2021.v5.n3.s147
ISSN on-line 2526-7035

Colloquium Socialis

Submetido: 10/11/2020 Revisado:02/07/2021 Aceito: 24/02/2022

ORIGEM DAS CIDADES DA NOVA ALTA PAULISTA - A CONTRIBUIÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Andrews Souza

Universidade Nove de Julho – UNINOVE, SP. E-mail: andrews_01@live.com

RESUMO
A pesquisa explora a relação ferrovia e a dinâmica urbana, investiga-se a gênese da implantação e o processo de expansão regional. O estudo utiliza-se da análise empírica de leitura e interpretação de fontes documentais, iconográficas e cartográficas por meio de observação para explorar o processo de urbanização da região conhecida como Nova Alta Paulista (extremo oeste paulista), que surgiu ao longo da ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), ramal do tronco oeste. O recorte da pesquisa reforça a importância do resgate histórico para evidenciar o impacto da infraestrutura regional no desenvolvimento das cidades.
Palavras-chaves: planejamento urbano; planejamento regional; ferrovia; nova alta paulista.

ORIGIN OF THE CITIES OF NOVA ALTA PAULISTA - THE CONTRIBUTION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

ABSTRACT
This research explores the relationship of railroad and the urban dynamics, the genesis of the implantation and the expansion process are investigated. The study uses empirical analysis of reading and interpretation of documentary, iconographic and cartographic sources through observation to explore the urbanization process of the region known as Nova Alta Paulista (extreme west of São Paulo), which emerged along the railway of the Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), a branch of Tronco Oeste. The research reinforces the importance of historical rescue to highlight the impact of regional infrastructure on the urban development.
Keywords: urban planning; regional planning; railways; nova alta paulista.

INTRODUÇÃO

Como toda malha viária concebida em escala regional, a infraestrutura ferroviária, tem sua origem marcada pelo estimulo à produtividade, sendo que o transporte ferroviário desempenhou uma função valiosa como indutor econômico e desbravador de seu território, viabilizando o escoamento da produção e ocupação de seu território. Sendo a atividade agrícola, principalmente a hegemonia na exportação do café a partir da metade do século XIX e no início do século XX um dos principais vetores para a organização e expansão do território paulista (TOSI; FALEIROS, 2011).

Segundo Monbeig (1943), ocorreu uma sincronia entre as expansões cafeeira e da ferrovia, sendo que as estações surgiram como pontos de apoio para o escoamento de produtos e o atendimento, alimentação e manutenção das máquinas, criando assim pontos de apoio para a exploração econômica da região. Com a eficácia ferroviária no escoamento da produção cafeeira para o porto de Santos, tamanha a sua importância que seus eixos denominavam e configuravam as regiões.

À medida que as linhas ferroviárias avançavam ao sentido oeste, acompanhando o desenvolvimento e migração das plantações de

café, novas cidades ou cidades já estabelecidas, configuravam-se como grandes referências em seus núcleos regionais.

As cidades que se formavam paralelamente as ferrovias, conseguiram independência financeira e produtiva, sendo sua característica de padrão de ocupação no ciclo econômico do café, onde a produção era feita em grandes fazendas, sendo suas transações em apenas um único centro regional e tendo seu escoamento para apenas um porto.

Sendo que essa forma de aplicação, induziu o formato das ferrovias e consequentemente a constituir as essenciais cidades do interior, onde conseguiram independência financeira e produtiva, pois não tinham ligações diretas com as cidades capitais, tornando-se cidades relativamente isoladas. Sendo sua característica de padrão de ocupação no ciclo econômico do café, onde a produção era feita em grandes fazendas (GRANDI, 2007).

Como o caso da região da Nova Alta Paulista, que teve em suas terras a implantação da linha tronco oeste, ligando a cidade de Itirapina/SP até a cidade de Panorama/SP na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, sendo uma das últimas ferrovias implantadas em solo paulista, ramificação do conjunto ferroviária, trecho oeste da CPEF.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho é analisar como se deu a formação regional das cidades da Nova Alta Paulista, com uma base metodológica realizado por meio de observação empírica, de leitura e interpretação de fontes documentais, iconográficas e cartográficas.

METODOLOGIA

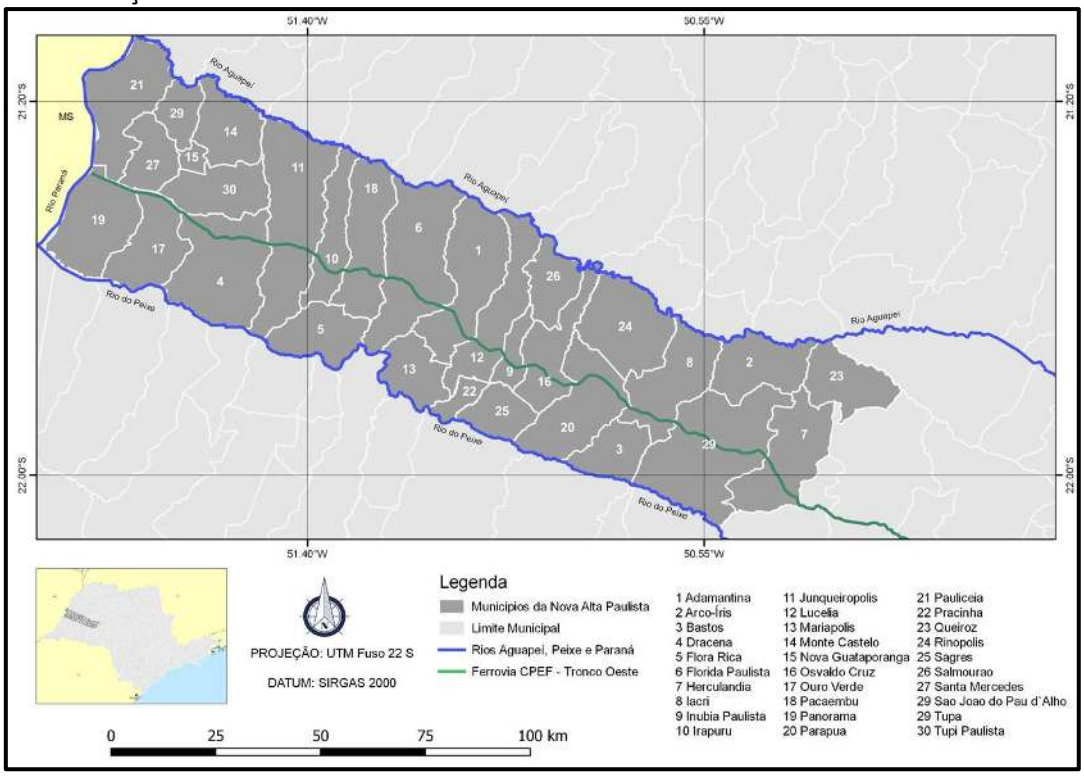
Utilizando, por meio da observação empírica, da leitura e interpretação das fontes documentais, cartográficas, iconográficas e do entendimento dos procedimentos, buscamos estudar a produção do espaço urbano, suas mudanças e permanências que se evidenciaram no planejamento do espaço urbano.

De uma perspectiva metodológica, a pesquisa foi realizada através dos estudos de mapas das cidades da região da Nova Alta Paulista, analisando o projeto de implantação, durante sua expansão e a atual malha urbana, observando o seu crescimento, o parcelamento, o traçado, a localização da ferrovia, os outros elementos morfológicos e a relação entre si.

Para este estudo, a delimitação espacial da Região da Nova Alta Paulista é caracterizado da seguinte forma, ao sentido Norte até o Rio Aguapeí, ao limite Oeste até o Rio Paraná, ao limite sul o Rio do Peixe e ao limite Leste a divisão dos membros da Associação dos Municípios da Nova Alta Paulista (AMNAP), sua principal representação política desde 1977 (GIL, 2007).

Totalizando 30 cidades, Adamantina, Arco-Íris, Bastos, Dracena, Flora Rica, Flórida Paulista, Herculândia, Iacri, Inúbia Paulista, Irapuru, Junqueirópolis, Lucélia, Mariápolis, Monte Castelo, Nova Guataporanga, Osvaldo Cruz, Ouro Verde, Pacaembu, Panorama, Parapuã, Paulicéia, Pracinha, Queiroz, Rinópolis, Sagres, Salmourão, Santa Mercedes, São João do Pau D'Alho, Tupã e Tupi Paulista como é apresentado na Figura 01 no mapa de localização das cidades da Nova Alta Paulista.

Figura 01. Localização das cidades da Nova Alta Paulista



Fonte: Elaborado pelo Autor (2020).

Para o desenvolvimento da pesquisa, tomamos como base três tipos de informações: sendo a primeira uma análise histórica do desenvolvimento da região, com base em livros, teses, artigos em revistas cientificas, documentos municipais, no museu da CPEF e na Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). O segundo consiste no levantamento de dados estatísticos e o terceiro de dados cartográficos.

No que se refere aos levantamentos dos dados estatísticos, as informações foram obtidas com base nos bancos de dados virtuais disponibilizados por instituições como do IBGE e da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE).

Para o levantamento dos dados cartográficos e iconográficos, as informações foram obtidas no Arquivo Público do Estado de São Paulo, no Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (IGC), do plantas cartográficas do IBGE e da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA).

RESULTADOS

Com a coleta de dados sobre o avanço histórico e geográfico da região, é delimitado em três grandes marcos para o seu desenvolvimento. A relação do café com as estradas de ferro, a necessidade de desenvolver novas terras e por fim, seu nascimento e parcelamento de suas terras.

Café e ferrovia

Com o declínio da exportação do ouro em Minas Gerais, volta como opção econômica o modelo agroexportador. O café, chegou ao Brasil pelos portos do Rio de Janeiro, no final do século XVIII, onde inicialmente foi implantado ao longo da região do Vale do Paraíba e na região do Fluminense (MATTOS, 1981).

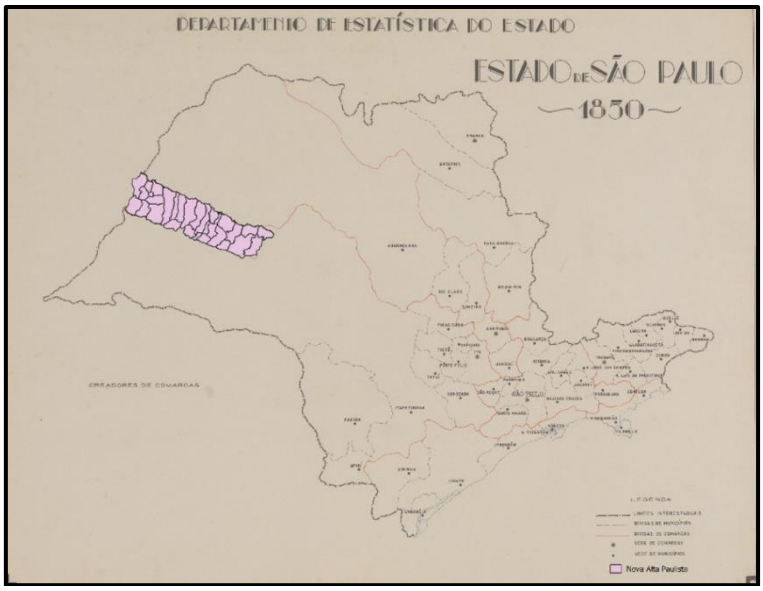
Entre os anos de 1830 e 1850, a região do Vale do Paraíba se tornou o centro da produção do café e sua exportação ainda era feita por escravos ou em lombo de animais, sendo sua produção escoada para o porto de Ubatuba e o de Caraguatatuba.

O estado de São Paulo, havia-se desbravado apenas em sua região litorânea, no entorno do município de São Paulo e seguindo para três sentidos, rumo ao estado do Rio de Janeiro (Capital do Brasil entre os séculos XVIII e XX), sentido à região Sul do Brasil, e por fim o estado de Minas Gerais, rumo dos bandeirantes em busca do ouro, evento histórico ocorrido entre os séculos XVII e XVIII quando o Brasil era colônia de Portugal.

Em meados da década de 1850, começou o processo de repartições e fragmentações das

antigas propriedades rurais para a implantação da cultura do café. A Figura 02 apresenta o mapa com o território paulista no ano de 1850, elaborado pelo "Departamento de Estatística do Estado de São Paulo", apresentando os limites municipais da época e seus limites de comarca, acrescido da sobreposição da localização da região da Nova Alta Paulista.

Figura 02. Mapa do estado de São Paulo em 1850



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo (2020).

O cultivo de café se estabeleceu de forma rápida com o crescimento de sua comercialização, mesmo com as dificuldades que os caminhos estabeleciam, desde as primeiras décadas do século XIX. O governo imperial mostrava interesse no início das construções de malhas ferroviárias, havia tanto interesse econômico com a exportação dos produtos agrícolas, quanto defesas estratégicas das fronteiras (MORAIS, 2002).

A importância da ferrovia para a cafeicultura se mostra presente ao tornar economicamente viável o acesso de novas terras, rebaixando os custos do transporte e elevando os níveis da produção já que com a utilização deste, as perdas por não conseguir dar vazão a produção devido ao distanciamento das fazendas, por extravios e demais condições incertas foram rapidamente reduzidas (STEFANI, 2011).

O primeiro projeto da estrada de ferro surgiu em 1838, ocasionando na falência do grupo de investidores onde, o projeto foi retomado em abril de 1856 pelo Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Sousa). Sendo construída com capital inglês e tornando-se a mais importante ferrovia paulista, denominada de São Paulo *Railway* (SPR), sendo a única a efetuar o trajeto até o porto de Santos e por onde era escoada toda a produção cafeeira do centro-oeste e oeste da província (GARCIA, 1992).

A importância do café no mercado internacional, ocasionou como o maior incentivo para que as fazendas de plantações cafeeiras ocupassem áreas cada vez mais adentro da região paulista, com as ferrovias seguindo o ritmo de implantação do café, auxiliando no escoamento do produto, tornando o país líder mundial na produção cafeeira.

Após o fim do Segundo Reinado, que durou entre os anos de 1840 e 1889, o estado de São Paulo, se desenvolve a partir da mudança política, aproveitando-se da situação e apresenta altos índices de crescimento urbano, populacional e econômico. Resultado da política café com leite e de mudanças na estruturação do federalismo brasileiro, com ajuda do estado de Minas Gerais (GRANDI, 2007).

Os imigrantes, a partir de 1880, formaram a base da mão de obra agrária, agregando o crescimento da população e representando a introdução do trabalho assalariado na economia local.

O primeiro período republicano no Brasil, até 1930, foi controlado pelos estados de São Paulo, Minas Gerais e o Rio de Janeiro. Sendo a

importância econômica do café do estado de São Paulo e dos gados e leite pelo lado do estado de Minas Gerais, os pilares que sustentaram a "política café-com-leite", sendo alterados os presidentes da república entre os paulistas e os mineiros. Pelo lado dos paulistas, a ferrovia como principal forma de ligação entre os locais, puxou a expansão da cafeicultura, atraiu milhares de imigrantes e permitiu a colonização de diversas áreas do interior do estado.

O desenvolvimento do estado de São Paulo, a exemplo do que sempre ocorrera no país, não derivava de um plano central, ao contrário, ganhava a forma que se desenhava principalmente com o avanço do capital. Interligando áreas de produção, portos de exportação, a capital, e as principais cidades-polos da época, as ferrovias desempenharam papel estratégico na conjuntura econômico-político-social paulista e nacional no século XIX (GIL, 2007).

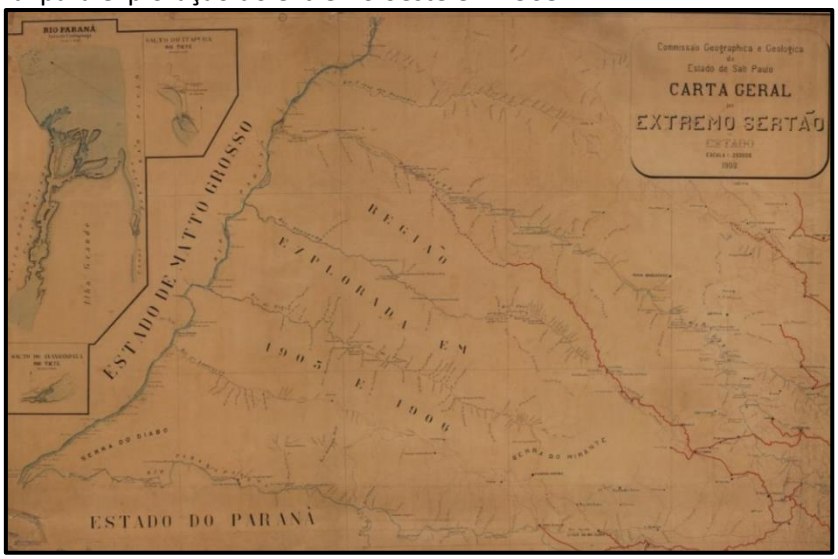
Elas foram traçadas e conduzidas pelos interesses dos gestores, dos produtores e dos comerciantes de café, e os longos quilômetros de seus trilhos eram estendidos depois que o povoamento e a produção agrícola asseguram fretes que compensasse a sua instalação.

Exploração ao sertão desconhecido

A última região paulista que teve seu desenvolvimento fortificado, se encontra ao extremo oeste paulista, antes conhecido apenas como "sertão, terra ocupadas por indígenas", onde teve sua exploração no início do século XX, entre os anos de 1905 e 1906, como mostra a Figura 03, um mapa de 1908 elaborado pela "*Commissão Geographica e Geologica*" intitulado como carta geral do Extremo Sertão.

> [...] exploração do extremo sertão do estado de São Paulo, colocado na vanguarda do progresso do Brasil, tinha o seu território dividido em duas regiões bem distintas: uma, a mais próxima do litoral, cheia de vida e atividade, graças à fertilidade de suas terras, ao grau de adiantamento de sua lavoura, ao considerável comércio estabelecido, à corrente imigratória bem encaminhada e à desenvolvida rede de viação férrea, prosperava sempre, em progressão crescente; enquanto a outra compreendida pelos rios Tietê, Paraná, Paranapanema e as cabeceiras do Peixe e Feio, era inteiramente desconhecida e habitada pelos ferozes índios coroados. [...] O Governo do Estado, observando este contraste e querendo abrir novas fontes de produção e de expansão ao desenvolvimento do Estado e bem assim levar a civilização àquela grande zona, confiou à Comissão Geográfica e Geológica a árdua tarefa de explorá-la, sendo este o primeiro passo do empreendimento ousado que tinha em vista. [...] Foram logo elaboradas as instruções para a execução desses penosos trabalhos, e o Sr. Dr. Presidente do Estado aprovou-as por decreto nº 1.278 de 23 de março de 1905 [...] (LUCIO *apud* CARDOSO, p. 54, 2014)

Figura 03. Carta geral para exploração do extremo oeste em 1908.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo (2020).

A qualidade das terras na região oeste, despertou um grande fluxo de exploradores, atraídos pelas áreas com vistas ao plantio da cafeicultura pela riqueza dos solos para a exploração e especulação das terras (SPOSITO; SILVA, 2007).

A região da Nova Alta Paulista foi sendo desbravada. O povoamento contou com recursos e vantagens oferecidas pela chegada da malha ferroviária, se tornando a infraestrutura básico para o desenvolvimento econômico e cultural da região. O escoamento do café e o abastecimento de mercadorias para a região, permitiram o desenvolvimento da região, além de promover efetivamente o surgimento de vários centros urbanos ao longo de seu eixo ferroviário (TAVARES, 2015).

A CPEF, com grande volume e procura na região do extremo oeste, principalmente na região do espigão divisor Peixe/Aguapeí, também saindo de Campinas, pretendia adentrar terras mato grossenses. Tomou o rumo da Depressão Periférica Setentrional, onde localizam-se as cidades de Limeira, Rio Claro, Araraquara e Jaú.

A continuação dos trilhos CPEF pelo espigão divisor Peixe-Aguapeí, entre as cidades de Marília e Panorama, seguiu na esteira do esforço final da cafeicultura paulista, aproveitando a oportunidade do desenvolvimento do local, uma vez que as demais sub-regiões delimitadas pelos divisores de água já tinham os trilhos implantados. A região da Nova Alta Paulista, foi um desdobramento da região da Alta Paulista, compreendendo terras que se estendem pelo espigão dos Rios Peixe e Aguapeí, seguindo até a margem direita do Rio Paraná, no município de Panorama (SPOSITO; SILVA, 2007).

Nascimento da Nova Alta Paulista

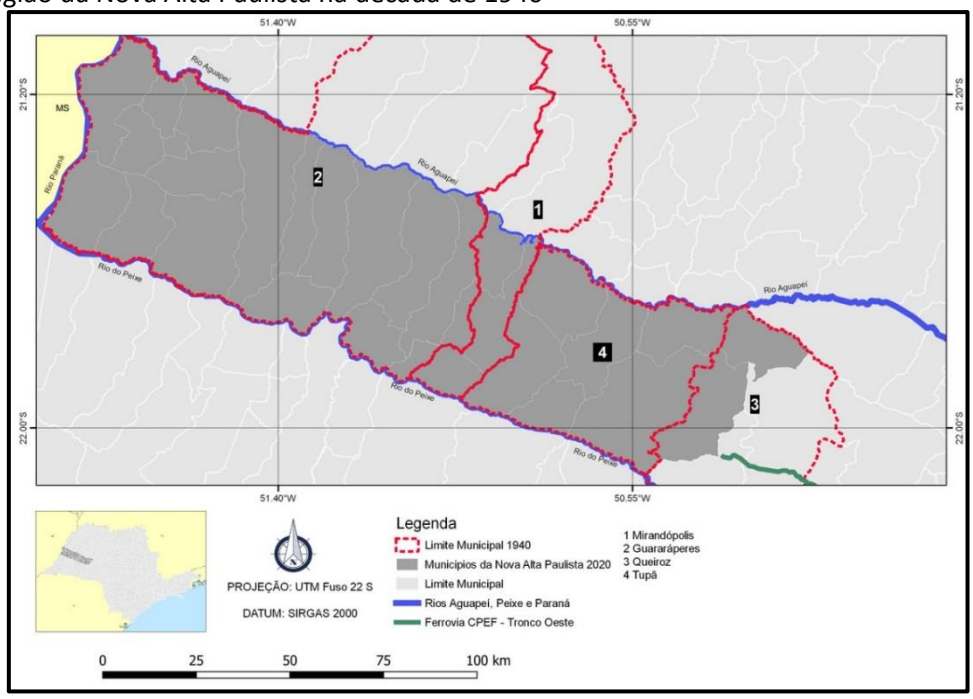
Em meados da década de 40, a região passa por uma transformação social, econômica e política, com a construção de novos papéis urbanos, novas (re)definições territoriais com o nascimento de centros urbanos que não necessariamente surgiram em implicação de números populacionais, mas em decorrência da política e de outros fatores como a especulação empreendida pelas companhias de colonização e pelos latifundiários que queriam aumentar extraordinariamente seus lucros. Os colonos tinham de se fixar em determinadas localidades próximas aos centros urbanos que pudessem atender às demandas inadiáveis da população, e por isso a grande fragmentação do território.

Com a implantação da estrada de ferro houve um aumento no interesse pela exploração da cafeicultura, que possibilitou uma expansão nos investimentos financeiros na produção de café da região tendo está adquirido meios para competir no mercado externo. Sem o transporte adequado, a cultura da produção do café era inviável. Devido a tendência de urbanização e industrialização do país, inaugurada no início da década de 1930, tendo como carro chefe as indústrias automobilísticas, os diretores da Companhia planejavam a extensão dos trilhos de acordo com a expressão da produção local. Com o avanço das estradas de ferro, a região da Nova Alta Paulista passou a se conectar ao Porto de Santos e por consequência à esfera internacional.

A autora Izabela Castanha Gil (2007) completa: “[...] o extremo Oeste, onde hoje se localiza a Nova Alta Paulista, constitui-se na última porção do território paulista a receber a nova onda migratória, fazendo surgir dezenas de municípios entre os anos de 1920 e 1960.” (GIL, p. 110, 2007).

A Figura 04 apresenta as divisas municipais da região no início da década de 1940, sendo constituída de apenas quatro grandes áreas, Mirandópolis, Guararapes, Tupã e Queiroz. Com a ferrovia implantada até a divisa da região, e sua ampliação em execução.

Figura 04. Região da Nova Alta Paulista na década de 1940

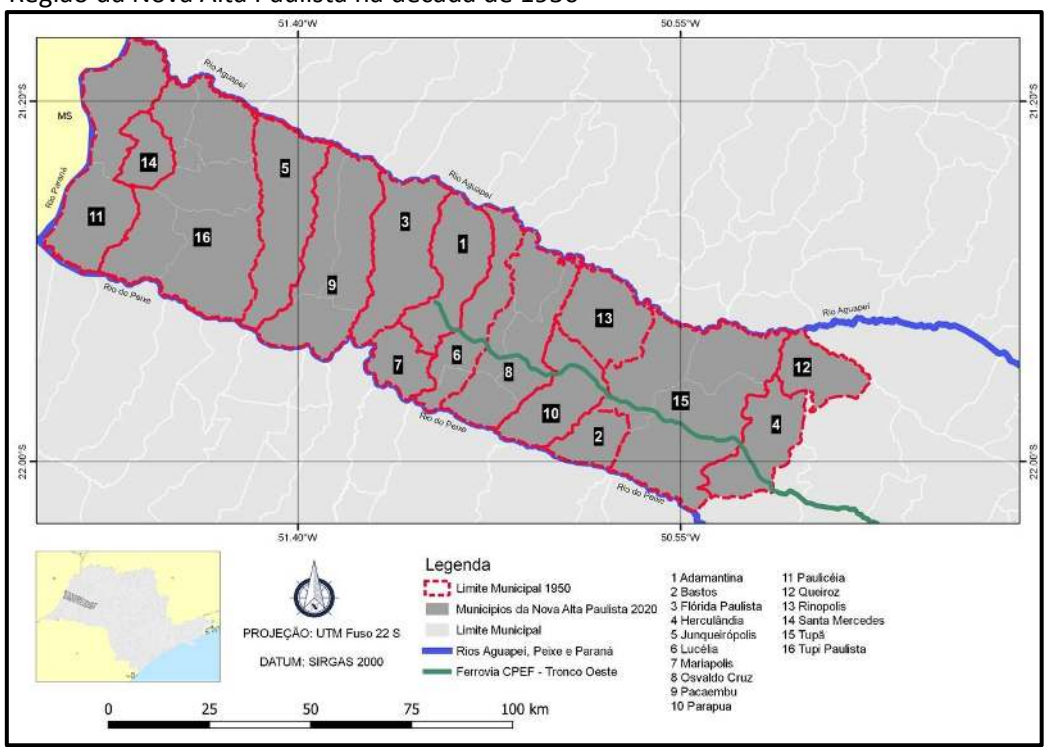


Fonte: Elaborado pelo Autor (2020).

A ferrovia seguiu-se adentrando a região, inaugurando a estação em na cidade de Tupã em 1941, na estação de Parapuã em 1949 e nas cidades de Adamantina e Lucélia em 1950. Com a inauguração das ferrovias e o escoamento dos produtos agrícolas, começa um processo de aumento o número de fazendas e o de trabalhadores.

Em outras regiões do oeste paulista, ocorria fenômeno parecido, e assim, foram-se transformando em polos regionais, atraindo, infraestrutura básica e sendo referência regional. Nesse período ocorre dois grandes processos de emancipações, as Leis nº 14.334/1944 e a nº 233/1948, apresentando 14 municípios emancipados (Herculândia, Bastos, Parapuã, Rinopólis, Osvaldo Cruz, Lucélia, Mariápolis, Flórida Paulista, Pacaembu, Junqueirópolis, Tupi Paulista, Santa Mercedes, Paulicéia), como apresenta a Figura 05 com as configurações geoespaciais dos limites municipais na década de 1950.

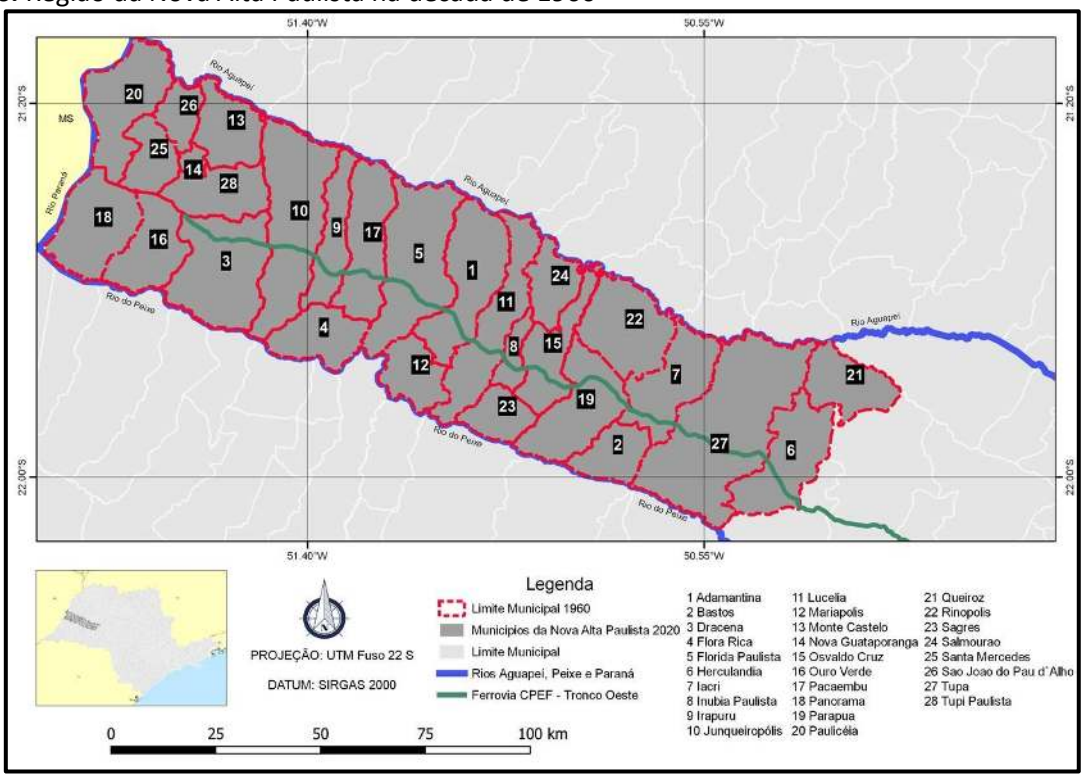
Figura 05. Região da Nova Alta Paulista na década de 1950



Fonte: Elaborado pelo Autor (2020).

A configuração espacial da Nova Alta Paulista, com a emancipação da maior parte das cidades, é representada após o final da década de 1950, sendo que as cidades de Iacri, Inúbia Paulista, Nova Guataporanga, Sagres, Salmourão e São João do Pau D'Alho emanciparam até o final desta década. A Figura 06 apresenta os limites municipais da região da Nova Alta Paulista no início da década de 1960.

Figura 06. Região da Nova Alta Paulista na década de 1960



Fonte: Elaborado pelo Autor (2020).

Numa área de aproximadamente 8.500 km², distribuída em trinta municípios, vivem aproximadamente mais de 300 mil habitantes, sendo que cerca de 85% residem nas cidades. (IBGE, 2020).

A região desenvolveu-se antes da chegada da ferrovia, entretanto sabiam previamente o traçado do mesmo, caracterizando um empreendimento comercial, e não uma experiência de colonização.

As cidades que compõem a Nova Alta Paulista são anteriores à ferrovia, como convinha às concessionárias de ferrovias de capital privado. Sabia-se, previamente, do traçado que se faria acompanhando a linha do espigão divisor Peixe-Aguapeí e este fato serviu como motivação para a valorização das terras. (GIL, 2007, p. 79).

A denotação do termo "Alta" para a região, se refere à distância até a capital paulista e não a sua altitude, conforme o autor Monbeig (1984, p. 175):

Os paulistas designam as regiões pelos nomes das companhias de estradas de ferro que as servem. Os pioneiros os fazem preceder, frequentemente, do adjetivo "Alta". Empregaremos, pois, essa nomenclatura particular. A Alta Paulista é a região a Oeste de Piratininga, entre o Peixe e o Aguapeí (MONBEIG, 1984, p. 175).

Em relação ao termo empregado de "Nova" para a região, o termo não aparece nos mapas da CPEF e nem da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). O termo foi incluído pela população local, Refere-se à sua colonização após a da Alta Paulista (Marília e região), sendo colonizada entre as décadas de 1910 e 1920, a Nova Alta Paulista, passou a receber um fluxo migratório a partir da década de 1930, referindo-se a expansão da ferrovia em relação a Região de Marília.

[...] a expressão Nova Alta Paulista tornou-se corrente após a estadualização da ferrovia, ocorrida em 1969, passando para a FEPASA, incorporando-se definitivamente no vocabulário das pessoas quando, a partir de meados da década de 1970, a região passa a buscar uma identidade própria (GIL, 2007, p.77).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs, como objetivo geral, analisar como se deu a formação da região da Nova Alta Paulista, elaborar um panorama de sua origem, uma região formada por dois pilares, a produção agrícola do café e a malha ferroviária e por fim mapear os limites municipais entre as décadas de 1940 a 1960.

Sendo que a Nova Alta Paulista é hoje, um território fragmentado, parcelado e o nível de complexidade da rede se alterou, entre influências nas partilhas e da própria região como articulações como Marília, Araçatuba e Presidente Prudente.

Uma polarização lateral foi formada a partir do distanciamento geográfico de Marília e sua desarticulação de vínculo anterior por via férrea. Tendo ao Norte Araçatuba, e ao Sul Presidente Prudente, este com ênfase no comércio, educação, entretenimento, dentre outros departamentos governamentais.

REFERÊNCIAS

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Repositório digital – documentos cartográficos.** Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/documento_cartografico. Acesso em 02 de ago. 2020.

CARDOSO, João Pedro. Aparelhos para evitar a emissão de fagulhas pelas locomotivas. **Boletim da Agricultura**. 2ª. Série. N. 7, Ano 1. Ano de 1901. São Paulo: Editora. Red. Da revista Agrícola: Tip. da Industrial de São Paulo, p. 446-455, 1901a.

CHAVES, Mariana; FRANCISCO, Arlete Maria. Origem e transformação dos núcleos urbanos das cidades de Martinópolis e Indiana. **Colloquium Socialis**. Presidente Prudente/SP, v. 1, p. 251-259, jan./abr. 2017. https://doi.org/10.5747/cs.2017.v01.nesp.s0040

GARCIA, L. B. dos R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro**: trabalho e vida operária 1930-1940. 1992. 235 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP. 1992. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/280756.

GIL, Isabel Castanha. **Nova Alta Paulista, 1930-2006**: entre memórias e sonhos. Do desenvolvimento contido ao projeto político de desenvolvimento regional. 2007. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente/SP, 2007. Disponível em:

https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/101449/gil_ic_dr_prud.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 28 mar. 2022.

GRANDI, Guilherme. **Café e expansão ferroviária**: a Campanha E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. IBGE cidades, disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/adamantina/panorama. Acesso em: 06 de ago. 2020.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Trabalhadores das ferrovias A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Revista Varia História**. Belo Horizonte, v. 32, p. 505-545, maio-ago. 2016. https://doi.org/10.1590/0104-87752016000200009

LUCIO, Silvana Tercila Maria Pettinato. **João Pedro Cardoso e a ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território paulista, 1905-1931**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2014.

MATTOS, Odilon. **Café e ferrovias:** evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Arquivo do Estado. 1981.

MELO, Ygor Santos; FRANCISCO, Arlete Maria. Origem e transformação dos núcleos urbanos das cidades de Álvares Machado e Regente Feijó. **Revista Colloquium Socialis.** Presidente Prudente/SP, v. 01 p. 740-746, jul-dez. 2017. https://doi.org/10.5747/cs.2017.v01.nesp2.s0222

MONBEIG, Pierre. O Estudo Geográfico das Cidades. **Boletim Geográfico.** Rio de Janeiro: IBGE, v. I, n. 7, out., 1943.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo, Hucitec, Polis, 1984.

MORAIS, Marcelo de. As vilas ferroviárias paulistas Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. 2002. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Carlos/SP, 2002.

SPOSITO, Eliseu Savério; SILVA, Paulo Fernandes Jurado da. Pequenas cidades da região de Presidente Prudente-SP: produção do espaço e redefinições regionais. **Revista Geografia em Atos**. Presidente Prudente, v. 2, p. 24-39. 2007.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2007.

TAVARES, Jeferson. Planejamento regional no Estado de São Paulo: pólos, eixos e a região dos vetores produtivos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regional**. São Paulo, v. 20, p.189-190, maio-ago. 2018. https://doi.org/10.22296/2317-1529.2018v20n2p344

TOSI, Pedro; FALEIROS, Rogério. Domínios do café: ferrovias, exportação e Mercado interno em São Paulo (1888-1917). **Economia e sociedade.** Campinas, v. 20, p. 17-442, ago. 2011. https://doi.org/10.1590/S0104-06182011000200008