

Caminhos verticais e colonização da Zona da Alta Paulista

The vertical ways and the settling in the High Paulista Zone

Fernando Perli
Doutor em História – Unesp - Assis
Professor - FAI

Resumo

Caminhos que cruzaram o espigão Peixe-Aguapeí, entre as décadas de 1910 e 1940, constituíram-se em estradas que interligaram povoados e cidades das regiões Noroeste e Alta Sorocabana, ambas localizadas no Oeste do Estado de São Paulo. Neste artigo, propomos analisar o papel destas rotas de ocupação no processo de colonização da *Zona da Alta Paulista*.

Palavras-chave: Colonização. Rotas de Ocupação. Região. Integração.

Abstract

Ways that had crossed the ridge Peixe-Aguapeí, between the decades of 1910 and 1940, had consisted in roads that established connection with town and cities of the Northwest and High Sorocabana regions. In this article, we consider to analyze the action of these occupation routes in the settling process of the High Paulista Zone.

Keywords: Settling. Occupation Routes. Region. Integration.

Introdução

Os caminhos verticais, entendidos como estradas que ligaram as regiões da Alta Sorocabana e Noroeste, entre as décadas de 1910 e 1940, ocuparam um papel importante na colonização da *Zona da Alta Paulista*. Esta situação geopolítica foi poucas vezes analisada em estudos sobre a história, geografia e desenvolvimento regional.

De maneira geral, em variadas pesquisas, predominou um enfoque metodológico atento à abertura e ao uso da rota leste-oeste na legitimação da região. Estes trabalhos, focados numa periodização posterior à década de 1940, tiveram diversos objetivos, em sua maioria, direcionados para compreender o desenvolvimento regional, através da expansão cafeeira, da abertura da estrada sob controle da Companhia Paulista de Transportes (CPT), da projeção da ferrovia, da configuração do extenso município de Lucélia e das tensões políticas decorrentes de disputas, pela definição do trajeto da linha férrea e oficialização de municípios.

Considerado um trabalho de vanguarda na abordagem da colonização da *Zona da Alta Paulista*, a pesquisa do geógrafo francês Pierre Monbeig, finalizada em 1949 com o título *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, pressupôs a elaboração de uma variedade de estudos, dedicados à história e geografia regional. Preparada quando o autor exerceu funções de professor, na Universidade de São Paulo (USP) durante as décadas de 1930 e 1940, apesar de apresentada à Sorbonne como tese de doutorado em Letras, a obra se impôs como importante referência na área de Geografia.

Mantendo diálogo com historiadores como Lucien Febvre e Fernand Braudel, Monbeig efetuou um trabalho de campo similar aos realizados por viajantes europeus, que percorreram o Brasil no século XIX. Em suas andanças, mapeou as frentes de colonização do interior paulista, denominando-as de *franjas pioneiras* e apontando as condições naturais e humanas. Compreendidas como etapas do que conceituou de *marcha pioneira*, as *franjas* simbolizaram os diferentes rumos seguidos por colonizadores em busca de novas terras no oeste paulista, ponto de vista primordial que desenvolveu a concepção de “*mobilidade espacial da população*” e inseriu o fato geográfico como um movimento de meios de transportes, viajantes e mercadorias.

O sentido dinâmico dado pelo autor às *franjas pioneiras* permitiu apurar o processo de ocupação da *Zona da Alta Paulista* entre 1912 e 1945. Numa representação cartográfica sobre a colonização da região em 1929, evidente era o destaque dado aos patrimônios e cidades, como Varpa, Bastos, Tupã e Marília. Dentre estes pontos urbanos, destacava-se Marília, pela maior proximidade dos trilhos da CPT, que se encontravam na cidade de Piratininga.

De maneira preliminar, Monbeig tratou da existência de caminhos abertos em matas do sul e norte do espigão Peixe-Aguapeí visando a passagem de colonizadores e o escoamento de mercadorias. Na ocasião, o autor conferiu um sentido decadente aos caminhos verticais que, na década de 1940, perdia interesse de colonizadores devido à expansão da linha férrea em direção ao oeste da Alta Paulista.

Comprazem-se os paulistas, freqüentemente em sublinhar a existência de alinhamentos urbanos, perpendiculares às diretrizes do relevo, como os de Cafelândia – Marília – Assis e Valparaíso – Lucélia – Presidente Prudente, e de induzir daí uma influência geográfica decisiva sobre as facilidades de comunicação. Mas, a penetração para Marília se fez, em 1912, a partir de Cafelândia, e para Lucélia, a partir de Martinópolis, estando os criadores desses dois patrimônios mais preocupados em assegurar a ligação com os trilhos da Paulista e aproveitar-se do avanço rumo ao Paraná do que desejosos de manter as relações laterais. Pouca coisa são os intercâmbios com as zonas paralelas, até o momento em que a massa da população se torna bastante considerável para alimentar várias direções de tráfico. Explicar o surto do patrimônio de espigão pela facilidade das relações laterais equivaleria a uma justificação *a posteriori*. (MONBEIG, 1998, p. 342).

Pelo olhar de Monbeig não foi possível compreender o papel exercido por rotas que rasgaram as matas do extremo oeste do espigão. Diante das dificuldades de mapeamento e acesso a fontes históricas sobre a Alta Paulista, poucas eram as referências de caminhos abertos antes da década de 1940, que apresentavam fluxo de colonos e mercadorias. Materiais esparsos demonstram que, embora tímidos, diversos caminhos verticais foram abertos a partir de povoados localizados na Alta Sorocabana e Noroeste. O uso destes caminhos possibilita entender que a colonização da Alta Paulista foi marcada pela influência de vilarejos formados nestas regiões, constituindo rotas de integração.

Como fontes, além das existentes em instituições públicas - como Prefeituras, Câmaras e Bibliotecas de municípios da Alta Paulista -, acrescentamos as particulares, que tivemos acesso através de pesquisas em meados da década de 1990. Uma destas, um rico material de proprietários da antiga Fazenda União, localizada no atual município de Santa Mercedes, demonstra que, antes mesmo da configuração geográfica e institucional do extenso município de Lucélia, terras localizadas próximas ao ribeirão das Marrecas e rio Paraná eram desbravadas por empregados de proprietários residentes na cidade de Santos. Tais fontes, na maioria correspondências postais que se juntaram a mapas, relatos, documentos oficiais e depoimentos orais, permitiram apurar que outros caminhos verticais serviram de referência para a locomoção de colonizadores na *Zona da Alta Paulista*, antes mesmo da especulação de terras, causada pelos rumores da chegada dos trilhos da CPT.

No final da década de 1920, do lugar em que a ferrovia havia chegado até os povoados originados entre os rios Aguapeí e Peixe, os caminhos usados pelos colonizadores eram uma estrada de terra, que alcançava o povoado de Tupã e outras que ligavam as regiões Noroeste e Alta Sorocabana.

A concorrência rodoviária era mais vigorosa ainda entre as cidades da Alta Sorocabana e as da

Noroeste, que visavam o controle das plantações de Gália, Garça e Marília. Os imigrantes letões de Varpa haviam construído uma estrada de Quatá à sua colônia, na margem direita do rio do Peixe. As trinta primeiras famílias japonesas que em 1929 fixaram-se em Bastos chegaram por estradas ligadas à Sorocabana. A penetração dos pioneiros em Tupã foi igualmente realizável porque foram abertos caminhos entre as estações de Quatá e Rancharia e o espigão Peixe-Aguapeí. (MONBEIG, 1998, p. 199).

Fazendo parte de um complexo nativo denominado *Zona da Mata*, as terras localizadas entre os rios do Peixe e Aguapeí, segundo concepção reinante na década de 1920, *estavam prontas* para serem ocupadas. As regiões da Alta Sorocabana e Noroeste, por possuírem uma colonização adiantada através da formação de vilas e cidades como Campos Novos, Platina, Assis, Sapezal, Quatá, Presidente Prudente, Presidente Epitácio, Santo Anastácio, Araçatuba, Valparaíso e Andradina, espremiavam as terras do espigão, possibilitando nestes anos uma concorrência entre empresas imobiliárias interessadas na venda de propriedades rurais e lotes de projetos urbanos. (MONBEIG, 1998, p. 201)

Ainda segundo Monbeig:

(...) o povoamento do espigão entre o rio do Peixe e Aguapeí levou, portanto, à Noroeste e à Sorocabana um alargamento de seus raios de ação, graças às estradas e caminhos. As duas Companhias disputavam o controle de um sertão onde a invasão apenas começava. Entre os domínios de uma e de outra, os limites eram incertos e não pareciam identificar-se com as grandes linhas topográficas. (MONBEIG, 1998, p. 200).

Apesar de não ter acesso a fontes que pudessem direcionar sua análise para a ocupação do extremo oeste do espigão, o autor identificou a abertura de estradas que ligaram as duas regiões, servindo de apoio a proprietários de terras e aos primeiros residentes de patrimônios. Neste sentido, acrescentamos que, destas incursões, povoados importantes na colonização, acabaram sendo integrados por caminhos que promoveram o nascimento de outros núcleos. Das estradas que chegaram a ultrapassar os leitos do Peixe e Aguapeí, podemos citar pelo menos seis, que cruzaram as terras intermediárias aos rios, dentre as quais três identificadas por Monbeig.

Um dos caminhos verticais mais antigos, percebido pelo geógrafo francês, datado da década de 1910, serviu de comunicação entre propriedades rurais de Cafelândia, localizadas na região do Alto Aguapeí, e terras que estavam sendo abertas para a plantação de café e produtos de subsistência ao sul do rio. Nestas matas foram abertos clarões que serviram, a princípio, para a criação de porcos e algumas centenas de pés de café. As incursões sentido sul abriram picadas transformadas num estreito trajeto que buscava a Alta Sorocabana. Através deste caminho, colonizadores intensificaram presença com aquisições de extensas glebas, que em sua maioria, contavam com projetos urbanos para serem valorizadas, mantendo contato com Marília e estendendo-se até Campos Novos, Platina e Assis, na região da Alta Sorocabana. Com esta abertura, foi possível interligar e alargar picadas que consolidaram um dos trajetos mais clássicos para se cruzar, em sentido sul-norte, extensões há tempos denominadas de *terras desconhecidas*.

Outro caminho apontado por Monbeig foi configurado na década de 1920. Este, com importante função no desenvolvimento econômico da Alta Paulista, foi concluído em direção ao povoado de Tupã, embora tivesse saídas ramificadas de Rancharia, Quatá e Sapezal. Ao passar pelo rio do Peixe, as picadas vindas de Sapezal e Quatá atingiram Varpa, colônia de letões que serviu de ponto de referência para o desbravamento de matas ao sul do espigão. A estrada de Rancharia alcançou a colônia japonesa Bastos e, assim como outros trajetos, foi direcionada para atingir Tupã.

Os motivos de estas estradas confluírem para o patrimônio de Tupã eram convincentes para os colonizadores. Em lugares mais próximos de cidades que se destacavam no oeste paulista, como a antiga Bauru e a crescente Marília, desde 1929, as empresas realizavam uma expansão de negócios imobiliários. Destes empreendimentos, a Companhia Colonizadora Alta Paulista, no final dos anos de 1920, planejou Tupã. Tendo à frente Luiz de Souza Leão, a cidade foi idealizada com características modernas, largas avenidas

e amplo espaço de locomoção (ENM, 1974, p. 570).

Do antigo município de Quatá, com a abertura das referidas estradas, muitas foram as contribuições para a colonização das terras próximas à Tupã, tendo em vista a frequência de moradores à localidade para solucionarem problemas. Estes caminhos, mais antigos do que outros, auxiliaram no desbravamento das extensões sucumbidas à influência de Marília que, diante da chegada dos trilhos da CPT, impôs sua força econômica através das facilidades de locomoção para a capital e litoral do Estado.

A hegemonia de Tupã, representada pela elevação a distrito de paz em 1934 e município em 1938, decorreu da localização e do papel ocupado na logística de escoamento de produtos agrícolas e mercadorias entre regiões mais desenvolvidas e vilarejos que estavam sendo abertos. Poucas foram as observações de Monbeig sobre as incursões sertanejas e a formação de patrimônios a oeste da cidade planejada por Souza Leão, salvo a análise em que se dedicou a Lucélia, povoado que surgiu no espigão através da próspera relação com Martinópolis, Valparaíso e a própria Tupã.

A origem de Lucélia inseriu-se num processo de tensão política entre proprietários de glebas que, na pretensão de valorizarem suas posses, reservaram em seus mapas espaços para a formação de patrimônios. Diante das circunstâncias logísticas e naturais da colonização, estes projetos urbanísticos não saíram do papel ou desapareceram em decorrência da supremacia de uns povoados sobre outros. Este foi o caso dos patrimônios *Zona da Mata, Cayres e Reno*, que sucumbiram perante o fortalecimento de Lucélia (ENM, 1974, p. 305).

O foco de maior tensão política durante a década de 1930, carente de maior atenção de estudiosos da História Regional, foi o da fundação do *Patrimônio Zona da Mata*, por Luiz Ferraz de Mesquita. Presupondo a análise das *lutas de classificação* num campo de relações de poder (BOURDIEU, 2000, p. 118), é possível entender que seu projeto foi motivo de discussão e dissensão política entre aqueles que apoiavam Lucélia como ponto de referência para as terras de José de Freitas Cayres, Max Wirth e João Palma Renó.

Um dos fatores do desenvolvimento esteve relacionado ao caminho vertical que ligava o vilarejo a Martinópolis, Santo Anastácio e Presidente Prudente. Esta vereda situou Lucélia numa condição estratégica perante a *Zona da Alta Paulista*, pois além de centralizada entre o rio Paraná e os municípios de Tupã e Marília, tinha contatos mais eficientes com cidades de expressividade das regiões Noroeste e Alta Sorocabana.

Apesar de a formação de Lucélia ter sido identificada por Monbeig a partir de caminhos que a colocaram numa posição de destaque, rotas verticais de colonização, existentes entre a cidade e a divisa com o Estado do Mato Grosso, não foram abordadas ante a ausência de materiais. Com vistas a este problema, ao nos depararmos com fontes históricas do final da década de 1920, constatamos um fluxo de colonizadores por caminhos verticais, que marcaram a abertura de terras mais próximas ao rio Paraná. Além da abertura de uma estrada ligando os povoados de Andradina, Presidente Venceslau e Santo Anastácio, que se ramificava atingindo várias glebas no espigão peixe-aguapeí, uma rota fluvial pelo grande rio auxiliou na colonização de terras e na implantação da pecuária na antiga região das Marrecas, nome em referência ao ribeirão afluente do Paraná.

Apesar de Andradina somente assumir na década de 1930 sua condição estratégica na colonização do extremo oeste da região Noroeste, de Presidente Venceslau em direção ao norte, foi aberto um caminho que ultrapassou o rio do Peixe e aproximou-se das propriedades das Marrequinhas. Ao alcançar o rio Feio/Aguapeí, o trajeto foi interligado com uma rústica estrada aberta para o sentido sul.

Uma das características marcantes deste caminho vertical foi uma configuração em meio a glebas muito extensas, compradas e adquiridas por famílias tradicionais, promovendo contatos entre colonizadores já estabelecidos entre os rios. O mais significativo destes latifúndios era a fazenda Boa Esperança do Aguapehy, que englobava grandes extensões na região Noroeste e adentrava o espigão, abrangendo a

região das Marrequinhas. Em 1924, o detentor destas glebas, Alcino Ribeiro da Costa vendeu para Evaristo Machado Netto 1.000 alqueires de terra. O coronel Evaristo, como era conhecido, residente em Santos, também adquiriu mais de 1.000 alqueires de posse da Sra. Avelina Gomes Teixeira, formando uma gleba de aproximadamente 2.000 alqueires, localizada no antigo município e comarca de Araçatuba.

Outros empreendedores disputaram e colonizaram terras próximas ao ribeirão das Marrecas. Data de um mapa de glebas do ano de 1929, elaborado pelo Engenheiro José Antônio Fonseca, a divisão de posses da região.¹ Dos proprietários Evaristo Machado Netto detinha uma única propriedade, a mais extensa entre as demais.²

Os primeiros trabalhos de desbravamento destas terras foram feitos por empregadores contratados pelos detentores de posses, existindo uma relação de parceria hierarquizada. Num primeiro plano, situavam-se os donos de glebas que raras vezes aportaram por estes lugares. Em segundo, estavam os administradores das empreitadas que possuíam vínculos de compadres com os donos, mantidos por uma relação de confiança. Em terceiro, enquadravam-se aqueles que, mantendo relações com o administrador, propunham realizar o desmatamento em troca do uso do solo por algum tempo para plantarem milho e outras culturas de subsistência ou ganhando extensões em decorrência do árduo trabalho de abertura de grandes clareiras para a introdução do gado. Em quarto, situavam-se trabalhadores que recebiam pelos serviços gerais de desmatamento ou de segurança da posse de terras (PERLI, 1999, p. 27).

Desde o reconhecimento destas glebas, entre 1922 e 1926, realizou-se uma rota de colonização diferente dos demais caminhos verticais. Tratou-se de um caminho fluvial, usado por pessoas influentes para conhecer suas posses próximas ao deságüe do ribeirão das Marrecas no rio Paraná. Com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana em Porto Epitácio no ano de 1924, ficou mais fácil para os colonizadores chegarem até a vila e subirem o grande rio em embarcações cada vez mais sofisticadas. Ao desembarcarem nas proximidades da barra do ribeirão das Marrecas, infiltravam-se nas matas em lombos de burros e tropeiros fixados na região.

A partir de 1928, chegou às terras o *preposto*³ Manoel Segismundo Caboclo, incumbido de administrar as propriedades dos empreendedores de Santos e recebendo uma extensão de terra pela tarefa. Nas cartas que Caboclo enviou para Evaristo Machado Netto, encontram-se ricas informações sobre o cotidiano e as relações econômicas da colonização do extremo oeste da Alta Paulista.⁴

Numa delas, já no ano de 1942, o *preposto* evidenciou as dificuldades de deslocamento quando eventuais problemas interditavam os caminhos mais usados:

Cheguei ontem de Andradina (30/04/1942), não passando pelas Marrecas devido às estradas e o Rio Feio (Aguapeí), cuja passagem corre-se o perigo de maleita e mesmo desastre não se sabendo a hora da chegada da jardineira, e por isso fui para Rancharia, via Birigui e Araçatuba, tendo saído de Andradina segunda-feira às 14 horas e chegado ontem às 8 horas, uma viagem horrível.⁵

As dificuldades que os colonizadores tinham para atravessar o Aguapeí eram inúmeras, principalmente em épocas de chuvas intensas, que alagavam margens pantanosas do rio. Em dias normais, quando os fatores naturais ajudavam as viagens entre Andradina e Marrequinhas, geralmente os trajetos eram feitos em oito horas. Porém, as opções eram desajeitadas quando as condições climáticas eram desfavoráveis, conforme citado, na correspondência de Caboclo, um retorno via Rancharia, para chegar às proximidades de Santo Anastácio e, então, seguir para as Marrecas.

Por meio destas fontes, percebe-se que a estrada que ligava Santo Anastácio e Andradina era um labirinto constituído por ramais, que chegavam a diversas propriedades rurais e povoados. Desta importante referência, ao sul da *Zona da Alta Paulista* foram abertos um número significativo de picadas, carreadores e estradas que chegavam ou ultrapassavam o rio do Peixe. Num sentido geral, o principal trajeto vertical que ligou estas cidades, possibilitou a passagem de colonizadores que, além de locomoverem produtos, estabeleceram-se em terras que já possuíam proprietários.

Num raio de 30 quilômetros a leste da região das Marrequinhas em que eram medidos, aproximadamente,

20 quilômetros do rio do Peixe, pequenos proprietários rurais tentaram formar, em meio a problemas de grilagem, o povoado da *União*. Tancredo Ayelo e José Maria Figueiredo entraram em atrito diante da venda de terras para agricultores. A transação efetuada entre Ayelo e os pequenos proprietários foi questionada por Figueiredo que se colocou como dono da gleba. A designação do povoado da *União* proveio da mobilização dos agricultores pela regularização de suas terras que eram comprimidas por outros latifúndios.

As terras que se estendiam em sentido leste ao povoado da *União* pertenciam ao Coronel Elisário Ramos. Por possuir influência política que o habilitou a regularizar suas posses, na década de 1930, Ramos vendeu suas terras para fazendeiros. Álvaro de Oliveira Junqueira, ao comprar parte das terras do coronel, deparou-se com um ciclo de exploração de madeiras na proximidade de suas posses, motivo para o aumento da tensão que se somava aos litígios do patrimônio da *União*. As pressões de colonizadores interessados em montar serrarias abalaram a posse inicial de Junqueira e de proprietários como Victor Camargo Bodini, este último conhecido por fechar estradas para evitar o que foi considerado *seqüestro de madeiras*.

Grande parte da madeira explorada na região do *seqüestro* era vendida para serrarias de Santo Anastácio. Considerado local de maior poder econômico, era para esta cidade que se deslocavam um maior número de colonizadores para solucionarem problemas de ordem legal e negociarem produtos agrícolas, extrativistas e pecuários. Além disso, o antigo município tinha um comércio com produtos mais específicos e, no campo da saúde, oferecia serviços para tratamentos de colonos enfermos que residiam no espigão (PERLI, 2000, p. 48).

O caminho que ligava Santo Anastácio a Andradina ficou caracterizado como a primeira frente de expansão de colonização das propriedades do patrimônio *União*. Em 1937, moradias deram os primeiros sinais do estabelecimento de famílias de proprietários. Porém, no início da década de 1940, em meio ao projeto de expansão dos trilhos da CPT, a rota de ocupação, gradativamente, perdeu a supremacia para as estradas que ligaram o patrimônio *Junqueira* à cidade de Lucélia.

Os fortes boatos de que a ferrovia iria estender-se no sentido oeste da *Zona da Alta Paulista*, permitiu novos avanços de empreendedores na conquista e compra de glebas. Companhias Imobiliárias e de Colonização lançaram loteamentos rurais e urbanos constando em seus mapas os locais destinados para a passagem da linha férrea e construção de Estações Ferroviárias. Muitos empreendedores apropriaram e difundiram a idéia de que seus loteamentos seriam servidos pela ferrovia com o objetivo de valorizarem seus negócios. Edificou-se um imaginário social de desenvolvimento da região atrelado aos trilhos da CPT em detrimento do que representou economicamente os caminhos verticais na colonização.

Conclusão

Embora sendo uma análise com limitações, algumas questões levantadas sobre a dinâmica de um período histórico, ainda pouco explorado por estudiosos da história e geografia regional, pressupõem um campo de investigação de fontes para além do convencional universo público. Trata-se do trabalho de desvendamento de materiais guardados em ambientes particulares, que requer a conquista de confiança dos pesquisadores junto aos familiares pesquisados, relação que exige tempo para a apreensão de sociabilidades feitas no passado e que se fazem presentes. Da realização de novas pesquisas, será possível ampliar a interpretação sobre os caminhos verticais. Deles, emergiram formas de integração regional que, em suas *lutas de classificação*, permearam as políticas de colonização e de desenvolvimento da Alta Paulista.

Referências

Fontes

CORRESPONDÊNCIAS POSTAIS . Santa Mercedes: Fazenda União, 1928 – 1942.

COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Relatório de Expe-

dições. São Paulo: Typografia Brasil de Rothchild & Co., 1911.

EXPO-NACIONAL DOS MUNICÍPIOS (ENM). São Paulo: Cia lithographica Ypiranga, 1974.

Anais

PERLI, F. **História de Junqueirópolis**. Junqueirópolis: Prefeitura Municipal de Junqueirópolis, 2000. 304 p.

_____. **História de Santa Mercedes**. Santa Mercedes: Prefeitura Municipal de Santa Mercedes, 1999. 287 p.

Livros

BOURDIEU, P. **O Poder simbólico**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 311 p.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2 ed. São Paulo: Hucitec / Polis, 1998. 392 p.

NOTAS

¹ Mapa das propriedades rurais próximas ao ribeirão das Marrecas. Cópia da planta organizada pelo Engenheiro José Antônio Fonseca, 1929.

² O referido mapa representa as posses de terras que se estendiam ao longo do ribeirão das Marrecas. Desde suas nascentes, na margem direita do curso d

’água possuíam terra o

“Octávio Carvalho, José de Paula Machado, Manoel Segismundo Caboclo, Francisco Paula Machado, Manoel Francisco de Gouveia, Evaristo Machado Netto, Josino Paula Machado, Isaac de Lima e João Lima”

. Do lado esquerdo, as propriedades eram ainda mais extensas e contavam com as posses de

“Edson L. Moras, Manoel Abelha e José de Paula Machado”

. Destes, José de Paula Machado possuíam três grandes filões de terras. Evaristo Machado Netto era detentor de uma única propriedade, porém, a mais extensa de todas.

³ Era corrente nestes anos conferir tal denominação àqueles que administravam negócios relacionados ao desbravamento de terras.

⁴ Todas as correspondências que Manoel Segismundo Caboclo enviou para o Coronel Evaristo Machado Netto durante sua estadia nas terras das Marrequinhas na condição de administrador do desbravamento das terras, são de domínio dos proprietários da Fazenda União, município de Santa Mercedes (SP). Seus relatos são importantes para o desvendamento da História da Alta Paulista na medida em que possui informações sobre um processo de colonização que não foi conduzido no sentido leste-oeste, conforme sugere estudos m

ais tradicionais.

⁵ Carta de Manoel Segismundo Caboclo para o Coronel Evaristo Machado Netto, 30/04/1942.