

O “EXTREMO OESTE PAULISTA” NOS PLANOS NACIONAIS DE VIAÇÃO. 1850 – 1934

Gunnar Stenger

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
CEATEC – PUC Campinas
gunnarstenger@gmail.com

Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Cultura Urbanística na Tradição Clássica
História do Pensamento Urbanístico
CEATEC – PUC Campinas
luiz.augusto@puc-campinas.edu.br

Resumo: *O presente artigo tem como objetivo analisar o “extremo oeste paulista” enquanto objeto de interesse dos Planos Nacionais de Viação elaborados entre 1850 e 1934, período que compreende o início das explorações científicas da região até a elaboração do primeiro Plano Geral de Viação oficializado. Tal estudo busca perceber como as vias de comunicação da região em tela foram planejadas e construídas desde a origem de seu reconhecimento e, assim, identificar qual o lugar e o papel que a região desempenhava em termos de planejamento estratégico em âmbito nacional.*

Palavras-chave: *Plano de Viação, Oeste Paulista, Rede Viária.*

Área do Conhecimento: *Ciências Sociais Aplicadas - Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo - CNPq.*

1. INTRODUÇÃO

A importância política e econômica do estado de São Paulo é decorrente de um processo de produção e concentração de capital iniciado pelo estado em meados do século XIX. Nas origens desse processo, a produção e comercialização do café, como já se sabe, foram fatores de extrema importância para seu desenvolvimento. A produção do café, porém, estava inserida no denominado complexo cafeeiro, que compreendia, além da produção agrícola, as vias de comunicação instaladas e a rede de cidades que se estabeleceu concomitantemente à infraestruturação do seu território. Em meados de 1850, apontando já para as atividades do complexo cafeeiro, se tem início às explorações mais aprofundadas da região do “extremo Oeste paulista”, com o objetivo de melhor conhecer o território para melhor explorá-lo.

Portanto, sabendo-se que a rede viária e, principalmente, a ferrovia, tiveram grande papel na concepção do extremo Oeste paulista, esse artigo propõe o estudo dos Planos Nacionais de Viação e o levantamento de informações acerca do surgimento das grandes linhas férreas no estado de São Paulo, visando perceber como se concebeu a infraestruturação da região em tela e como ela foi influenciada por esses projetos, bem como compreender sua importância dentro dos mesmos. A análise dos Planos de Viação e da instalação da rede viária na região em estudo termina, então, no Plano Geral de Viação de 1934 que, depois de quase um século e de doze planos elaborados por engenheiros diversos, foi o primeiro a ser, de fato, oficializado e aprovado pelo Governo. Nesse momento, São Paulo já se estabelecera como um polo econômico e industrial do país e, com o estudo desses projetos, pode-se perceber como eles passaram paulatinamente a considerar o extremo Oeste paulista como uma região de grande interesse estratégico e como as iniciativas de planejamento territorial tanto por parte do Estado como da elite econômica paulista mantiveram o estado econômica, política e infraestruturalmente a frente de seus vizinhos.

2. O PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES NO BRASIL COLÔNIA

A viação brasileira durante o período colonial caracterizou-se por ter sido essencialmente empírica. Isso foi reflexo das deficiências técnicas, de dificuldades geográficas e de obstáculos políticos referentes às limitações administrativas e proibições de intercâmbio comercial com outros países, exceto Portugal. [5]

A partir 1822 ocorreu a implantação das primeiras linhas férreas e surgiram as propostas dos primeiros planos nacionais de viação que associavam rios às ferrovias visando principalmente: a preservação da unidade nacional

frente aos movimentos separatistas de inspiração regionalista ou republicana; a defesa da integridade do território; a ampliação da base econômica nacional com a descoberta de novos recursos naturais; a redução dos custos de transporte das mercadorias a serem exportadas; e o povoamento de áreas de baixa densidade demográfica. [3]

Entre 1822 e 1930, anos que remetem ao Brasil Império e à primeira fase do Brasil República, cerca de onze principais Planos Nacionais de Viação foram elaborados por engenheiros ou comissões. Entre planos e estudos, pode-se considerar que nove deles contavam com o extremo oeste paulista como percurso de implantação ou alteração de vias de caráter nacionais.

3. PLANOS NACIONAIS DE VIAÇÃO DO BRASIL IMPÉRIO (1822-1889)

É do Brasil Império que datam os primeiros planos de viação visando alguma integração nacional. Acreditava-se que, estabelecendo ligação entre as regiões do país, obter-se-iam subsídios que favoreceriam a expansão da base econômica do país, permitindo-se ocupar novas regiões e descobrir novos recursos. Esses planos, porém, seguiam modelos de integração nacional que não ultrapassavam o âmbito territorial, seria apenas a materialização da presença do Estado. E as regiões para onde esses vetores se dirigiam não apresentavam ainda perspectiva social ou econômica que garantisse usabilidade àquele sistema, tornando-se potencialmente desvantajoso e até oneroso. [5]

O primeiro plano que data desse período foi elaborado pelo Engenheiro Silvestre Rebelo, em 1838, apresentado ao governo imperial. Propunha-se a construção de três estradas vetores que ligassem o Rio de Janeiro às regiões Sul, Nordeste e Centro-Oeste do país, na maior parte das vezes interligando as capitais das províncias que cortava. E assim como esse, uma série de outros engenheiros e estudiosos dedicaram-se à elaboração de planos privilegiando, ainda, a navegação e as estradas de rodagem [1,2]. Dentre todos esses planos concebidos, cabe-nos atermos àqueles que continham vias que passavam ou que, de certa forma, influenciavam sobre o território do extremo Oeste paulista.

a. Plano Moraes (1869)

Em 1869, o engenheiro militar Eduardo José de Moraes esboçou um plano da rede geral de vias

navegáveis. O estudo compreendia a descrição das principais bacias hidrográficas do país, com destaque nas possibilidades de suas interligações por meio de canais de partilha. O objetivo maior foi mostrar como, por meio de poucas obras, poderia se estabelecer uma ampla rede de navegação fluvial, que facilitaria as comunicações entre vários pontos do território nacional. [1]

O Plano Moraes atuava sobre o estado de São Paulo estrutural e economicamente, por causa da ligação entre do Rio São Francisco ao mar pelo Rio Parnaíba. O plano também contava com um canal de ligação entre o Rio Grande e o Rio São Francisco que, além das novas transformações, estaria ligado ao porto do Rio de Janeiro através de uma ferrovia.

Todas essas novas comunicações beneficiariam o estado de São Paulo, primeiramente, porque expandiria o raio de alcance de sua infraestrutura viária, facilitando a exploração de novas terras para cultivo e, em segundo lugar, porque constituíam mais uma forma de escoar a produção para os portos, ou seja, influenciaria a região também economicamente, uma vez que favorecia a exportação agrícola.

Cabe colocar também que antes da elaboração do Plano Moraes, em 1867, já havia sido construída a primeira estrada de ferro do estado de São Paulo, por iniciativa privada: a *São Paulo Railway Company*, ligando Santos e Jundiaí, passando por São Paulo.

b. Plano Queiroz (1874/1882)

Em 1874, o Engenheiro Ramos de Queiroz apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro um esboço de plano de viação geral para o Império. O plano buscava articular os sistemas fluvial e ferroviário, além de conceber comunicações do litoral com o interior e das capitais entre si. [1]

A influência do Plano Queiroz sobre o território paulista foi, primeiramente, o caráter de estudo do qual plano estava imbuído. Isso porque qualquer tipo de levantamento de informações era positivo, já que o melhor jeito de se atuar em um território com objetivos econômicos é, primeiramente, explorando-o para melhor conhecê-lo.

O tronco “Santos, São Paulo, rio Paraná”, que se dirigia para Corumbá, na margem do rio Paraguai, auxiliava o desenvolvimento do complexo cafeeiro paulista, uma vez que, além de atingir novas terras com a implantação dessa linha férrea, propiciando o reconhecimento de novos territórios para o cultivo do café e para a instalação de colônias de

povoamento, promovia um transporte mais ágil que fazia a ligação de São Paulo capital com o porto de Santos, com as capitais dos outros estados e com o rio Paraná, que alcançava o Paraguai.

c. *Plano Rebouças (1874)*

Também em 1874, o Engenheiro André Rebouças expôs um plano que indicava um sistema de vias baseado na intercomunicação do oceano Atlântico com o Pacífico. Ele considerou o Brasil com a forma de um triângulo, com a base no Rio Amazonas e os dois outros lados correspondendo ao litoral marítimo e à linha de fronteira do oeste. Baseando-se no que se passava nos Estados Unidos, no que se refere à ideia de ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, sugeriu dez grandes transversais paralelas à base do triângulo. [1]

Nesse anseio de comunicação entre oceanos, uma das transversais sugeridas pelo autor era a “sétima paralela”, referente ao estado de São Paulo. Mais do que uma via da comunicação entre oceanos, nos interessa aqui, sua ligação entre países, ou seja, seu caráter continental, que contribuiria com a economia paulista por abrir diversas portas de mercado internacional com nossos vizinhos da América do Sul, expandindo as relações comerciais do complexo cafeeiro.

d. *Plano Bicalho (1881)*

Em 1881 o Engenheiro Honório Bicalho, como chefe da Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Estado, apresentou ao Ministro um projeto da rede geral de comunicações, que deveria embasar uma lei a ser proposta pelo Governo Imperial ao Poder Legislativo. Com uma ideia de viação ferrofluvial, Honório Bicalho imaginou quatro linhas-troncos. O plano previa o aproveitamento de alguns dos grandes rios brasileiros como plataformas de circulação, sendo que a linha férrea concederia a continuidade necessária até a ligação com o porto marítimo mais oportuno, formando assim uma série de vetores determinados por condicionantes geográficas. Apresentando uma reação contra a mentalidade. [1, 5]

A relação do projeto de Bicalho com o estado de São Paulo está na linha tronco Grande Central-Sul. A linha seria um tronco misto pondo em ligação o Rio de Janeiro com o Rio Grande do Sul, através da linha férrea de São Paulo, da navegação do alto Paraná e afluentes e de uma via férrea que se construiria, ligando o extremo dessa navegação com a viação férrea do Rio Grande do Sul, cortando

os estados do Paraná e Santa Catarina. Mais uma vez temos um plano onde o raio de comunicação de São Paulo, através da infraestruturação do território, é expandido. O que faltou nesse plano foi não considerar o desenvolvimento geopolítico do Brasil, de sua extensa frente sobre o Atlântico. Pois naquela época os diversos núcleos na faixa litorânea já haviam se definido, com a natural expansão para o interior e que exigia vias conectadas aos seus respectivos portos.

Em linhas gerais vemos, primeiramente, um objetivo em comum de ligar a regiões e centros urbanos importantes do país entre si e criar comunicações com suas fronteiras e portos. Nesse cenário, observamos o quanto os autores dos planos consideravam atingir a cidade de São Paulo em suas propostas. Mesmo que de forma indireta, qualquer influência sobre o centro do estado de São Paulo já significava uma influência em seu “extremo Oeste”. Isso porque foi o crescimento do complexo cafeeiro que levou à necessidade da exploração e ocupação de novas terras. E todo tipo de infraestruturação do território e comunicação comercial contribuía para esse crescimento.

Devemos observar também que, embora nos planos não houvesse vias localizadas no interior do extremo Oeste, muitos deles revelavam ligações, diretas ou indiretas, com o Rio Grande ou com o Rio Paraná. Que são dois rios que estão próximos ou que limitam a região de estudo. Cabe colocarmos ainda que os Planos Nacionais de Viação não propunham apenas a instalação de novas ferrovias, mas também o prolongamento de vias já existentes. Dito isso, observamos que os engenheiros que elaboraram os Planos Nacionais muitas vezes se utilizaram de vias instaladas pelas Companhias de Estrada de Ferro que atuavam em São Paulo. As obras referentes ao tronco “Santos, São Paulo, Rio Paraná” estabelecido no Plano Queiroz, podem, por exemplo, ser entendidas como uma extensão da Estrada de Ferro *Railway* construída em 1867.

A utilização dessas estradas de ferro, construídas pelas Companhias de viação nos Planos Nacionais, revelam como a sociedade paulista que, inserida nas transformações vinculadas a cultura do café, tomavam iniciativas de infraestruturação do território que, mesmo que muitas vezes motivadas por interesses privados, colocavam o estado de São Paulo na frente de outras regiões do país, no que se diz respeito a planejamento territorial. Pode-se pressupor que essa organização social paulista enxergava pioneiramente a infraestruturação do território como um investimento que traria

resultados econômicos, não apenas como a integração de um território.

4. PLANOS NACIONAIS DE VIAÇÃO DA PRIMEIRA FASE DO BRASIL REPÚBLICA (1890-1930)

Em 1886, surge então a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, organizada e dirigida por Orville Derby. Ela foi criada por iniciativa do presidente da província e justificada pelas demandas práticas colocadas pela cafeicultura paulista. [2]

A CGGSP, a princípio, não trabalharia em projetos de âmbito nacional, mas desempenhou um importante papel para São Paulo devido ao caráter técnico e científico e à precisão dos levantamentos e dos mapas que concebeu. É a partir daí que se inicia um povoamento efetivo e intenso na região estudada, nomeada nos mapas como “sertão desconhecido”.

a. Plano de 1890

Em 1890, o Governo Federal Provisório expediu o Decreto 159, sobre a organização de um plano geral de viação federal elaborado por uma comissão de cinco engenheiros. Em seu relatório, verifica-se que a Comissão procurava distinguir um plano geral de vias de comunicação a ser por ela planejado e que representava diretrizes de uma expansão futura. Verifica-se também seu esforço em tentar articular o sistema ferroviário e fluvial. O plano foi entregue ao Governo em 1890, mas nenhum ato foi expedido aprovando esse plano de viação. Porém, tal concessão e suas alterações posteriores resultariam no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, linha que foi de extrema importância para São Paulo. [1]

Dentro do que se diz respeito às relações do Plano com o estado de São Paulo, temos os prolongamentos da Estrada de Ferro Mogiana, que, a princípio ligava Campinas a Ribeirão Preto e que, com os novos prolongamentos, se expandiria para Goiás e possuiria uma ligação com a Estrada de Ferro Central do Brasil. Os engenheiros, considerando estudos levantados em planos precedentes, mantiveram as ligações da região em tela com os portos marítimos e com as fronteiras nacionais a oeste.

Instituições a comando do Estado de São Paulo continuavam a atuar na região, como era o caso Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, que é um exemplo de colonização e povoamento que

ocorria ao redor da alta Sorocabana, nas décadas 1920 e 1930. Além dessa, também continuaram a realizar obras as Companhias Paulista e Railway de Estradas de Ferro. [1, 4]

Em 1905, sob concessão do Governo Federal, é inaugurada a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. A linha partia de Bauru e seguia até a cidade de Corumbá, Mato Grosso do Sul, que fazia fronteira com a Bolívia. É importante levantar também que, nesse mesmo ano, a Estrada de Ferro Sorocabana que, por mais que suas obras se concentrassem no estado de São Paulo, pertencia ao Governo Federal, foi vendida ao Governo do Estado de São Paulo, revelando o poder político e econômico que o estado estava acumulando. Nesse cenário, o comércio e colonização de terras para imigrantes articulam-se a um movimento migratório existente para o centro do estado, que se desloca em direção ao “extremo Oeste”. Toda a região ribeirinha é marcada por correntes migratórias de população de diversas origens, a partir dos anos 1930. [4]

4.1 Estudos, Sugestões e Planos Rodoviários

Depois do Plano da Comissão de 1890, foram apresentadas, no decorrer do tempo, várias sugestões tendendo a modificá-lo, sendo que algumas se adotaram dando lugar a novas linhas incorporadas posteriormente à rede construída. [5]

a. Plano Paulo de Frontin (1927)

Em 1927, o Engenheiro Paulo de Frontin, depois de um estudo crítico e histórico do problema ferroviário brasileiro e trazendo contribuições de planos anteriores, apresentou várias sugestões, visando o futuro desenvolvimento da rede. Nesse plano, o autor revela que via a estrada de rodagem com função pioneira ou desbravadora da região, precedendo a estrada de ferro. Considerou também em seu Plano a navegação fluvial. Referiu-se ao aproveitamento dos trechos navegáveis de vários rios, destacando o Paraná, o Paraguai, o São Francisco e os da bacia Amazônica. Ele insistiu na necessidade da construção da linha Pirapora-Belém e do prolongamento da Noroeste até a Bolívia. [1, 5]

A relação desse plano com São Paulo vai além da leitura da posição das novas vias de comunicação no estado. O que se destaca aqui são as propostas de prolongamento, considerando-se que há muito se estuda a ocupação do Oeste Paulista como associada à expansão da cultura do café para a Alta Paulista: o café estimulou a expansão

ferroviária e permitiu a fundação de municípios na região. A expansão da linha férrea é assim entendida como uma das principais causas do deslocamento de pessoas para o Oeste Paulista: seja para trabalhar na expansão da ferrovia ou porque direcionou o loteamento de terras para o trabalho agrícola. Segue-se a antiga lógica do controle político-estratégico do território através da ocupação das terras e povoamento, agora recorrendo à abertura de vias de comunicação.

b. Plano Catrambi (1926-1927) e Plano Luiz Schnoor (1927)

Em seu programa de governo, o Presidente Washington Luiz deu atenção especial à construção de rodovias, despertando interesses nos setores técnicos por esse meio de transporte e dando início a uma era de expansão das rodovias e a um sensível decréscimo no ritmo de construção de ferrovias. Assim, começaram a surgir planos oficiais de caráter unicamente rodoviário a partir de 1926.

A concorrência do novo sistema refletiu em um desequilíbrio financeiro na exploração das vias férreas. O plano apresentado pelo Engenheiro Joaquim Catrambi no quarto Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, realizado de 1926 a 1927 no Rio de Janeiro, constituía-se em um Plano Geral para a base da Rede Rodoviária. Foi o primeiro do gênero e era formado por um conjunto de estradas federais ou troncos de penetração, estradas estaduais ou de união dos estados. Seriam, nesse plano, 17 estradas tronco e 12 linhas de união dos estados. [1]

Analisando a rede dentro do estado de São Paulo, observam-se três rodovias de maior importância para o oeste paulista. A primeira faz a ligação entre a capital do estado com Itapurá, cidade fronteira com o Mato Grosso do Sul. A segunda liga São Paulo capital a Corumbá, passando por Tibirica e por Campo Grande. Essas duas vias caminham diretamente para o oeste do estado e cruzam nossa área de estudo. A terceira é a via que faz a ligação entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, caracterizando-se como mais uma comunicação com outro forte centro urbano de importância política e comercial para o país. Além dessas o plano ainda previa vias fazendo comunicações da capital paulista com os estados de Goiás e do Paraná.

Em 1927 o Engenheiro Luiz Schnoor também organizou um plano rodoviário para o Brasil. Esse plano teve por base a localização da futura capital do país no Planalto de Goiás. O engenheiro

imaginou, principalmente, um sistema de rodovias irradiando desse ponto central para as demais regiões. [1]

Em linhas gerais, esses planos constituíram colaborações que foram fundamentais ao posterior desenvolvimento da questão, porém muitas vezes eram de iniciativa Individual e nenhum deles foi, de fato, executado. No que se refere ao traçado em seu caráter de origem-destino, pode-se notar uma maior objetividade nesses projetos, que revelam uma preocupação na conexão dos grandes centros urbanos aos núcleos interioranos. De certo modo, correspondem a uma intervenção que, embora implicasse num impacto considerável sobre as regiões em que seriam implantados, traziam consigo um caráter absolutamente conservador no que se refere à estruturação do espaço nacional e suas relações entre os elementos que a compunham. [5]

5. O PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL DE 1934

O Plano de 1934 foi o primeiro plano aprovado e oficializado pelo Governo Federal. Desde 1930 o Governo Federal passou a se preocupar mais com a questão dos transportes e, em 1931, o então Ministro da Viação José Américo de Almeida nomeou uma Comissão para realizar os estudos do Plano de Viação Geral do Brasil.

O objetivo da Comissão foi de “traçar o plano geral das vias de comunicação de caráter nacional, que constituirão a rede federal, cobrindo todo o território da República e que deverá atender, simultaneamente, aos interesses políticos, administrativos e econômicos da União”. Nessas condições o plano geral estabeleceria novos troncos e ligações e conteria também os já existentes, contanto que fossem de interesse geral e que tivessem de constituir parte da rede. [1]

No Plano Geral muitas vias atravessavam o interior do estado de São Paulo, sendo algumas ligações que comunicavam duas ou mais cidades do estado e outras ligando grandes centros de diferentes estados uns aos outros, cujo percurso atravessava o interior paulista.

Além das comunicações vistas com frequência nos planos anteriores a este e que são de extrema importância para o estado e sua produção de capital (como entre São Paulo e Rio de Janeiro e entre São Paulo e Santos), aparece aqui uma comunicação direta entre Santos e Três Lagoas, passando por Americana, estabelecendo um percurso muito próximo a nossa área de estudo. A

cidade de Três Lagoas, localizada na fronteira com São Paulo e à beira do Rio Paraná, surgia como uma esperança econômica em função das lavouras de café, cujo ritmo de produção havia decaído. Esse fator se constitui no maior beneficiamento que o Plano trouxe para Oeste paulista. [4]

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma imagem de um Brasil que se moderniza fazia parte presente nas exposições que sucederam desde meados do século XIX. Essa ideia difundiu-se, então, com a expansão das linhas férreas no interior do estado de São Paulo. A tecnologia férrea aparece assim como um dispositivo de ocupação do território. [4]

Nesse contexto, a capital paulista se torna uma das personagens econômicas mais importantes do país e no desenvolver dos Planos Nacionais de Viação passa, a cada vez mais, ser inserida no percurso de suas redes viárias. O extremo Oeste paulista, por sua vez, não pareceu ter tanto significado para os engenheiros que trabalhavam para o Governo Federal, pelo menos não de modo explícito, o que pode ser visto em seus relatórios. Mas a região em tela passou a ser de grande interesse para o Governo de São Paulo e foi, paulatinamente, sendo inserida dos projetos do estado. Sendo assim, a infraestrutura viária instalada pelas Companhias passaram a atingir a região, e essas vias, inseridas no quadro geral paulista, começaram a ser consideradas, mesmo que indiretamente, pelos engenheiros que elaboravam os Planos Nacionais, devido à dimensão da economia paulista, expandindo assim o raio de influência e de comunicação do extremo Oeste.

O início do século XX também é o momento da introdução do veículo automotor no meio social e de toda a campanha que se desenvolvia em torno disso. A diminuição da demanda de café em relação ao mercado internacional e as graves crises internacionais de abastecimento geradas pelas guerras mundiais surdiram reflexos econômicos e estruturais que operaram transformações no quadro brasileiro, quase sempre relacionadas à circunstância política de então, inclusive na forma de se pensar o planejamento de transportes. Uma leitura mais aprofundada nos permite, grosso modo, relacionar a ferrovia à cultura do café e a rodovia ao movimento da industrialização.

Por fim, devemos lembrar o quão importante a estrutura viária foi para São Paulo, se estabelecendo como um instrumento que motivava

a economia e a política do estado. A instalação de vias e seus prolongamentos, que muitas vezes eram previstos pelos Planos Nacionais de Viação, aliados a ocupação de novas terras, a fundação de novas cidades e a cultura do café, compreendeu o sucesso de São Paulo no início do século XX.

REFERÊNCIAS

- [1] BRASIL, Conselho Nacional de Transportes (1973). Planos de Viação. Evolução Histórica (1808-1973). Rio de Janeiro, RJ.
- [2] COSTA, L. A. M. C. (2003). **O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século: O Engenheiro Theodoro Sampaio e as Questões Territoriais e Urbanas Modernas em São Paulo (1886-1903)**. São Paulo: RiMa.
- [3] NIGRIELLO, A. (2009). **Planos nacionais de viação**. IN Planejamento de Estruturas Urbanas e Regionais II. Apresentação de trabalho, conferência ou palestra. Universidade de São Paulo, SP. Capturado em 31/10/2012 de <http://www.usp.br/fau/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/4dossie/aulas/5-nigriello/a5-10-nigr-PNviacao.pdf>.
- [4] OLIVEIRA, J. O. S. (1997). “Contribuição ao estudo das origens da Ideologia do Planejamento Moderno no Brasil: Domingos Jaguaribe e as Propostas dos Núcleos coloniais: 1874-1900. Faces do Planejamento Territorial no Processo de Modernização sob o complexo Cafeeiro Paulista”. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP.
- [5] SANTOS, R. A. (2008). **Planos nacionais de viação: A Integração Nacional Através dos Caminhos**. IN Planejamento de Estruturas Urbanas e Regionais II. Apresentação de trabalho, conferência ou palestra. Universidade de São Paulo, SP. Capturado em 13/05/2013 de <http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/6t-alun/2008/m4-planos-viacao/m4-planos-viacao.pdf>.