

Cidades e Rios no Oeste Paulista – Rio Tietê e a Cidade de Itapura

Cities and Rivers in the Oeste Paulista -Rio Tietê and the city of Itapura

Ciudades y Ríos en el Oeste Paulista - Rio Tietê y la ciudad de Barra Bonita

Rafael Neves de Oliveira

Discente, FAAC UNESP - Bauru, Brasil
rafaelnevesdeoliveira@gmail.com

Norma Regina Truppel Constantino

Professora Doutora, FAAC UNESP - Bauru, Brasil
norma.rt.constantino@unesp.br



RESUMO

As cidades que se formaram durante o final do século XIX e início do século XX, no Oeste Paulista, ainda hoje são caracterizadas por uma paisagem homogênea tanto no aspecto da paisagem natural quanto à forma de ocupação e desenho urbano. Durante o contexto das monções, algumas cidades se instalaram ao longo das margens do Rio Tietê, funcionaram como pontos de paragem e abastecimento para os viajantes, representando fatores cruciais para o processo de povoamento do Oeste Paulista. Durante a história das cidades, os rios adquiriram diversos usos influenciando diretamente no desenvolvimento e nas características econômicas, sociais, culturais e físicas das mesmas, de acordo com o tipo de relação estabelecida entre a malha urbana e o curso d'água. Partindo desse contexto, para compreender ao longo de sua história, a relação de interferência entre o rio e a cidade e, sua importância atualmente, foi escolhida como objeto de estudo, a cidade paulista de Itapura. A base metodológica apoiou-se nas chaves de leitura da paisagem propostas pelo geógrafo Jean Marc Besse, trabalhando com a paisagem de fundo de vale do Rio Tietê como representação e território fabricado e habitado, além da capacidade reguladora dos valores culturais sobre a complexidade das dinâmicas entre o rio e a cidade ao longo da história.

PALAVRAS-CHAVE: Itapura. Paisagem. Oeste Paulista.

ABSTRACT

The cities that were formed during the late nineteenth and early twentieth century in the Oeste Paulista are still characterized today by a homogeneous landscape both in the aspect of the natural landscape and the form of occupation and urban design. During the monsoon context, some cities settled along the banks of the Tietê River, serving as stopping and supply points for travelers, representing crucial factors for the process of settlement of the Oeste Paulista. During the history of the cities, the rivers acquired several uses directly influencing the development and the economic, social, cultural and physical characteristics of the same ones, according to the type of relation established between the urban mesh and the watercourse. From this context, to understand throughout its history, the relation of interference between the river and the city and, its importance at the moment, was chosen like object of study, the city of Itapura (State of São Paulo). The methodological base was based on the keys of landscape reading proposed by the geographer Jean Marc Besse, working with the valley bottom landscape of the Tietê River as a representation and territory manufactured and inhabited, as well as the regulatory capacity of cultural values on the complexity of the dynamics between the river and the city throughout history.

KEY WORDS: Itapura. Landscape. Oeste Paulista.

RESUMÉN

Las ciudades que se formaron durante el final del siglo XIX y principios del siglo XX, en el Oeste Paulista, todavía hoy se caracterizan por un paisaje homogéneo tanto en el aspecto del paisaje natural como en la forma de ocupación y diseño urbano. Durante el contexto de los monzones, algunas ciudades se instalaron a lo largo de las márgenes del Río Tietê, funcionaron como puntos de parada y abastecimiento para los viajeros, representando factores cruciales para el proceso de poblamiento del Oeste Paulista. Durante la historia de las ciudades, los ríos adquirieron diversos usos influenciando directamente en el desarrollo y en las características económicas, sociales, culturales y físicas de las mismas, de acuerdo con el tipo de relación establecida entre la malla urbana y el curso de agua. A partir de ese contexto, para comprender a lo largo de su historia, la relación de interferencia entre el río y la ciudad y su importancia actualmente, fue elegida como objeto de estudio, la ciudad paulista de Itapura. La base metodológica se apoyó en las claves de lectura del paisaje propuestas por el geógrafo Jean Marc Besse, trabajando con el paisaje de fondo de valle del Río Tietê como representación y territorio fabricado y habitado, además de la capacidad reguladora de los valores culturales sobre la complejidad de las dinámicas entre el río y la ciudad a lo largo de la historia.

PALABRAS CLAVE: Itapura. Paisaje. Oeste Paulista.

INTRODUÇÃO

“Os traços, as impressões da atividade humana, mais genericamente da vida, que passa sobre o solo, deixa suas marcas” (BESSE, 2006, p. 67)

A noção de paisagem está diretamente ligada com a existência dos seres humanos desde sua origem, uma vez que a sobrevivência humana depende de suas relações com o meio em que vivem. Assim, toda paisagem é cultural e, portanto, construída em suas formas ou percepções e nesse sentido, o valor atribuído à paisagem vem das pessoas. Além disso, outra consideração de grande importância, é sua dimensão temporal, ou seja, sua transformação contínua através de interações dinâmicas, sejam dos ciclos naturais de criação ou destruição ou de mudanças culturais sobre o espaço, surgindo em diversas escalas e amplitudes.

De maneira geral, historicamente, os cursos d'água, sejam eles classificados em rios, córregos ou riachos, representam locais atraentes para assentamentos e funcionam como marcos ou referenciais territoriais. A proximidade com rios e córregos foi fundamental para o abastecimento, consumo, irrigação, fonte de alimento, além de eventualmente servirem como pontos estratégicos, espaços livres públicos de convívio e lazer, pontos turísticos, geradores de energia e meio de transporte de pessoas e cargas. Além disso, com o passar dos anos, passou a integrar a paisagem urbana, atribuindo uma identidade específica a muitas cidades.

O Brasil seguiu o mesmo curso, pois os primeiros povoados se instalaram próximos aos rios devido às necessidades vitais para se permanecer em um local por um determinado período, como no caso dos rios Tietê e Paraná. Entretanto, as relações dinâmicas entre os rios e as cidades se alteram ao longo do tempo variando de maneira positiva ou negativa, afetando o contexto na qual estão inseridos. Essas dinâmicas com os rios, durante a formação das cidades, influenciaram diretamente em seus processos de desenvolvimento e características físicas, sociais, econômicas, culturais, políticas, ambientais entre outras, resultando em particularidades segundo o tipo de relação estabelecida com o curso d'água.

OBJETIVO

O objetivo da pesquisa é analisar a relação entre os rios Tietê e Paraná e a cidade de Itapura, por meio de um levantamento de dados históricos dos municípios associados com os principais acontecimentos transformadores da paisagem ocorridos ao rio no Oeste Paulista. Assim, o intuito é estabelecer as diversas relações que as cidades tiveram com os rios ao longo da história e reconhecer os elementos encarregados pelos processos de formação e desenvolvimento urbano, além da maneira como afetaram a situação atual dos municípios. Dessa forma, também busca-se compreender a capacidade que os valores culturais têm ao interferir na interação complexa entre os rios e as cidades, seus conflitos e contradições. Através da análise é possível compreender a importância dos rios como elemento estruturador e formador da cidade e,

identificar diferentes formas de ver e se relacionar com a paisagem e seu contexto ao longo do tempo.

METODOLOGIA

O objeto de estudo escolhido para o desenvolvimento da pesquisa é a cidade paulista de Itapura. A partir desse contexto, são consideradas as associações entre paisagem e patrimônio cultural, analisando o fundo de vale do rio Tietê e Paraná, através de chaves de leitura de Jean Marc Besse, na qual incluem análise da paisagem de fundo de vale do rio Tietê como representação e território fabricado e habitado, considerando a complexidade de relações entre os rios e as cidades, seus conflitos e contradições, ao longo da história das cidades, moldados segundo valores culturais. O estudo foi feito através de um levantamento bibliográfico, cartográfico, fotográfico e em pinturas, disponível em museus, bibliotecas e prefeituras municipais, além de visitas in loco. Além disso, foi analisada a paisagem urbana e sua relação com o Rio Tietê, verificando a existência de projetos urbanísticos e paisagísticos envolvendo as áreas ribeirinhas.

RESULTADOS

A consolidação da cidade de Itapura está diretamente ligada a história dos rios Tietê e Paraná, influenciando sua ocupação, organização da malha urbana e seus aspectos sociais, culturais, ambientais, arquitetônicos e econômicos, em que sua história pode ser dividida em dois grandes momentos, antes e depois da construção da Usina Hidrelétrica Engenheiro Souza Dias (Usina de Jupia) que afetou significativamente nas transformações da cidade.

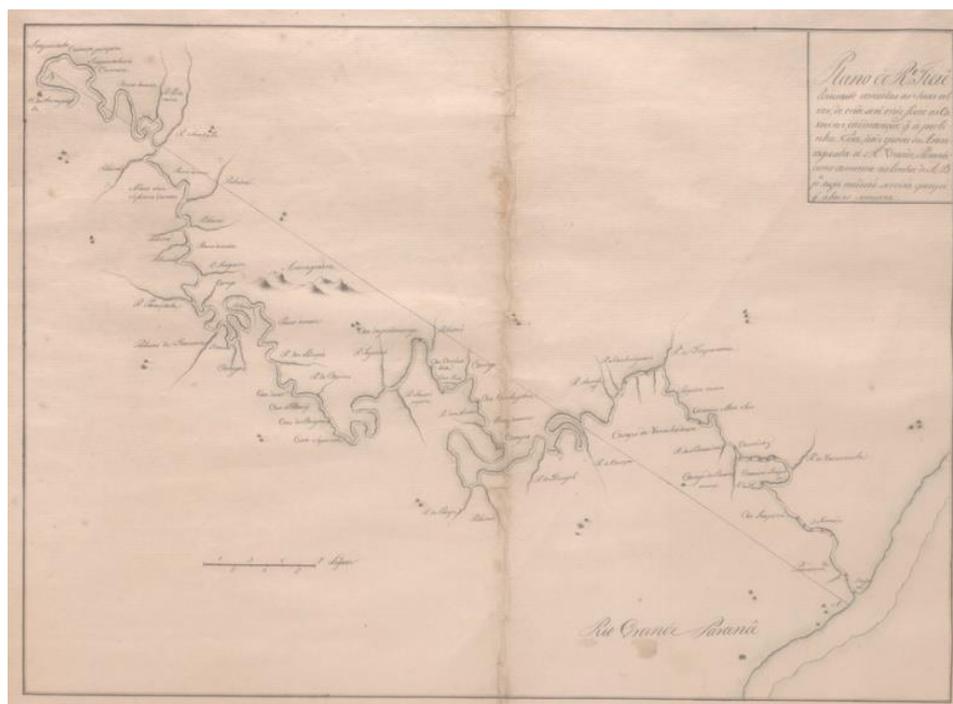
A interação humana com o meio ambiente e os corpos d'água vem transformando a paisagem desde sua origem, de natural para uma paisagem urbana, onde os rios assumem um papel de grande relevância. De acordo com Besse (2010), a paisagem é uma criação cultural, sendo assim uma representação mental, verbal, gravada sobre uma tela ou reproduzida em um território, ou seja, para cada situação, o território é movido por atributos paisagísticos diferentes, particulares do interesse de quem o analisa. Segundo o autor, isso significa que a paisagem tem a capacidade de contar sobre os seres humanos, seus olhares e valores e, dessa forma, a criação da paisagem passa a ser também uma questão econômica, religiosa, filosófica, científica, etc., inclusive estética, mas dentro de uma visão relacionando sua função e valor cultural (BESSE, 2006).

A proximidade com cursos d'água direcionou a estruturação das cidades ao longo da história, devido às múltiplas funções urbanas relacionadas à água, como por exemplo, a necessidade vital de abastecimento, razões utilitárias, bioclimáticas e norteadora (MELLO, 2008). Os rios foram determinantes para o desbravamento do território brasileiro desde o início da interiorização do país e, nas terras paulistas, o rio Tietê foi seu precursor. Os cursos d'água, foram essenciais para a expansão em direção do interior do território, apesar dos viajantes, exploradores e comerciantes também utilizarem muitas das trilhas já existentes, feitas pelos indígenas.

Segundo Langenbuch (1971), no decorrer do período colonial, o desbravamento do interior paulista ocorreu com o auxílio de seus rios, que eram utilizados para expedições e frotas comerciais, conhecidas como as monções. Diante desse contexto, os rios se tornaram fatores estratégicos para a implantação dos primeiros povoados.

As terras onde a cidade de Itapura se localiza, já haviam sido mapeadas durante o período das grandes monções, anos antes de sua ocupação (Figura 1). Devido às viagens, surgiram estabelecimentos de pousadas fixas, para abastecer as expedições e os povoados extrativos. Esses estabelecimentos se instalavam nas margens dos rios, para diminuir o cansaço dos viajantes por causa das longas caminhadas e os transportes pesados. Isso proporcionou a criação de muitas cidades do interior paulista, que apresentavam inicialmente, uma economia de subsistência (SILVA, 2004).

Figura 1: Plano do Rio Tietê resumido com todas as suas voltas: as cachoeiras vão do porto de Ararituaba até o rio Grande Paraná.

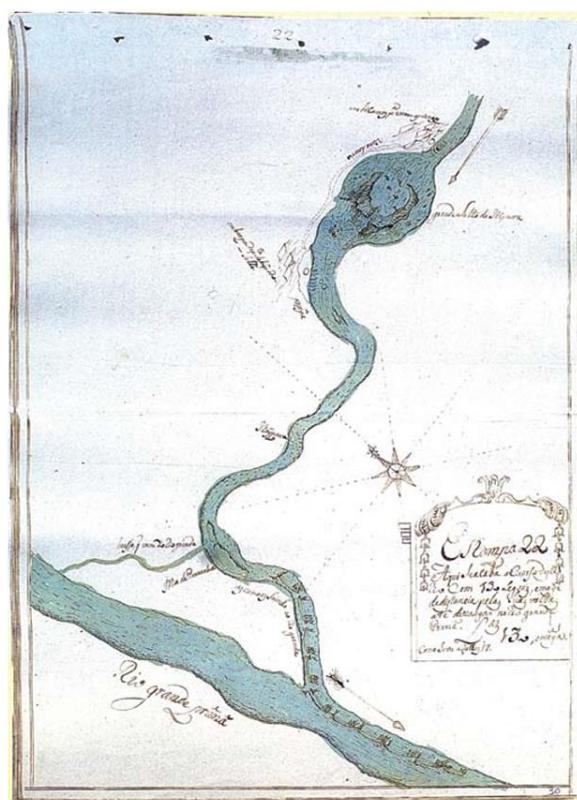


Fonte: Biblioteca Digital Mundial. Disponível em: <https://www.wdl.org/pt/item/968/>

Para Besse (2006, p. 151), a ideia de ver a paisagem como um território produzido e praticado pelas sociedades ao longo do tempo é a visão de uma paisagem criada pelas intenções políticas, econômicas e culturais no decorrer da história. Nessa perspectiva, o valor paisagístico ao invés de vir da estética, vem das experiências e atividades que determinado grupo realizou em certo local. No caso de Itapura, sua fundação além de ligada ao rio Tietê, também está relacionada com a história do município de Pereira Barreto. O período de seu primeiro povoamento

apresenta três momentos diferenciados: Itapura como Colônia Militar, Itapura com a chegada da ferrovia e Itapura com a implantação da hidrelétrica, cada um possuindo uma interação diferente com o rio Tietê, sendo que esse último momento levou à sua ruína, o que forçou a cidade a se reestabelecer em outro local, dando início a um novo processo de crescimento urbano. Entretanto, os primeiros habitantes da região, foram os indígenas Kaingangs ou caingangues. Um dos primeiros registros da região, aconteceu em 1769 em um mapa feito durante as expedições de Teotônio José Juzarte, que foi encarregado de mapear os rios e pontos importantes ao longo do percurso (Figura 2).

Figura 2: Salto de Itapura junto com a foz do rio Tietê, em 1769.



Fonte: SOUZA; MAKINO, 2000, p. 393. (In: KOK, 2009, p. 103).

A região de confluência entre os rios Tietê e Paraná, já havia sido vasculhada por inúmeros aventureiros, sendo um deles Dom Luiz de Céspedes Xeria, nomeado Governador do Paraguai, que chegou a ocupar o pontal formado pelo Rio Tietê, em sua foz no Rio Paraná, em 1628. Após muitos anos, no final do período das monções e do pioneirismo paulista, Flávio Dias da Costa, declarou possuir entre outros bens uma gleba nessa região em 1815, que incluía as terras pertencentes as atuais cidades de Itapura, Pereira Barreto, Santa Fé do Sul, Jales e Fernandópolis (ENNES, 2000, p. 44).



A Guerra do Paraguai durou quase 10 anos, iniciando em 1864 com o Paraguai invadindo a província de Mato Grosso e terminando com o tratado de paz em 1872. O Paraguai tinha como objetivo tornar-se a principal potência militar do rio do Prata e dos rios Paraná e Tietê, que consistiam no caminho para obter o controle de parte do território brasileiro. Isso levou à construção de um forte que ficou conhecido como Palácio Dom Pedro II, na Colônia de Itapura e que posteriormente, se transformaria em um entreposto para o estacionamento de novas tropas, lembrando que na colônia estabeleceu-se um pequeno arsenal da Marinha (ENNES, 2000, p. 43). Segundo o relatório do Ministro da Guerra, Luís Alves de Lima e Silva, datado de 1862, ele comenta:

[...] Foi mandada fundar pelo decreto nº 2200 de 26 de junho de 1858. É mais um estabelecimento naval do que uma Colônia Militar; pois que toda sua administração corre pelo ministério da marinha, pertencendo apenas ao da guerra a despesa com as praças de linha ali existentes. O estabelecimento naval do Itapúra, situado à margem do rio Tietê, possui um regulamento especial, que foi expedido por aquele ministério [...] (SILVA, 1862, p. 37).

As pessoas que viviam na colônia de Itapura deveriam dedicar-se às suas “obrigações” segundo o regime estabelecido, ou seja, tornarem-se, sob o regime militar, colonos e soldados. As previsões que existiam na época para a região de Itapura foram extremamente otimistas e defendiam que naquele local surgiria o maior centro industrial do país. Entretanto, após o término da Guerra do Paraguai, em 1872, não se tem registros a respeito do que teria acontecido em Itapura até o início do século seguinte. Por volta de 1905, a única forma de chegar a Itapura era pelo rio Tietê. O que se sabe, são as notícias da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, após uma expedição pelo baixo Tietê e alto-Paraná entre 1905 e 1911, relatando uma situação de “abandono e destruição” (FARIA, 2007, p. 84).

No segundo momento, pelo motivo de não estar mais em guerra com o Paraguai, a colônia militar não tinha mais propósito em se manter assim, ainda mais pela dificuldade de acesso, que podia ser feita apenas pelo curso d’água. Ocorreram duas tentativas de criar estradas até as colônias de Itapura e Avanhandava, em 1863 e 1881, elas acabaram sendo abandonadas. Apesar da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo ter relatado, em 1905, que a colônia de Itapura estava destruída e abandonada, o forte conhecido como Palácio Dom Pedro II ainda estava de pé. No ano seguinte, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), realizou um levantamento do Salto de Itapura e da antiga colônia, como mostra a Figura 3 (GHIRARDELLO, 2002, p. 75).

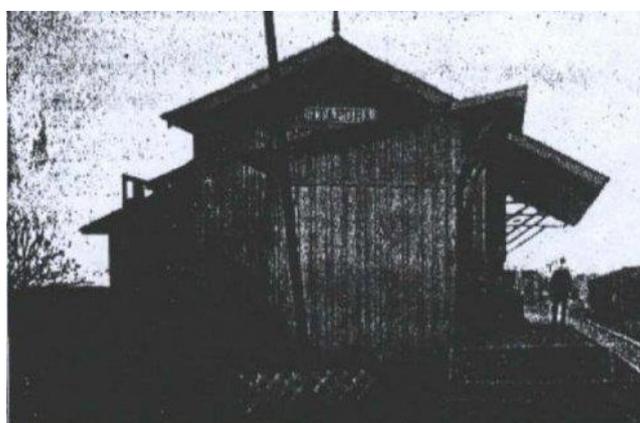
Figura 3: Levantamento do Salto de Itapura, no Rio Tietê, executado pelos engenheiros da CEFNOB, onde consta a “Antiga Colônia de Itapura”.



Fonte: Relatório da directoria, 1906, prancha sem número de página (In: GHIRARDELLO, 2002).

Nesse período, as obras da ferrovia CEFNOB se iniciam, em Bauru, no dia 15 de novembro de 1905, com o intuito de ligar os Estados de São Paulo e Mato Grosso. A estrada de ferro partia de Bauru e seguia em direção a Corumbá, passando pelo povoado de Itapura, sendo que o primeiro trecho, foi realizado no ano seguinte com aproximadamente 100 Km. Devido a uma série de atrasos nas obras, os trilhos não haviam chegado em Itapura apesar de em 1910 ter sido aberta a estação de Itapura no tronco da Noroeste, ainda que feita de madeira (Figura 4) (GHIRARDELLO, 2002, p. 62-63).

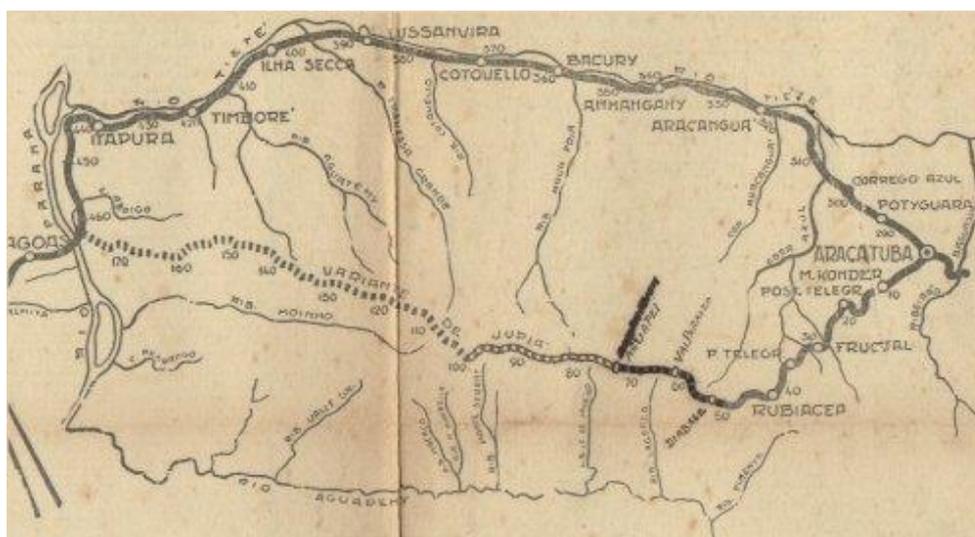
Figura 4: Estação de Itapura.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itapura.htm>.

Nesse mesmo contexto, a região onde se encontrava a colônia de Itapura, fazia parte do Município de São José do Rio Preto. No ano de 1909, o povoado de Itapura foi elevado a Distrito pelo Decreto Lei Estadual nº 1174, sendo incorporado ao Distrito de Paz de Penápolis pela Lei nº 1225, no dia 16 de outubro de 1910. Em 1924, Itapura é incorporada ao Município de Monte Aprazível, denominando-se Novo Oriente e com uma nova sede no povoado de mesmo nome (ITAPURA, 2018). Sob a direção da própria comissão criada pela Inspetoria Federal de Estradas de Ferro, foi finalizado o traçado restante da ferrovia até o porto de Jupiá. Devido a condição precária de muitas estações ferroviárias, teve início a construção de uma variante de Araçatuba a Jupiá, que levava a ferrovia para o espigão e o porto de Jupiá, afastando-a da região maleitosa, como aparece indicado no mapa de 1928, da Figura 5 (GHIRARDELLO, 2002, p. 65).

Figura 5: Mapa do trecho Araçatuba-Itapura.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itapura.htm>.

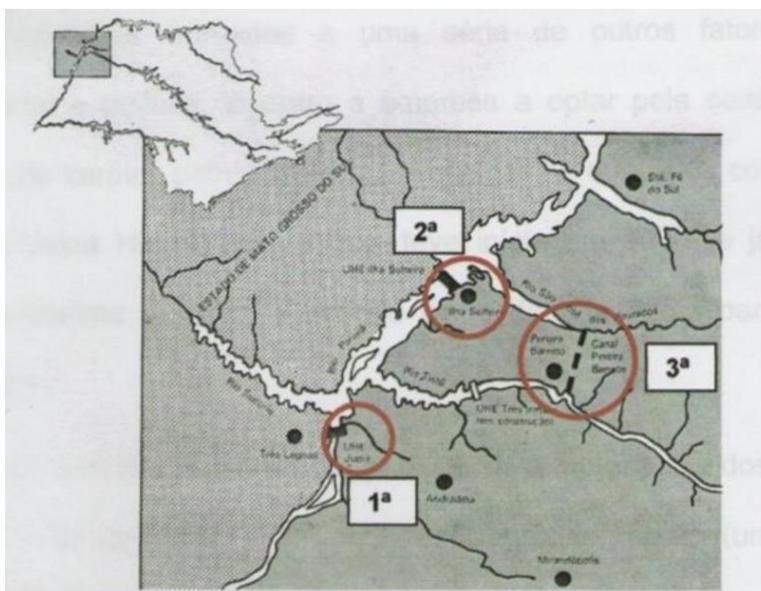
Em 1938, Itapura, que nesse momento fazia parte do povoado Novo Oriente, foi elevado a Município sendo denominado de Pereira Barreto. Por conta da presença da malária e da mudança do local de pouso, o povoado perdeu sua importância, fato que foi agravado pela conclusão da variante Araçatuba-Jupiá, em 1941, tornando-se a linha-tronco da ferrovia. Assim, em janeiro de 1941, a estação de Itapura juntamente com os 77 Km de trilhos existentes entre Lussanvira e Jupiá foram arrancados com uma autorização oficial, datada do dia 2 de dezembro de 1940. O Distrito de Itapura voltou a ser criado no ano de 1959, através do Decreto Lei Estadual nº 5285, no dia 18 de fevereiro, sendo desmembrado do Município de Pereira Barreto (ITAPURA, 2018).

O terceiro momento relata que no início do século XX, a cidade de São Paulo e as demais cidades do interior paulista, adaptaram-se à energia elétrica, considerada como um “objeto de desejo” da população e criadora de novos costumes. A partir da metade do século XX, o Brasil precisava

de condições de infraestrutura adequadas para continuar a crescer industrialmente. A baixa oferta de energia elétrica, devido a uma capacidade baixa de produção e de longas estiagens, provocou uma grave crise no abastecimento de eletricidade. As companhias concessionárias de energia elétrica existentes não eram capazes de acompanhar o ritmo de crescimento que outros setores da economia paulista já apresentavam na época. Assim, as empresas se organizaram, construindo várias usinas hidrelétricas e sistemas de distribuição, o que gerou o aumento significativo da capacidade instalada no decorrer do tempo (LAFER, 1975).

O grande potencial hidrelétrico da Bacia do rio Paraná e sua proximidade com a região de maior desenvolvimento econômico do país, favoreceu seu aproveitamento para a geração de eletricidade em larga escala. Os estudos sobre o aproveitamento do potencial hidráulico do Salto de Urubupungá, no rio Paraná, foram elaborados pela CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia do Paraná Uruguai. Após os estudos a respeito das quedas de Urubupungá realizados pela Società Edison, de Milão, a pedido da CIBPU, a empresa italiana apresentou uma proposta de construção das Usinas Jupuí e Ilha Solteira, em 1960. O Complexo Hidrelétrico de Urubupungá (Figura 6), atualmente conhecido como Complexo Francisco Lima de Souza Dias Filho, inclui as: 1) Usina de Jupuí - Engenheiro Souza Dias; 2) Usina de Ilha Solteira; 3) Usina Três Irmãos (DOURADO, 2007, p.66).

Figura 6: Planejamento das obras no Complexo Urubupungá.



Fonte: CESP. Ilha Solteira: a cidade e a usina, 1988, p. 25 apud DOURADO, 2007.

Utilizando-se dos saltos existentes nos rios Paraná e Tietê, o conjunto de Urubupungá constituiu-se, no período de sua construção, no maior complexo hidrelétrico do Hemisfério Sul. Jupuí começou a funcionar no dia 14 de abril de 1969 e, suas obras foram concluídas em 30 de junho de 1974. O reservatório da usina é formado pelos rios Paraná, Tietê e Sucuriú, atingindo os

municípios de Castilho, Pereira Barreto e Itapura, no Estado de São Paulo, e o Município de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul. O Salto de Itapura, no Baixo Tietê, assim como a Usina Elétrica Itapura, localizada na margem esquerda do rio Tietê e a cidade de Itapura foram inundados devido ao enchimento do reservatório (MENDONÇA, 2004, p. 22-23). Alguns anos antes da inundação de Itapura pelo enchimento do reservatório da Usina Hidrelétrica de Jupuíá no final da década de 1960, o Distrito havia sido elevado à categoria de Município em 1964, através do Decreto Lei Estadual nº 8092 no dia 28 de fevereiro, com denominação de Itapura, sendo desmembrada de Pereira Barreto. Esse acontecimento fecha uma das grandes fases da história da cidade, modificando completamente a paisagem existente.

Após a inundação, restando poucas construções do antigo povoado de Itapura, uma nova cidade foi edificada em um ponto mais alto onde a cidade se localiza atualmente, mas ainda próximo da ocupação original – estipulada de acordo com a presença de ruínas antigas, como representado na Figura 7 (a cidade atual demarcada em vermelho e a ocupação original demarcada em amarelo).

Figura 7: Primeira e segunda ocupação de Itapura.



Fonte: Intervenção sobre fotografia aérea do Google Earth.

Assim, durante as décadas seguintes, a cidade de Itapura passou por uma série de reformas constantes e foi incapaz de acompanhar o desenvolvimento urbano das demais cidades naquele período. Devido a esse contexto e sua formação tardia, a cidade de Itapura não se desenvolveu de forma significativa para tornar-se um polo paulista, como por exemplo, as cidades de Ilha Solteira, Bauru ou Pederneiras, com seu porto intermodal. Além disso, é notável que a cidade não cresceu o bastante para dar início a processos de verticalização, como mostra a Figura 8,

apesar de ser uma fotografia de mais de uma década, a paisagem urbana não sofreu muitas alterações. Também é possível perceber que a cidade é bem arborizada e por ter pequenas dimensões, é de fácil circulação a pé.

Figura 8: Foto aérea de Itapura em 2004.



Fonte: Página do Facebook Itapura Entre Rios. Disponível em:
<https://www.facebook.com/itapura.entrierios/photos/a.159397507597863/159397510931196/?type=3&theater>.

Itapura ainda mantém certa dependência com os rios Tietê e Paraná, mas através de uma relação harmônica, explorando suas belezas e riquezas naturais como forma de lazer e turismo, podendo ainda ser potencializada por meio de projetos e estratégias voltadas para o potencial turístico que a cidade oferece, uma vez que, a cidade não apresenta Plano Diretor. Apesar de não possuir um Plano Diretor ou planos estratégicos para o desenvolvimento do turismo, a cidade apresenta grande potencial turístico, devido sua natureza exuberante e a linda paisagem natural juntamente com seus marcos históricos. Esse potencial pode inclusive ser distribuído em diferentes segmentos, como o Turismo Histórico, o Turismo Náutico, o Turismo Rural, o Eco Turismo, o Turismo de Lazer e a Pesca Esportiva. Inclusive, a própria Prefeitura Municipal demonstra forte interesse em propostas turísticas planejadas para o município de Itapura.

CONCLUSÃO

O trabalho permitiu compreender que os cursos d'água foram fundamentais para a fundação de muitas cidades nos diferentes contextos de povoamento e que mantém grande relevância na paisagem contemporânea. É visto que sua importância está diretamente relacionada com as interações com os seres humanos durante toda sua ocupação, desde o povoamento de suas

margens até o desenvolvimento das malhas urbanas atuais. As ações antrópicas sobre o meio afetam todo o contexto em que estão inseridas, da mesma forma que o próprio ciclo natural dos rios e manutenção da natureza influenciam na paisagem. Assim, quando a interação ocorre de maneira harmônica, as consequências são positivas. Dessa forma, para a cidade de Itapura, foi possível compreender como a sua formação e evolução está intimamente conectada a paisagem do rio Tietê. Através da análise, Itapura pôde ser entendida em fases históricas, relacionadas às diferentes interações com o curso d'água e formas de "ver o rio". O rio influenciou e ainda transforma a paisagem atual, as atividades econômicas, o desenho urbano e o comportamento social da cidade de Itapura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BESSE, J-M. Las cinco puertas del paisaje: ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas. In: MADERUELO, J. (org.). **Paisaje y pensamiento**. Madrid: Abada, 2006, p. 145-171.

BESSE, J-M. **Ver a Terra: seis ensaios sobre a paisagem e a geografia**. Tradução de Vladimir Bartalani. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BESSE, J-M. **La sombra de las cosas**. Tradução de Marga Neira. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2010.

DOURADO, L. A. C. **O espaço público e a territorialidade do lazer na estância turística de Ilha Solteira – SP**. 2007. 193p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana, 2007.

ENNES, M. A. **A Construção de uma Identidade Inacabada Nipo-brasileiros no Interior do Estado de São Paulo**. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

FARIA, C. **O cotidiano em Itapura no século XIX (1858-1872)**. Anais Semana da História 2006. Mato Grosso do Sul, Campo Grande, p. 83-96, 2007.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

KOK, G. **Vestígios indígenas na cartografia do sertão da América portuguesa**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v. 17. n. 2. p. 91-109, 2009.

LAFER, B. M. **Planejamento no Brasil**. 3 ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1975.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

MENDONÇA, N. O. **Ilha Solteira e Projeto Cinturão Verde: História e Contradições**. Faculdade de História, Direito e Serviço Social da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Campus de Franca. São Paulo, Franca, 2004.

MELLO, S. S. **Na beira do rio tem uma cidade: Urbanidade e valorização dos corpos d'água**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

PREFEITURA Municipal de Itapura. **História do Município**. Itapura, São Paulo. Disponível em: <
<https://www.itapura.sp.gov.br/index1.php?pag=T1RjPU9EZz1PVFU9T0dVPU9HST1PVEE9T0dFPU9HRT0=&idmenu=214>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

SILVA, L. A. L. **Relatório da Repartição dos Negócios da Guerra, 1862**. Rio de Janeiro, 1862.