



**Santa Fé do Sul e Rubinéia (SP): condicionantes da história urbana no
Extremo Noroeste Paulista**

Vitor Mendes Stafusa

Mestrando em Arquitetura e Urbanismo, FAAC - UNESP, Brasil
v.stafusa@unesp.br

Nilson Ghirardello

Professor Doutor, FAAC - UNESP, Brasil
nilson.ghirardello@unesp.br



RESUMO

Este artigo buscou elencar os condicionantes naturais e sociais que podem ter orientado o alvorecer de algumas cidades do Extremo Noroeste Paulista durante o século XX. Portanto, foi feito um estudo de caso sobre a história urbana de Santa Fé do Sul e Rubinéia (SP) para relacionar a ocupação e formação das cidades com elementos da paisagem e sociedade. O recorte temporal inicia-se no século XIX com a expulsão dos indígenas pelos mineiros, trata sobre as políticas da economia cafeeira e a estreita relação com as ferrovias, culminando na formação de ambas as cidades em meados do século XX. Para tal, foi necessária revisão da literatura a respeito da ocupação do interior paulista e da história urbana local, além de pesquisa documental em fontes primárias que tratassem dos espaços urbanos em estudo. A pesquisa se desenvolve qualitativamente e analisa, de forma empírica, a morfologia inicial das cidades referidas. Foi constatada a influência dos córregos na delimitação das propriedades rurais e como esses corpos d'água direcionaram a ferrovia, que por sua vez, orientou o traçado urbano das cidades analisadas. Quanto aos fatores sociais, foi verificado que o Porto Taboado, a Estrada de Ferro Araraquara e o contexto socioeconômico da época foram de suma importância para a formação e definição das cidades da região. Por fim, a partir do estudo de ambas as cidades, o artigo debateu os processos históricos que as formaram e poderá servir de subsídio para estudos de história urbana dos municípios situados no mesmo contexto.

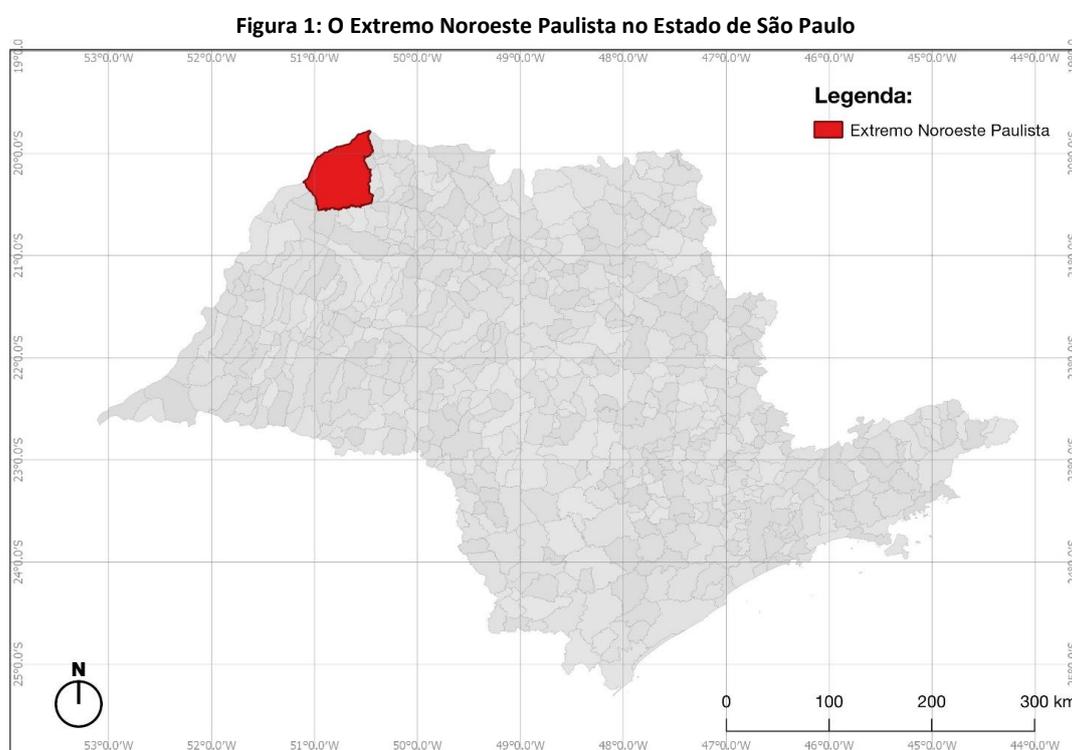
PALAVRAS-CHAVE: Extremo Noroeste Paulista. Formação urbana. Paisagem e território.

1 INTRODUÇÃO

Na busca por uma definição e delimitação do campo de estudo da História Urbana, Monteiro (2012) traz algumas acepções: campo que debruça sobre características da formação urbana e social da cidade, ou ainda, sobre os processos econômicos e sociais que causaram efeito no local. O autor destaca que, na literatura, a cidade não deve ser estudada somente até seus limites, ou seja, o interior da urbe. O debate propõe estudo que se relaciona com o espaço periférico à cidade e a rede em que se integra. Dessa maneira, estudar a história urbana de uma cidade é fazer retrospecto até sua formação e entender muito além das peculiaridades urbanas, englobando questões da paisagem do entorno e o contexto socioeconômico. Por exemplo, Constantino (2010) aponta que na região oeste paulista, os rios e córregos tinham grande importância na delimitação do território das fazendas e, posteriormente, originariam glebas, vilas ou patrimônios (núcleo inicial da urbe). Portanto, algumas questões importantes podem anteceder a formação do núcleo urbano – a morfologia urbana pode carregar traços que estão atrelados à paisagem e a sua formação primordial enquanto fazenda ou gleba. A mesma autora ainda aponta que, na região da Alta Araraquarense, os patrimônios de várias cidades eram conformados por rios, e em outras localidades, os córregos dividiam as propriedades rurais. Saraiva (2005) complementa que a presença de corpos d'água nas cidades oferece estruturação, localização e desenvolvimento da urbe. Quanto aos aspectos socioeconômicos, a formação de diversas cidades do oeste paulista é pautada diretamente no contexto econômico cafeeiro do Estado na época – é devido ao sucesso do café que se inicia uma complexa e forte relação entre a produção cafeeira, sistema ferroviário e formação de cidades (CANO, 1977). Um dos casos mais notáveis é o da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB): a Companhia, alinhada aos anseios dos cafeeiros e latifundiários, se expande para as terras férteis desabitadas (pelo branco) do interior paulista, criando estações que se tornaram cidades. A Companhia buscou a rápida transformação dessas estações em pequenos núcleos urbanos, assim era

garantida a sua segurança, além de obter pontos de escoamento de mercadorias e passageiros (GHIRARDELLO, 2002).

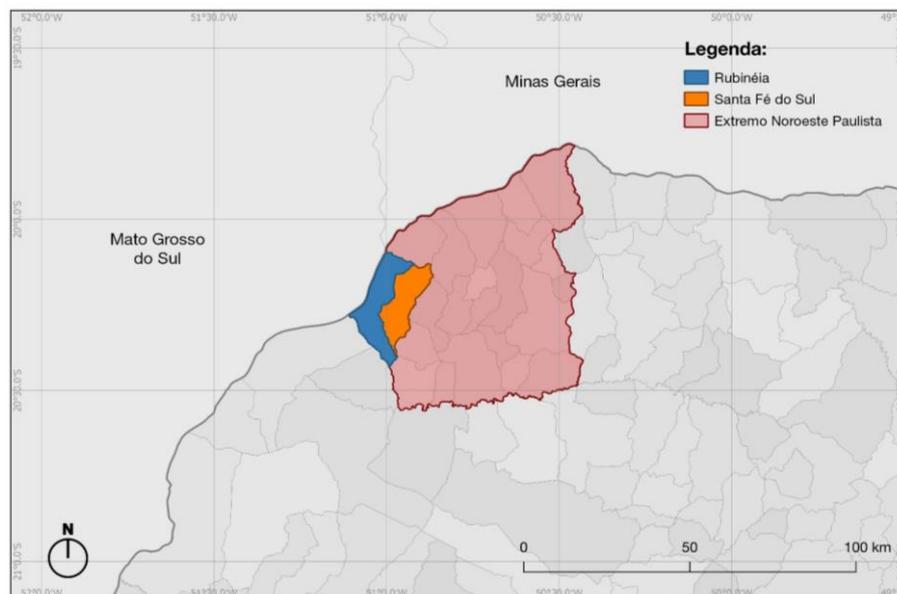
Em vista do exposto, este artigo pretende desenvolver um macro estudo da história urbana da região do Extremo Noroeste Paulista. Esta região (Figura 1) se insere na divisa dos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais e está anexa à Região Administrativa de São José do Rio Preto – SP (região noroeste do Estado). Para definição formal e sistemática neste artigo, o Extremo Noroeste Paulista será estabelecido como a microrregião de Jales – SP, contudo, outros autores podem incluir mais ou menos cidades nessa zona.



Fonte: Os autores

Portanto, a análise compreendeu recorte temporal do século XIX até meados de XX e delimitação espacial à área de Santa Fé do Sul – SP, a “cidade-mãe” de várias outras urbes dessa região. Além disso, o artigo acrescenta breve análise urbana de Rubinéia – SP, uma das cidades que se formam por influência de Santa Fé do Sul (Figura 2). Por fim, as discussões aqui levantadas poderão embasar estudos, em nível mais focalizado, sobre a história urbana de cada cidade situada na zona proposta e sua singular formação.

Figura 2: As cidades em análise neste artigo



Fonte: Os autores

2 OBJETIVOS

O principal objetivo que norteou este artigo foi identificar e discorrer sobre os condicionantes que contribuíram na formação urbana do Extremo Noroeste Paulista em meados do século XX, com enfoque nas cidades de Santa Fé do Sul e Rubinéia (SP). Para tal, foi necessário i) compreender como ocorreu a ocupação das terras devolutas da referida zona a partir do século XIX; ii) identificar as primeiras cidades da região e seu papel na formação da rede urbana; iii) relacionar a ocupação da zona com o contexto econômico e agrícola e, por fim, iv) analisar a situação geográfica das cidades mencionadas, de modo a contextualizar com seus possíveis condicionantes naturais (paisagem, topografia, rios, etc.) e humanos (portos, estradas e caminhos).

3 METODOLOGIA

Seguindo a metodologia proposta por Groat e Wang (2002), o artigo se molda em pesquisa histórico-interpretativa, ou seja, estuda fenômenos sociais e físicos em contextos complexos e busca explicá-los através de narrativa holística. Para tal, é necessária a busca de dados, identificação e organização, análise e, por fim, a construção da narrativa histórica.

A primeira etapa foi feita pela busca de fontes primárias e secundárias. As fontes primárias derivam de coleta documental já em andamento. Os materiais aqui apresentados estavam em arquivos de instituições públicas (Arquivo do Estado de São Paulo e Instituto Geográfico e Cartográfico) e arquivos cartoriais (Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do

Sul). Quanto às fontes secundárias, foi conduzida pesquisa em repositórios de artigos, dissertações e teses a partir da busca pelas palavras-chave: “Rubinéia”; “Santa Fé do Sul”; “Extremo Noroeste Paulista”; “Estrada de Ferro Araraquara”; “Porto Taboado”.

A segunda etapa consistiu na identificação e organização do material coletado, especialmente as fontes primárias. Algumas fontes tiveram de ser manipuladas digitalmente em vista do estado de conservação do material.

A terceira etapa envolveu a análise e leitura dos materiais em sobreposição ao aporte teórico da pesquisa. Também foi necessária a manipulação de fontes a fim de deixar a análise e discussão mais intuitiva e didática (figuras 4 e 5). Além disso, as fontes primárias serviram de base para a reconstituição histórica aqui apresentada (figuras 6 e 7). Para tal, foram utilizadas as seguintes bases: Mapa topográfico de Rubinéia (1965) – IGC, Planta de levantamento cadastral de Rubinéia (s. d.) – CESP, Fotografia Aérea de Rubinéia (1962) – IGC e Fotografia Aérea de Rubinéia (1971) – IGC. Os materiais foram tratados, escalonados e submetidos a um *software* CAD para compor a reconstituição empírica.

Por fim, toda discussão e aporte teórico apresentado se conecta de modo a criar a narrativa histórica que responda as questões propostas pelo artigo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 RUMO AO OESTE: CAFÉ, FERROVIAS E COMPANHIAS AGRÍCOLAS

De acordo com o estudo de Cano (1977), com a decadência da produção do café no Vale do Paraíba ocasionada pela topografia inapropriada, cafezais velhos e improdutivos e o uso da mão de obra escrava, inicia-se um movimento de expansão para as terras do oeste de São Paulo em meados do século XIX. Nessa região, os fazendeiros encontraram ampla disponibilidade de terras férteis e planas, permitindo assim, a produção do café em larga escala. Contudo, quanto mais se expandia ao interior do Estado, mais dispendioso e perigoso seria o escoamento do produto para os portos de exportação. É nesse cenário que o sistema ferroviário entra e se torna um dos responsáveis pelo aumento da produção cafeeira e formação de grande parte das cidades do oeste paulista. Embora a ferrovia já havia sido empregada no transporte de café do Vale do Paraíba, seu uso era restrito a poucos fazendeiros e o sistema era precário. Por outro lado, o complexo ferroviário formado nas terras do oeste foi extenso, de propriedade privada e estatal, e responsável pela formação de diversas cidades do Estado. Nas palavras de Vera Chaia:

A partir da segunda metade do século XIX, a cultura do café assume uma importância fundamental tanto para o povoamento do Estado de São Paulo, como para a economia brasileira, que tem nessa cultura seu principal produto de exportação. (CHAIA, 1980, p. 7)

A linha ferroviária em estudo neste artigo é a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) – teve grande importância no complexo ferroviário paulista e foi fundada anteriormente à CEFNOB (mencionada na introdução). Assim como a Noroeste, essa ferrovia objetivava cortar o Estado até as barrancas do rio Paraná, chegar ao solo de Mato Grosso (atual território de Mato Grosso do Sul) e trazer a “integração nacional” – a política de “rumo ao oeste” do Estado Novo (SÃO PAULO, 1940). A princípio, a EFA cumpriu com seus anseios: partiu de Araraquara no final do século XIX e atingiu o território de São José do Rio Preto em 1912, no entanto, seus trilhos permaneceram estacionados até a década de 1940 e só finalmente, em 1952, chegaram ao Porto Presidente Vargas (terminal ferroviário de Rubinéia) no rio Paraná (MATOS, 1974). Durante o hiato, a Grande Depressão em 1929 fez a exportação e produção de café decair e levou consigo parte do complexo ferroviário, uma vez que o binômio café-ferrovias era indissociável (CANO, 1977). Diante desse cenário, era preciso se pensar em novas políticas para manter esse sistema:

A burguesia agrária buscava novas formas de investimento para a reprodução do capital, e uma das soluções foi a criação, em 1934, da Companhia Agrícola de Imigração e Colonização (CAIC), tendo como maior acionista a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que perdera com a circulação e, conseqüentemente, com a venda do café após a crise, juntamente com um grupo de empresários cafeicultores. (ROSAS, 2012, p. 6)

Portanto, a CAIC possuía estreitas relações com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (que gerenciava várias linhas ferroviárias do Estado, incluindo a EFA), dessa maneira, os interesses da Companhia se alinhavam com a economia cafeeira. De acordo com Rosas (2012), a CAIC introduziu a política de comercialização de pequenas propriedades rurais: a empresa adquiria fazendas (ou partes) de latifundiários, muitos quebrados com a crise cafeeira, e então vendia ao pequeno produtor. O lavrador deveria quitar suas dívidas com a Companhia o mais rápido possível, senão sua terra seria tomada. Por conta desse método de ação, a produção cafeeira era inviável, já que os cafezais tomariam, em média, cinco anos para iniciar a produção, assim, a CAIC incentivava a policultura nas terras. O autor também ressalta: “O caráter deste retalhamento realizado pela Companhia era exclusivamente mercantil, pois ao comprar esta área e dividi-la em pequenos lotes para venda, a média do lucro quase sempre ultrapassava 150%” (ROSAS, 2012, p. 7). Em síntese, nota-se que essa ação era conveniente à CAIC pelo lucro das vendas obtido e também retornava o capital investido aos fazendeiros, possibilitando sua aplicação em outros setores mais rentáveis (por exemplo, o industrial).

4.2 DAS FERROVIAS AOS PORTOS FLUVIAIS DO OESTE

Como mencionando anteriormente, parte das ferrovias paulistas objetivava cruzar as terras do Estado, ocupando-as e mesmo tempo e atingir a margem do rio Paraná, no sentido de

trazer a “integridade nacional”, conforme o discurso da época. Entretanto, é necessária melhor elaboração: a intenção era, na verdade, atingir os vários portos fluviais criados há muito nas barrancas do rio. Esses portos tinham função de conectar São Paulo à Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul), transportando civis e, principalmente, o gado proveniente da rica pecuária mato-grossense. Um dos exemplos mais notáveis e antigos é o Porto Taboado, na região noroeste de São Paulo. A partir deste porto, formou-se a Estrada do Taboado, responsável por guiar os tropeiros de Cuiabá (MS) até um frigorífico em Barretos (SP) durante o século XIX e XX (SEIXAS, 2003). Dessa maneira, a Estrada ganhou importância histórica, pois foi formadora de diversas vilas na região noroeste (ex.: Vila Carvalho em Votuporanga – SP) através das invernadas – o ponto de parada dos tropeiros (MONBEIG, 1984). Em busca de datar melhor a existência do porto, foi encontrada sua referência em missões exploratórias realizadas durante a década de 1830 por Joaquim Francisco Lopes (LOPES, 2007). Um século depois, o Porto foi incluído na política de “Rumo ao oeste” do Estado Novo pela sua importância de integração estatal e passa a se chamar Porto Presidente Vargas (SÃO PAULO, 1940).

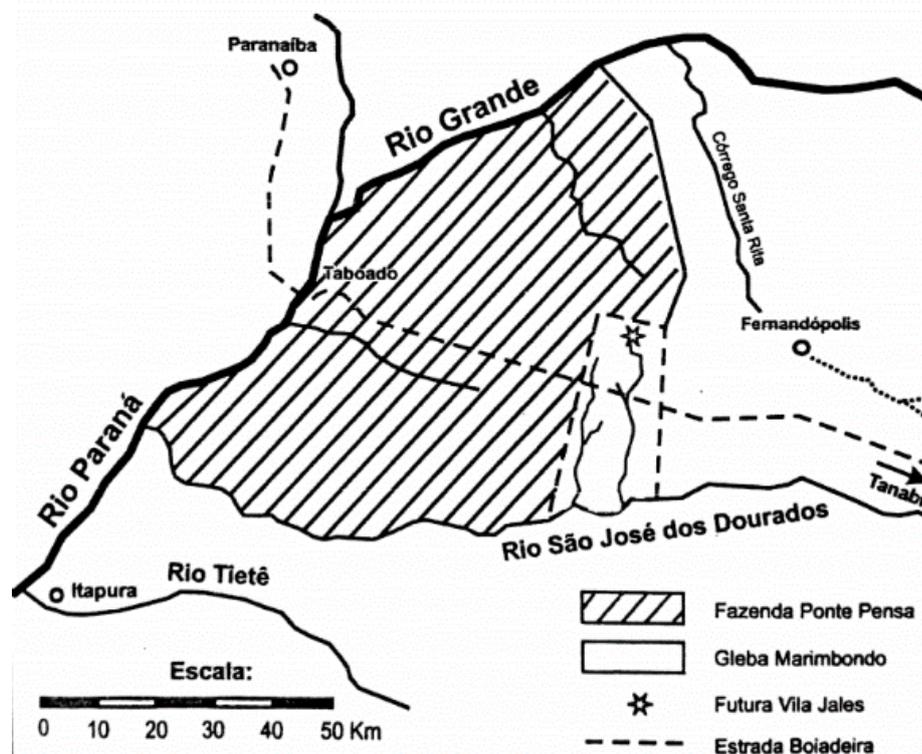
Em vista desse elemento-chave, a Estrada de Ferro Araraquara planejou o prolongamento final dos trilhos visando o destino no Porto Presidente Vargas, nos limites municipais da futura cidade de Rubinéia. Assim, quando os trilhos chegam ao terminal de Rubinéia, a intenção que se tinha não era de atender as demandas da cidade, mas sim, as demandas do Porto. O propósito fica claro com nomeação do terminal ferroviário: diferente das outras estações designadas a partir do nome da cidade, a estação de Rubinéia, na verdade, se chamou Estação Presidente Vargas, a denominação do porto.

4.3 A OCUPAÇÃO DO NOROESTE PAULISTA: A FAZENDA SÃO JOSÉ DA PONTE PENSA

Há concordância na literatura a respeito dos primórdios da ocupação dessa região do Estado: com o declínio do ouro em Minas Gerais no século XIX, vários mineiros adentram esta região de São Paulo em busca de locais para tomada de terras devolutas, abrigo e cultivo de agricultura de subsistência como estratégia de confirmar a posse. Contudo, é importante ressaltar que, na verdade, a região já era ocupada por tribos indígenas caingangues. Portanto, essa (segunda) ocupação foi marcada pela expulsão dos caingangues pelos mineiros durante início e meados do século XIX (MONBEIG, 1984).

Por volta de 1830, o mineiro Patrício Lopes de Souza chega à região noroeste de São Paulo, ocupa grandes porções de terras, executa algumas benfeitorias, pastos e culturas. Em 1860, Patrício retorna a Minas Gerais, mas deixa encarregados para cuidar e explorar as terras que denominou “Fazenda São José da Ponte Pensa”. As dimensões da fazenda eram enormes: a área abrangia o equivalente a dezenas de territórios municipais contemporâneos e para cruzar as terras era necessário percorrer uma distância maior que 50 km (Figura 3). A ocupação desta e de outras grandes porções territoriais foi influenciada pela Lei de Terras de 1850 que, na verdade, objetivava coibir a ocupação dessas “terras devolutas” (CHAIA, 1980).

Figura 3: Área da Fazenda São José da Ponte Pensa na região do Extremo Noroeste Paulista



Fonte: Seixas (2003)

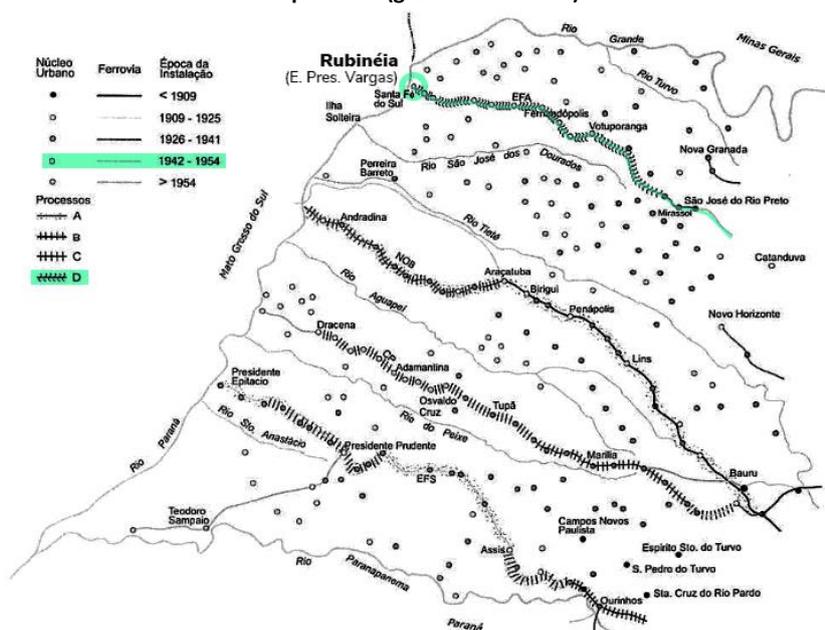
Por fim, Patrício Lopes faleceu em 1885 sem deixar descendentes como herdeiros para a Fazenda. É a partir desse momento que se inicia um incessante processo de grilagem das terras da Ponte Pensa, até que por fim, João Odorico da Cunha Glória e Mário Furquim apresentaram, em 1912, documentos ilegítimos atestando a herança da Fazenda. De acordo com Chaia (1980), Glória e Furquim se apoderaram da Fazenda por meio da fraude e violência, apresentando papéis forjados e sem valor jurídico.

Em 1920, o major inglês John Byng Paget adquire parte das terras da Ponte Pensa referentes à propriedade de João da Cunha Glória. John nunca visitou a propriedade, mas por meio de um procurador, instalou “cerca de 75 famílias de agregados. Estas famílias deveriam zelar e evitar que se fixassem ‘intrusos’ na fazenda” (CHAIA, 1980, p. 39). Nessa nova posse de terras, agora por aquisição, a porção de John passa a se referir como “Gleba Paget” ou “Núcleo Paget”.

Em seguida, a CAIC se inseriu na região e comprou diversas terras de John Paget em 1946. Como citado anteriormente, a CAIC surgiu em cenário pós-crise de 1929, com a decadência do café e é direcionada pelos interesses da ferrovia e dos grandes latifundiários. Assim, a CAIC comprou porções de terras (retornando capital aos proprietários, já que a economia cafeeira estava estagnada) e as retalhou em propriedades rurais menores. Entretanto, aquelas terras tão remotas não teriam atrativo algum: as poucas cidades existentes eram

longínquas, sem o suporte de estruturas urbanas, o que era essencial para a viabilização das vendas com sucesso. Dessa maneira, a CAIC reservava parte das terras adquiridas para a fundação de um patrimônio¹, e na zona de estudo, o patrimônio fundado foi o de Santa Fé do Sul (ROSAS, 2012). Por fim, neste laço de interesses, outra beneficiada era companhia ferroviária: com o planejamento e a certeza da existência de uma futura cidade estruturada, a Estrada de Ferro Araraquara avançava seus trilhos até esse novo patrimônio, onde teria as condições necessárias para transporte civil e escoamento da produção agrícola dos lotes rurais no entorno da cidade. Langenbuch (2011) comenta que, neste ramal da EFA, o processo de formação de patrimônios é antecedente à chegada dos trilhos, como é demonstrado pela Figura 4. O ramal São José do Rio Preto – Presidente Vargas (Rubinéia) foi instalado entre 1942 e 1954, a formação das vilas e patrimônios antecede a chegada da estação e o traçado dos trilhos era indeterminado (em contraste com os trilhos na Alta Paulista – processo C).

Figura 4: Mapa relacionando a época de instalação das estações ferroviárias com a formação dos patrimônios paulistas (grifos dos autores)



Fonte: Langenbuch (2011)

Finalmente, a última transferência de terras que diz respeito ao escopo do artigo é a compra de pequena porção territorial por Rubens de Oliveira Camargo, fundador de Rubinéia. Na pesquisa em fontes cartoriais, Rubens comprou de terras de John Byng Paget por volta 1950

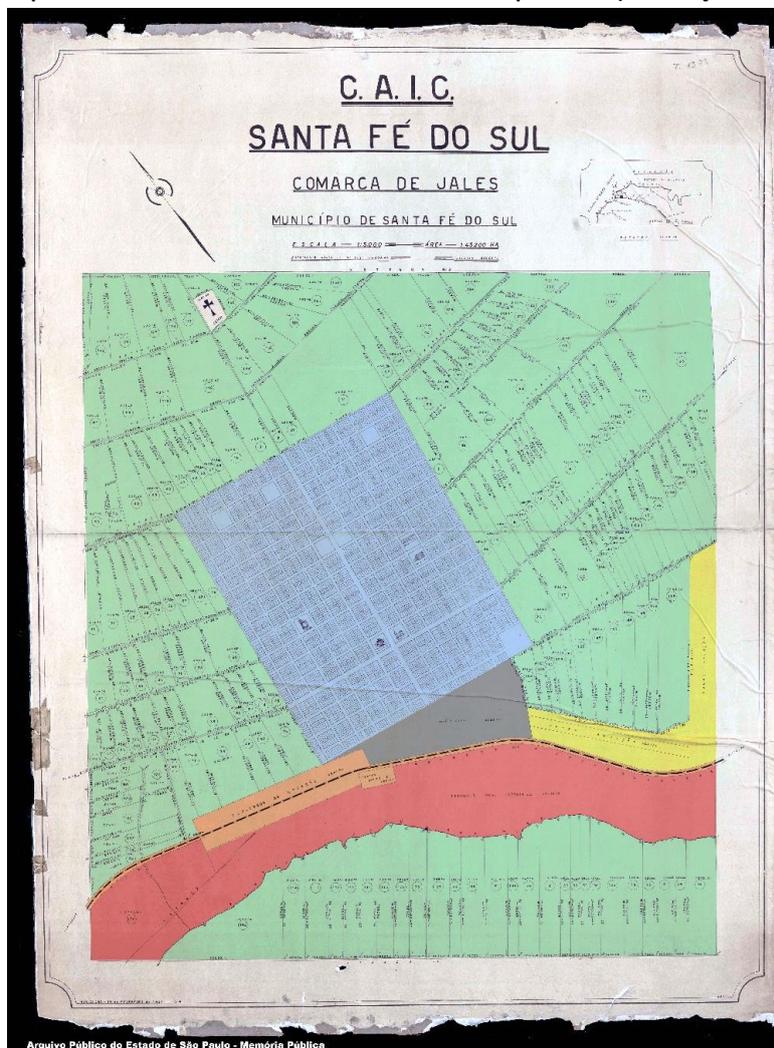
¹ O patrimônio não era de caráter religioso. Devido à tendência de doações de terras para formação de patrimônio religioso durante o século XIX, o termo “patrimônio” continuou sendo empregado durante o século XX para se referir ao núcleo central da cidade. Para compreensão dos patrimônios religiosos em São Paulo no século XIX, consultar Ghirardello (2010).

e loteou para a formação da cidade. De acordo com Lima e Basso (2008), Rubens tinha ciência que os trilhos da Araraquara chegariam às barrancas do rio Paraná no Porto Taboado, portanto, investiu na região com seu pequeno loteamento em Rubinéia. Além disso, a futura Santa Fé do Sul poderia ter criado um ideário que a região despontaria economicamente. Reis (1990) mostra que a CAIC idealizava a região e criava a ideia da “terra prometida”, assim, havia muita esperança no desenvolvimento dessa zona. Para finalizar, é possível dizer que Rubinéia nasce não somente da influência ferroviária, como em muitos casos paulistas, mas também da presença do rio Paraná, o Porto Taboado, Santa Fé do Sul e um sonho relativamente fantasioso.

4.4 PLANOS URBANOS PARA SANTA FÉ DO SUL E RUBINÉIA

Ao analisar o projeto do Patrimônio de Santa Fé do Sul executado por engenheiros para CAIC em 1946-1947, é possível notar várias intenções urbanas e até um zoneamento inicial para cidade (figura 5). Primeiro: é presente o traçado reticulado por toda zona urbana (em azul), amplamente difundido nos arruamentos de diversas cidades do interior paulista. Contudo, é notável a presença de duas categorias de vias públicas: a avenida e a rua - distinção que não era encontrada nas cidades que se formaram posteriormente na zona em estudo, como Rubinéia. Segundo: os lotes rurais foram dispostos ao redor do núcleo urbano (em verde), e conectados diretamente à área da cidade a partir de estradas rurais que se transformavam em ruas e avenidas. Tal determinação deixava expressa a interdependência entre o mundo rural e urbano, apontando que a futura cidade seria o centro de um loteamento de terras para plantio. Terceiro: justamente pela presença das avenidas, os produtores que exportavam o cultivo tinham acesso rápido ao cruzar a cidade até a Estação da EFA (em laranja), quando não, as propriedades desembocavam diretamente na estação. Quarto: há uma faixa marcada como “terrenos para indústrias” (em vermelho). É visível que essa faixa industrial possuía acesso direto à ferrovia, o que permitia o rápido escoamento da produção. Quinto: foi planejado um “campo de aviação” (em amarelo), o que mostra pensamento à frente da época, planejando o modal aéreo como outro meio de transporte além do ferroviário. Por último, existe uma área privada na “entrada” da cidade pertencente a José de Carvalho Diniz (em cinza-escuro). Provavelmente, por conta dessa propriedade, a esplanada da estação teve de ser deslocada a oeste, uma vez que era comum a estação estar em frente à avenida principal das cidades no oeste paulista. Quanto à paisagem, é notável a influência dos cursos d’água no projeto: o traçado da EFA chega à cidade seguindo o desenho topográfico feito pelo Córrego Jacu Queimado, que por sua vez, delimita a zona industrial da cidade e, conseqüentemente, exerce influência nos limites dos lotes rurais na parte inferior da prancha.

Figura 5: Projeto para o Patrimônio de Santa Fé do Sul executado pela CAIC (colorização feita pelos autores)



Arquivo Público do Estado de São Paulo - Memória Pública
Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, 1957

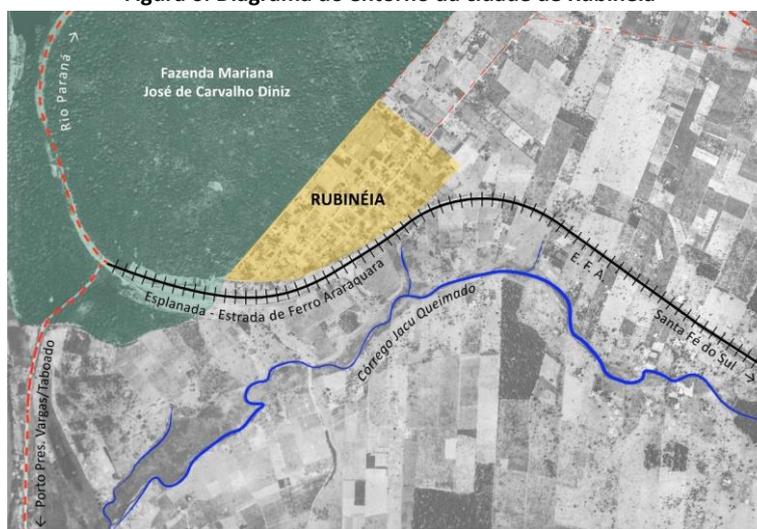
Quanto à cidade de Rubinéia, não houve planejamento urbano, provavelmente apenas o arruamento, dessa maneira, análise mais profunda e empírica deve ser executada. De acordo com Ghirardello (2002), o arruamento era feito por um agrimensor, visto que os engenheiros tinham rara atuação no cenário do interior paulista até início do século XX. Ainda, o autor destaca que nas cidades estudadas:

Aos arruadores, [...] bastaria traçar a partir da linha reta da esplanada a monótona quadrícula, subdividindo-a em lotes para venda. Nem mesmo o espaço privilegiado, na maioria das vezes central para a futura igreja, precisaria ser demarcado. (GHIRARDELLO, 2002, p. 221)

Ainda que Santa Fé do Sul tenha sido projetada por engenheiro e a formação de Rubinéia data de meados do século XX, a inexistência de projeto urbano pode ser respondida tanto pelo baixo orçamento investido, quanto pelo porte urbano que a cidade teria. Até o momento, as pesquisas documentais não obtiveram resultado para levantar os responsáveis pelo arruamento ou alguma iconografia referente. Portanto, para esta análise, foi utilizada a fotografia aérea do IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico, datada de 1962, a mais antiga fonte primária da cidade.

A partir da imagem (figura 6), é possível indicar vários condicionantes que podem ter influenciado no sentido do arruamento. A forma da cidade (em amarelo) se estende em quadrante de elipse delimitado pela propriedade de José de Carvalho Diniz ²(em verde) e pela ferrovia da EFA. Da mesma maneira que em Santa Fé do Sul, a ferrovia segue o espigão do Córrego Jacu Queimado, dando forma ao traçado de Rubinéia, consequentemente. Ao fim da linha, a EFA se conecta com duas estradas: uma prossegue ao norte em direção ao rio Paraná, enquanto outra segue sentido sul até o Porto Presidente Vargas. Ainda, é possível notar que já existe o traçado da Rodovia Euclides da Cunha (que também finda no território de Rubinéia), contudo é distante da cidade e, segundo jornais da época, era muito precária. Portanto, não é possível dizer que a Rodovia Euclides da Cunha pode ter determinado alguma intenção de arruamento da cidade, por outro lado, é clara a relação da cidade com a ferrovia.

Figura 6: Diagrama do entorno da cidade de Rubinéia



Fonte: Os autores a partir da fotografia aérea do IGC, 1962

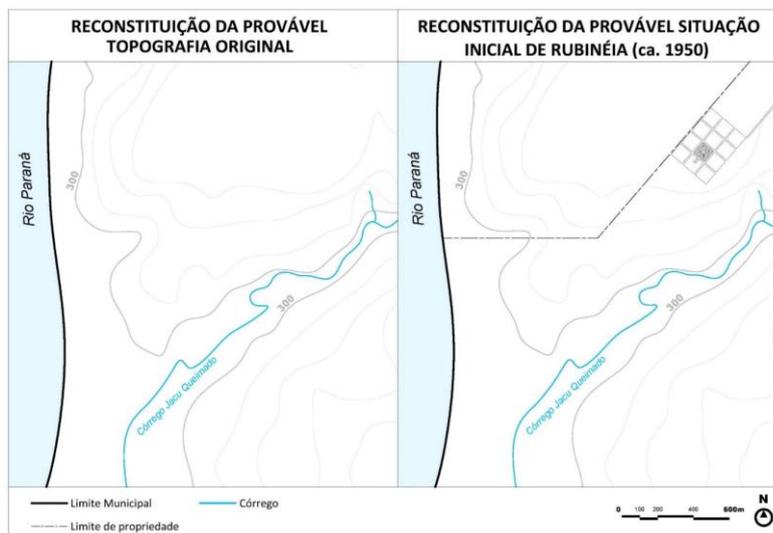
² Mesmo proprietário da área mencionada na figura 5 (em cinza-escuro). José Diniz foi um latifundiário que adquiriu as terras mais nobres da região. Por exemplo, a Fazenda Mariana em Rubinéia (figura 6 – em verde) possuía uma estrada que ligava a estação ao porto no rio Paraná. Para mais esclarecimentos, consultar Reis (1990).

De acordo com a literatura, o povoamento de Rubinéia iniciou entre 1951 e 1952, por outro lado, a linha da EFA somente alcançou a cidade no final de 1952 (CALAZANS, 1995). Também é constatado que, nesta zona da Alta Araraquarense, a formação das vilas antecede a chegada dos trilhos (LANGENBUCH, 2011). Logo, é seguro dizer que o povoado de Rubinéia já existia quando a estação foi inaugurada e, dessa maneira, já deveria haver um arruamento inicial. Desse modo, o arruamento que segue o traço sinuoso da ferrovia, com grande probabilidade, pode ter sido um prolongamento do traçado primitivo da cidade. Outra hipótese, contudo, menos viável, um traçado já existente e com baixa ocupação pode ter sido, eventualmente, cortado pela ferrovia. Segundo Silva (2003), essas possibilidades eram comuns em cidades antecedentes à ferrovia:

Uma outra situação era quando a cidade já havia sido implantada e a ferrovia chegava à região e o loteador não havia tido acesso prévio a sua localização. Duas opções eram possíveis: ou ela passava fora da cidade e aos poucos ia atraindo novos loteamentos, ou cortava o traçado urbano na sua conveniência e perturbava a rigidez do traçado ortogonal. (SILVA, 2003, p. 158)

A partir do mapa topográfico do IGC de 1965, foi possível reconstituir como poderia ser a topografia natural da área (figura 7 - esquerda). Sobrepondo a reconstituição, foi inserida a malha urbana existente na década de 60 e retiradas as quadras que não seguiram a forma reticulada (figura 7 - direita). Essa ideia de arruamento seguiria a primeira possibilidade, das duas aventadas acima, ou seja, a do povoado ter se expandido em direção à ferrovia após a sua chegada, configurando-se, posteriormente, em um desenho sinuoso e paralelo aos trilhos. Por fim, mantiveram-se apenas as quadras que eram lindeiras à praça central e a capela da cidade, uma vez que essa organização inicial urbana é vista em diversos patrimônios da referida zona. Sobrepondo a malha inicial junto à topografia, é perceptível a justificativa da escolha do local para assentamento: as quadras se apresentam exatamente onde a topografia é mais plana, o que poderia ser um fator decisivo no sucesso da vila, já que terrenos mais planos exigem menos despesas e são mais aproveitáveis.

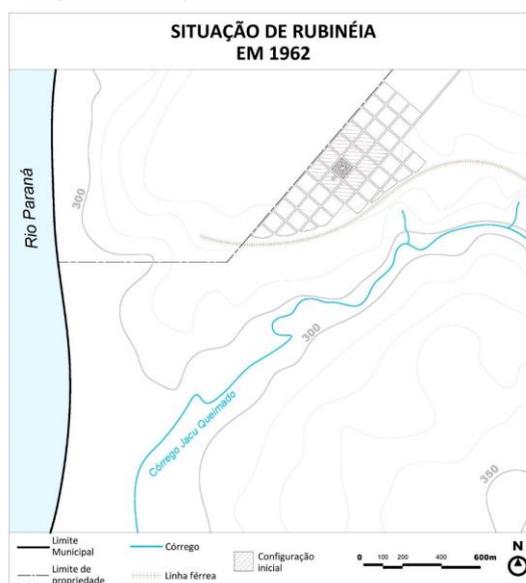
Figura 7: À esquerda, a reconstituição da provável topografia original. Na direita, a reconstituição do possível arruamento inicial da cidade por volta de 1950



Fonte: Os autores a partir do mapa topográfico do IGC, 1965

Por último, com o auxílio da fotografia aérea de 1965, foi sobreposta nessa topografia a malha urbana que foi supostamente expandida (figura 8). É evidente o prolongamento reticulado nos sentidos norte, leste e sul seguindo a morfologia do arruamento inicial. Ainda, nota-se que essa expansão se deteve somente a “preencher” os limites da cidade até que as ruas atingissem a linha férrea – as quadras próximas à ferrovia não seguem o padrão reticulado e se resolvem em formas irregulares.

Figura 8: Situação urbana de Rubinéia em 1962



Fonte: Os autores a partir do mapa topográfico do IGC, 1965

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo se propôs a elencar os condicionantes naturais e sociais que podem ter influenciado no alvorecer das cidades do Extremo Noroeste Paulista, em especial, as cidades de Santa Fé do Sul e Rubinéia. Foi constatado que já existia a ocupação das terras da região por indígenas e, posteriormente, mineiros se apossaram das glebas. Citou-se a importância do Porto Taboado e de sua estrada na formação dos primeiros agrupamentos na região noroeste e de sua influência no traçado da EFA. Quanto à paisagem, observou-se a influência tanto na delimitação das propriedades de terras rurais, quanto no desenho feito pela ferrovia. Conseqüentemente, a ferrovia é direcionada pela paisagem e sua topografia e orientou o traçado e desenvolvimento urbano das cidades estudadas.

Espera-se que o artigo possa auxiliar estudos de história urbana dos municípios da zona analisada, em especial, as cidades formadas por influência de Santa Fé do Sul (Rubinéia, Santa Clara d' oeste, Santa Rita d' oeste e Santana da Ponte Pensa). Já que foram analisados os processos que culminaram na formação de uma "cidade-mãe" (Santa Fé do Sul), bem como os desdobramentos na formação de uma cidade subsequente (Rubinéia), criada em seu território. Acredita-se que o estudo possa servir como subsídio de análise urbana para cidades com características similares. Entretanto, é necessário se atentar às peculiaridades de cada região, paisagem natural e cidade, bem como os seus contextos culturais, temporais e econômicos. Por fim, o estudo foi parcialmente limitado quanto à coleta de fontes primárias, uma vez que alguns materiais não foram encontrados, talvez inexistem ou foram destruídos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CALAZANS, Nelsi Coelho Araújo. **Das águas ao renascimento de uma cidade**: Rubinéia. 2. ed. Jales: Grafisa, 1995.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.
- CHAIA, Vera Lucia Michalany. **Os conflitos de arrendatários em Santa Fé do Sul (1959-1969)**. 1980. Dissertação de Mestrado - USP, São Paulo, 1980.
- CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. Estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do oeste paulista. In: BERTONI, Angelo; SALGADO, Ivone (org.). **Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)**. São Carlos: Editora RiMa, 2010. p. 35-49.
- GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.7476/9788539302420>
- GHIRARDELLO, Nilson. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.
- GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural Research Methods**. New York: John Wiley & Sons, 2002.



LANGENBUCH, Juergen Richard. Ferrovias e cidades no Oeste Paulista. *In:* (A. S. Retto Junior, Norma Regina Truppel Constantino, M. Enokibara, Org.) 2011, São Paulo. **Anais do I Workshop Internacional Conhecimento histórico-ambiental integrado na planificação territorial e urbana:** um contributo de Bernardo Secchi. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011. p. 42–57.

LIMA, Eduardo Alves de; BASSO, Isaías. **Santa Fé do Sul:** 60 anos de história. São José do Rio Preto: THS Arantes Editora, 2008.

LOPES, Joaquim Francisco. **As derrotas.** Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2007.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovia:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega Sociologia e Política, 1974.

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

MONTEIRO, Charles. Entre história urbana e história da cidade: questões e debates. **Oficina do Historiador**, v. 5, n. 1, p. 101–112, 2012.

REIS, Nazareth dos. **Tensões sociais no campo:** Rubinéia e Santa Clara D'Oeste. 1990. Dissertação de Mestrado - PUC, São Paulo, 1990.

ROSAS, Celso Antonio Ramos da Fonseca. O processo de formação histórico-geográfico do extremo noroeste paulista. **Revista Funec Científica – Multidisciplinar**, Santa Fé do Sul, v. 1, n. 2, 2012.

SÃO PAULO. **Decreto n. 10.879, de 4 de Janeiro de 1940.** Considerando que o atual Pôrto do Taboado no município de Pereira Barreto, comarca de Araçatuba, deverá vir a ser o ponto terminal da Estrada de Ferro Araraquara, de onde os trilhos, transpondo o rio Paraná, rumarão a Cuiabá. São Paulo: Secretaria da Justiça e Negócios do Interior, 1940.

SARAIVA, Maria da Graça Amaral Neto. Da paisagem à arquitectura, Um percurso através da água. **Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa**, Lisboa, n. 4, p. 20–33, 2005.

SEIXAS, Genésio Mendes de. **Jales:** Pioneiros e Precursores. Jales: Genésio Mendes de Seixas, 2003.

SILVA, Rachel Coutinho Marques da. O Urbanismo das Novas Cidades da Fronteira Paulista, 1890–1950. *In:* MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro; PEREIRA, Margareth da Silva; SILVA, Rachel Coutinho Marques da (org.). **Urbanismo em questão.** Rio de Janeiro: PROURB, 2003. p. 147–171.