

# OS RIOS E A FORMA URBANA EM CIDADES DO OESTE PAULISTA

NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO<sup>1</sup>  
ANTONIO ARNOT QUEIROZ CRESPO<sup>2</sup>  
ANNA MARIA GALVÃO CARNEIRO LYRA<sup>3</sup>  
JESSICA TELLES ZANATELI<sup>4</sup>

norma.rt.constantino@unesp.br  
antonio.arnot@unesp.br  
anna.lyra@unesp.br  
jessica.telles@unesp.br

## RESUMO ABSTRACT

A formação das cidades no Oeste Paulista no final do século XIX e início do século XX deu-se pela abertura das zonas pioneiras.

A conquista desse território resultou da busca de novas terras para o plantio do café, sendo essa expansão cafeeira seguida de perto pela ampliação da rede ferroviária. Entre os objetivos gerais almejados pela pesquisa desenvolvida, estão o de analisar a paisagem das cidades de Birigui, Araçatuba e Jaú, utilizando as chaves de leitura referenciadas por Besse (2014), a fim de verificar como a morfologia do território e as práticas de seus habitantes moldaram, articularam e referenciaram os rios, um patrimônio natural que, historicamente, foi fundamental para a conformação dos núcleos urbanos. Os procedimentos metodológicos compreenderam o levantamento da bibliografia pertinente ao tema e à história da formação das cidades, levantamento fotográfico e percursos de observação ao longo dos córregos e rios nos centros urbanos. Os resultados puderam ser avaliados pela análise do material levantado e sistematizado. Ao longo da pesquisa constatou-se que apesar da importância histórica dos complexos ferroviários e dos cursos d'água para as cidades pesquisadas, o abandono no qual se encontram atualmente configura uma paisagem fisicamente degradada e ausente da memória da população.

**Palavras-chave:** forma urbana, rios urbanos, paisagem e memória.

*The rivers and the urban form in cities of the west of São Paulo*

*The formation of cities in western São Paulo at the end of the 19th and early 20th centuries occurred through the opening of the pioneer zones. The conquest of this territory resulted from the search for new land for coffee planting, and this coffee expansion was closely followed by the expansion of the railway network. Among the general objectives desired by the research developed are to analyze the landscape of the cities of Birigui, Araçatuba and Jaú, using the reading keys referenced by Besse (2014), in order to verify how the morphology of the territory and the practices of its inhabitants shaped, articulated and referenced the rivers, a natural heritage that, historically, was fundamental for the conformation of urban centers. The methodological procedures comprised the survey of the bibliography pertinent to the theme and history of the formation of cities, photographic survey and observation routes along streams and rivers in urban centers. The results could be evaluated by analyzing the material raised and systematized. Throughout the research, it was found that despite the historical importance of railway complexes and watercourses for the cities surveyed, the abandonment in which they are currently in a physically degraded landscape and absent from the memory of the population.*

**Keywords:** urban form, urban rivers, landscape and memory.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, Mestre em Planejamento Urbano e Regional, Doutora em Arquitetura e Urbanismo (USP).

<sup>2</sup> Arquiteto e Urbanista, Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), Universidade de São Paulo.

<sup>3</sup> Gestora Ambiental e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), UNESP.

<sup>4</sup> Arquiteta e Urbanista e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), UNESP.

### **A FORMAÇÃO DAS CIDADES NO OESTE**

Paulista no final do século XIX e início do século XX deu-se pela abertura das zonas pioneiras. A conquista desse território resultou da busca de novas terras para o plantio do café, sendo essa expansão cafeeira seguida de perto pela ampliação da rede ferroviária. A questão da terra teve grande influência na forma do território, enquanto a cultura do café alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica do Estado, a rede ferroviária atuou como meio de organização do território, determinando o traçado dos lotes e as fundações urbanas. Para Monbeig (1984, p. 390) a *mola propulsora da marcha para o oeste residiu no tenaz desejo do ganho.*

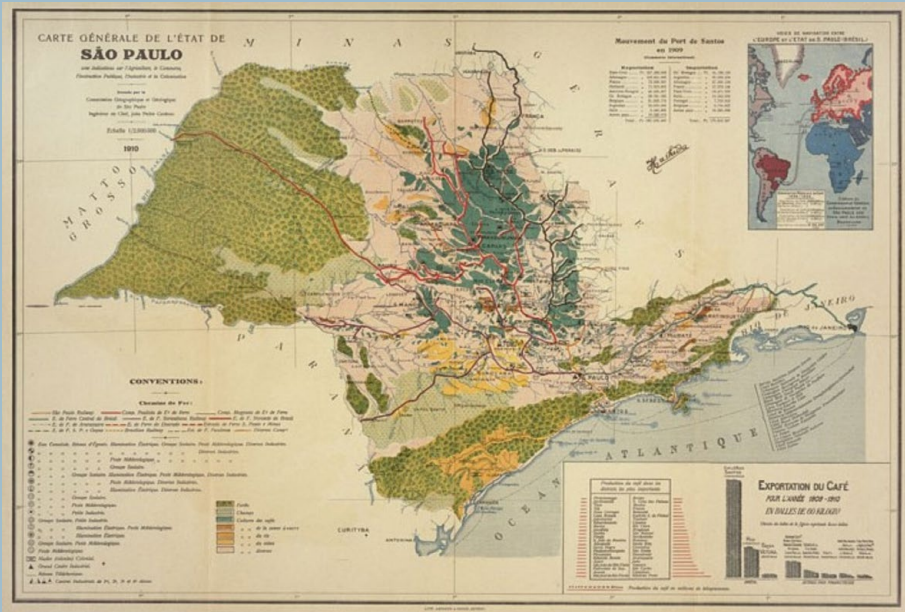
A lucratividade era proveniente da colonização, da atividade imobiliária, e da oportunidade de o fundador tornar-se popular e aumentar seu prestígio político. Mas, se por um lado a uniformidade das condições naturais leva àquilo que Monbeig (1984) chama de monotonia da paisagem urbana, que faz com que se repita em todas a mesma planta geométrica, própria às cidades novas, por outro lado, é o próprio autor que esclarece que são as circunstâncias históricas de fundação que impõem modificações na disposição da trama urbana.

Neste sentido, *ler a paisagem é extrair os modos de organização do espaço* (BESSE, 2014, p. 31). O mesmo autor indica cinco chaves de leitura da paisagem que coexistem no pensamento contemporâneo. Sendo assim, a paisagem é uma representação cultural e social, podendo ser lida como um texto a ser decifrado, constituindo um palimpsesto construído através das experiências passadas, determinadas por questões econômicas, religiosas, técnicas ou políticas. A trama e sua interação intersticial no encontro com o ambiente constitui o primeiro passo para interpretar a cidade como mosaico urbano, *un palimpsesto de múltiples intervenciones y superposiciones de diferente naturaleza* (COLAUTTI, 2006, p. 46).

A legenda “Terras desconhecidas habitadas por índios” permaneceu nos mapas de São Paulo elaborados até princípios do século XX, quando se iniciaram as expedições de reconhecimento da região, a fim de obter maiores conhecimentos sobre a grande área que ainda não havia sido desbravada, além de verificar a possibilidade de navegação em alguns rios. Esses reconhecimentos, feitos principalmente pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado, demonstraram a existência de solos férteis e de possibilidades de penetração e de povoamento.

A grande frente de conquista do Oeste que ocorre no início do século XX e que teve por objetivo a busca de novas áreas para o plantio do café no oeste do Estado de São Paulo, compreendia áreas oriundas da derrubada de matas, portanto de solo virgem sob o ponto de vista agrícola, proporcionada pela política de interiorização ferroviária destacando-se a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) que chega no território na primeira década. Na

Il. 1 observa-se o mapa, publicado em 1910 (em francês) pela Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, elaborado no exato período em que se dava a implantação da ferrovia e demonstra na mancha verde amarelada, à esquerda, a área de matas ainda existentes naquele momento no oeste paulista. Ao centro, as áreas em tonalidade verde escuro são aquelas ocupadas pelas culturas do café já consolidadas.



Il. 1: Mapa do Estado de São Paulo, Comissão Geográfica e Geológica, 1910. Fonte: Gonçalves, 1998.

A forma dessa conquista da zona denominada pioneira a partir do binômio café – ferrovia, que se caracterizava na busca de terras cultiváveis para o café, de acordo com Monbeig (1984, p. 104) levou à implantação de linhas férreas (tanto em divisores de água quanto em fundos de vale), detalhe importante para a análise dos processos de gênese das cidades do oeste e noroeste do Estado, entre as quais Araçatuba, Birigui e Jaú. Matos concorda que *o café alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica do Estado, criando paisagens próprias, balizando o povoamento, fazendo nascer cidades, abrindo zonas pioneiras* (MATOS, 1990, p. 56).

A paisagem também pode ser lida como um território fabricado e habitado. Nesse sentido,

a paisagem é uma obra coletiva das sociedades que transformam o substrato natural, conforme os costumes e as práticas desenvolvidas por um grupo de pessoas em determinado lugar. O caráter de lugar atribuído a cada uma das cidades ocorre a partir do ordenamento específico dos elementos sobre o território (BESSE, 2014, p. 26).

A fundação de patrimônios é uma prática antiga no Brasil, e passou a ser um negócio lucrativo, assim como um fator de controle político, devido a quatro importantes fatores: a existência em abundância de terras férteis e desocupadas, a expansão da cafeicultura, a presença de uma classe média rural e o desenvolvimento de uma rede viária baseada no transporte ferroviário.

Os patrimônios constituíam porções de terra cedidas por um senhor, ou por vários vizinhos, para servir de moradia e de meio de subsistência a quem desejasse morar de forma gregária e voltada para certas atividades ou que tivessem, no fundo, outro tipo de relacionamento de trabalho ou de troca com os doadores (MARX, 1991, p. 38).

Até o final do século XIX, a abertura de um patrimônio era um ato de caráter religioso, como no caso de Jaú. Uma porção de terra particular era doada à igreja sendo ali construída uma capela a qual, para que obtivesse a licença

para ser construída, deveria atender às exigências da instituição religiosa. No século XX o patrimônio religioso dá lugar ao patrimônio leigo. Os fundadores desses patrimônios, que muitas vezes eram fazendeiros, se encarregavam do loteamento, da venda e das despesas da construção, como o traçado das ruas e as canalizações de águas, ou então, criavam um conselho de cidade entre os primeiros compradores, aos quais entregava a preço muito baixo o patrimônio e, em troca, os encarregava de lotear e promover as benfeitorias necessárias (DEFFONTAINES, 1944).

Araçatuba foi efetivamente um exemplo de povoado inicialmente considerado um patrimônio, no ano de 1908, quando da chegada da linha da NOB. *A ferrovia alcança Araçatuba em 1908 e somente parte em direção à próxima cidade, Guararapes, em 1930* (SILVA, 2003, p. 150). Esse período de não continuidade das obras de aproximadamente vinte anos serviu para consolidar o patrimônio através da elaboração de uma primeira proposta projetual de autoria do engenheiro funcionário da NOB, Dr. Carthier, em 1912, a convite do administrador Vicente Franco. Até essa ocasião os colonizadores foram construindo alguns barracões em madeira e pequenas residências ao longo da ferrovia ou no entorno da estação, incluindo um Largo, onde é atualmente a praça Rui Barbosa, sem a rigidez de um arruamento definido, tendo o projeto sido recebido inclusive com *descaso da pequeníssima população do lugar* (PINHEIRO, BODESTEIN, 1997, p. 96).

Já Birigui se formou a partir do loteamento feito pela Companhia Colonizadora de Terras e Madeira de São Paulo. Essa foi responsável pela consolidação da cidade em questão, com o intuito de demarcar e comercializar terras para plantio, tendo como principal público alvo os imigrantes. Segundo Ghirardello (2002), foi o engenheiro Theodoro Augusto Graser o responsável pelo traçado de malha em xadrez ainda existente no centro do município. O mesmo autor relata que as cidades procuravam se consolidar nas proximidades de cursos d'água. O núcleo urbano inicial da cidade seguiu essa diretriz, sendo construída a estação ferroviária de alvenaria e as primeiras residências nos arredores do córrego Biriguizinho.

Os patrimônios fundados por essas companhias eram normalmente melhores equipados, pois as companhias detinham mais recursos do que os fundadores individuais, podendo assim contratar profissionais especializados para elaborar o traçado urbano e bancar serviços de infraestrutura. Porém, quanto maior o investimento feito, maiores eram os preços dos lotes.

É importante observar que a Grande Crise Capitalista de 1929 contribuiu para o crescimento das companhias colonizadoras pois, uma vez que acarretou uma crise cafeeira aqui no Brasil, os fazendeiros tiveram que encontrar alternativas de investimentos para aplicar os capitais que vinham sendo acumulados e multiplicados, e a venda de terras se apresentava como uma fonte de recursos menos incerta e mais rendosa.

Observa-se na construção das paisagens das cidades analisadas que o território nem sempre se desenvolveu em harmonia com a natureza, uma vez que foi consideravelmente devastado pela ação humana (MONBEIG, 1984). Os trilhos foram implantados junto aos espigões ou próximos aos córregos, sempre buscando cotas acessíveis e que não necessitassem de grandes intervenções ou infraestruturas, como pontes, bueiros, aterros ou transposições, causando conflitos como o assoreamento do leito e a destruição da mata ciliar.

A paisagem também pode ser lida como um projeto, outra chave de leitura apontada por Besse (2014), considerando as intervenções humanas aplicadas às diferentes configurações naturais existentes. Isso se deve às diversas interpretações e práticas culturais contidas nas variadas paisagens. O autor defende ainda que a intervenção deve ser realizada com a paisagem, e não na paisagem, ou seja, não deve ser alheia ao meio em que se aplica. É possível ver que esta prática errônea tem causado diversos problemas que parecem ser inerentes às cidades, mas que poderiam ser erradicados ou minimizados, respeitando as características do sítio.

Para Leite a paisagem *revela uma dimensão de projeto implícita no ato de ordenar objetos sobre o território segundo certos princípios* (LEITE, 1998, p. 3) econômicos, políticos ou sociais, ao mesmo tempo em que possibilita

criar lugares, lembrando que *a estrutura de um lugar contém o espírito desse lugar*, o que possibilita revelar sua identidade. Nesse sentido a autora afirma que a paisagem é *simultaneamente processo e produto, estrutura e espírito*.

Uma paisagem construída pelo homem compreende a reunião de objetos pertencentes a várias escalas de apreensão, objetos que tanto revelam os significados inerentes à vida cotidiana dos lugares, quanto comportam-se como pontos focais que enfatizam a intenção aglutinadora envolvida na construção do território, na transformação cultural da natureza em paisagem (*Idem*).

Entre os objetivos gerais almejados pela pesquisa desenvolvida, estão o de analisar a paisagem das cidades de Birigui, Araçatuba e Jaú, utilizando as chaves de leitura referenciadas por Besse (2014), a fim de verificar como a morfologia do território e as práticas de seus habitantes moldaram, articularam e referenciaram os rios, um patrimônio natural que, historicamente, foi fundamental para a conformação dos núcleos urbanos. Os procedimentos metodológicos compreenderam o levantamento da bibliografia pertinente ao tema e à história da formação das cidades, levantamento fotográfico e percursos de observação ao longo dos córregos e rios nos centros urbanos e sistematização dos dados coletados.

O tecido urbano foi considerado como variável dependente dos rios. As cidades tiveram os rios como importante fator de sua fixação. Ao constarmos que a atividade humana se inscreve no solo e o transforma, verifica-se que a organização espacial da paisagem traduz uma forma de organização da sociedade (BESSE, 2014). Muitas cidades, como Jaú, Birigui e Araçatuba, foram criadas próximas aos cursos d'água, e os traçados dispostos a partir da estação ferroviária.

Rego e Meneguetti afirmam: *que chama a atenção no desenho de uma cidade é a sua tessitura, a trama dos seus elementos* (REGO, MENEGUETTI, 2011). Segundo os autores, *o tecido urbano é configurado pelo sistema viário, pelo padrão do parcelamento do solo, pela aglomeração e pelo isolamento das edificações assim como pelos espaços livres* (*Idem*, p. 125). Esses elementos



devem ser considerados como organismos constantemente em atividade e em transformação. Portanto, as características físicas têm influência no modo de como é visualizado o rio. Nesse sentido, constatou-se que apesar da importância histórica dos complexos ferroviários e dos cursos d'água para as cidades pesquisadas, o abandono no qual se encontram atualmente configura uma paisagem fisicamente degradada e ausente da memória da população.

## OS RIOS E A GÊNESE DAS CIDADES

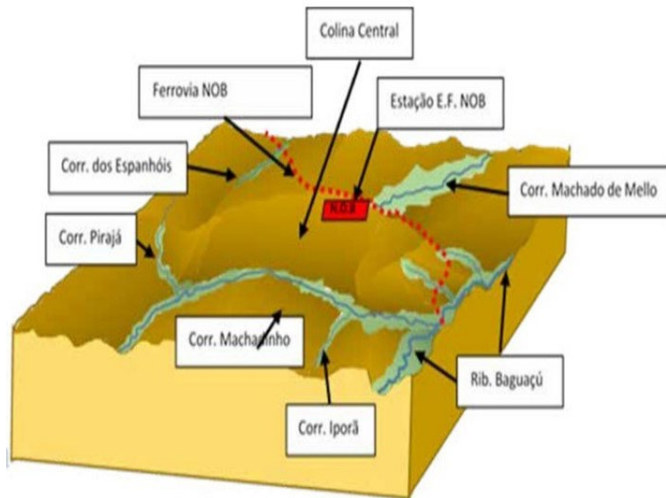
O encontro entre a quadrícula com os rios e córregos produzem singularidades estruturantes, acentuadas pela disposição das linhas férreas, muitas vezes implantadas paralelamente aos rios, tirando partido da topografia mais plana, o que gera muitas vezes, situações críticas e interstícios urbanos.

### Araçatuba e os rios

Para uma compreensão do sítio onde se desenvolveu a cidade de Araçatuba, observa-se na Ilustração 2 um bloco-diagrama em que se consegue entender a conformação do relevo do sítio, composto por uma colina central, onde se situa a estação ferroviária da EFNOB, o traçado inicial do leito da ferrovia (hoje desativado), o ribeirão Baguaçu à direita com seus afluentes, em especial o córrego do Machadinho, definidor de um dos vales que contornam a colina central, sendo o referido ribeirão afluente do rio Tietê.

Também se verifica que em outra bacia hidrográfica, limitando a colina central ao norte, o córrego Machado de Melo apresenta volume bastante reduzido e segue paralelamente ao ribeirão Baguaçu, sendo também afluente do rio Tietê. Essa bacia, entretanto, apresenta uma característica muito peculiar – sua declividade é de apenas 0,1% - o que promoveu uma área brejosa sedimentar moldando a base da colina central ao Norte. No seu topo se concentrou a primeira formação urbana, com a estação ferroviária (NOB), o largo e a incipiente urbanização que, embora importante para a paisagem urbana, seguirá provocando conflitos em relação à drenagem até na atualidade.

O leito ferroviário de início seguiu um serpenteado complexo a fim de seguir os planos de nível que evitasse muitas interferências para os trilhos,



Il. 2: Bloco-diagrama do sítio urbano de Araçatuba.  
 Fonte: Perfil elaborado pelos Autores, baseado em BARBOSA, 1978, p. 106, 2022.

entretanto essa conformação, além de aumentar a extensão linear da ferrovia, diminuía a velocidade da composição em função da existência de muitas curvas.

O primeiro traçado da ferrovia inicialmente implantado tinha por objetivo alcançar o rio Paraná seguindo o leito do rio Tietê, mas, mesmo funcionando, foi substituído em 1920 pelo novo desvio, que seguiu pelos espigões deixando as áreas baixas das margens do Tietê, como pode ser observado na Ilustração 3.

A partir daí, para fugir aos altos espigões, a estrada percorreu as regiões baixas que margeavam o rio Tietê, já identificadas por Lutz (sanitarista Adolpho Lutz) como uma das principais zonas malarígenas do Estado. Com a chegada da ferrovia e de uma população sem imunidade, tornaram-se ainda mais violentos os surtos da doença. Nos anos 1920, os diretores da Noroeste teriam de desviar aquele trecho da ferrovia, tamanho o número de mortos entre trabalhadores e usuários dos trens (BENCHIMOL, SILVA, 2008, inserção nossa).



Il. 3: Cartas cadastrais do rio Tietê no município de Araçatuba-SP, com marcos limites

Fonte: IGGSP – 1967, com intervenção dos Autores, s/escala, 2022.

A EFNOB implantou seus trilhos utilizando-se de pouca tecnologia para sua construção *resultando em um percurso longo e sinuoso, buscando poucos cortes e aterros. As extensas esplanadas que continham as estações foram implantadas à meia encosta de cursos d'água* (GHIRARDELLO, 2002, p.221). Essa forma de implantar o leito é o que foi observado quando da construção do trecho inicial em Araçatuba – seguindo as curvas de nível – num trajeto plano, porém sinuoso ao extremo, tanto que foi posteriormente alterado pela EFNOB.

## Birigui e os rios

Analisando a paisagem como uma representação social e cultural e como um território produzido pelas sociedades na sua história (BESSE, 2014), observa-se que o córrego Biriguizinho sempre esteve atrelado à história de Birigui. Birigui faz parte de uma rede de cidades implantadas na primeira metade do século XX no Estado de São Paulo.

A primeira companhia loteadora que atuou na região da Noroeste foi a The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company (Companhia Colonizadora de Terras e Madeira de São Paulo) que parcelava terras devolutas e as vendia em lotes. Seu público alvo era formado pelos imigrantes, especialmente aqueles

chegados ao Brasil há alguns anos e que tivessem conseguido economizar algum capital (CONSTANTINO, 2010). Essa empresa foi responsável pela comercialização de um amplo território localizado na região abrangendo três grandes propriedades: a fazenda Baixotes, Baguassú e Jangada. Os locais em que essas propriedades estavam localizadas deram posteriormente origem a alguns dos atuais municípios da região, como Birigui.

O objetivo maior das companhias colonizadoras era obter um rápido retorno do investimento feito e a venda de terras tornou-se uma fonte de recursos menos incerta e mais rendosa, minimizando custos com terraplanagem e infra estrutura simultaneamente à maximização de utilização do espaço. A lucratividade provinha da atividade imobiliária e o poder de controle político local.

Sendo por muitos anos uma chave de clareira, aberta pelos trilhos da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), o início da urbanização de Birigui-SP se deu pela Companhia Colonizadora. Na Ilustração 4 observa-se a importância dos rios na subdivisão dos lotes.



Il. 4: Mapa da Companhia de Colonização de Terras e Madeira de São Paulo.

Fonte: <http://robertoclarkmeuavo.com.br/capas.html>, com intervenção dos Autores, 2022.

A industrialização trouxe a erradicação da mata ciliar, a canalização dos cursos d'água e o tamponamento das nascentes no meio urbano. Atualmente, o crescimento mal planejado fez com que a área sofra sobrecarga ao ter que escoar praticamente toda a água pluvial da cidade, culminando em enchentes, perdas patrimoniais, inviabilidade de circulação e predisposição às diversas doenças. A dicotomia entre os fatores fluviais e os urbanos têm causado drásticas alterações na estrutura ambiental do rio.

A ilustração 5 demonstra a relação do córrego Biriguzinho com a cidade. Os espaços residuais ao longo dos leitos ribeirinhos promovem a agregação de identidade, funções e possibilidades de transformações. Um atributo físico importante é a conectividade das águas com o urbano em diversas escalas (COSTA, 2006). Para a autora, águas visíveis e com acesso público amplificam seu papel social e cultural, recebem uso coletivo e reafirmam a identificação da sociedade com o bem natural. Recentemente em 2021, em um trecho ainda não encurralado pelas construções e as vias asfaltadas, foi criado um parque linear com o intuito de preservar esse trecho do córrego.

### Jaú e os rios

A relação entre os rios e a cidade de Jaú vem desde a época das monções. Em torno de 1722, os bandeirantes paulistas percorriam novos caminhos, explorando, através das águas dos rios paulistas, tendo como destino as minas descobertas em Mato Grosso, de modo a evitar o difícil percurso por Minas Gerais (TEIXEIRA, 1900). As expedições fluviais, chamadas monções, continuaram ao longo do século percorrendo as águas do rio Tietê, resultando na paragem, em suas margens, de alguns colonos paulistas. Conforme demonstra Sebastião Teixeira, em sua obra clássica *Jahu em 1900*, a colônia de Potunduva, (atual distrito do município de Jaú) surgiu nesse contexto, em um belo cenário visual, uma paisagem encantadora, segundo o autor. Ainda de acordo com Teixeira, temos que os terrenos às margens do rio Tietê, normalmente lodosos e atoladiços, são naquela localidade secos e férteis, perfeitamente cultiváveis (*Idem*).



LAGO DA RAQUETE -1962



PARQUE ECOLÓGICO -2022



PARQUE DO POVO (ANTIGO LAGO DA RAQUETE) -2022



Il. 5: Curso do córrego Biriguizinho, destacando áreas de convívio público.

Fonte: *Google Maps*, foto do Arquivo de Birigui e fotos dos autores, com intervenção dos Autores, 2022.

Entretanto, os primeiros bandeirantes que chegaram nestas terras não foram os primeiros homens a habitá-las. Teixeira (1900) apresenta uma carta escrita em 22 de maio de 1820 por Antonio da Silva Leite, então capitão-mor de Porto Feliz, mencionando que a ocupação do lugar “seçou por consequência a venda e exportação dos gêneros coloniaes de potunduva, e porisso dezampararam os colonos aquéla paragem fértil, porem emfestada de selvagens (*Idem*, p. 4). Os referidos “selvagens”, índios que habitavam este território antes da chegada dos colonizadores, eram os chamados *kaingangs*, etnia pertencente ao tronco linguístico Macro-Jê (JUNIOR, REZENDE, 2021). Potunduva, mesmo com a ocupação de pioneiros, iria passar por um novo período sem povoamento.

Em meados de 1830, uma década mais tarde da desocupação relatada em Potunduva, chegou em Jaú seu primeiro habitante branco, o criminoso Antonio Dutra que, sendo um foragido de Araraquara, atravessou o rio Jacaré-Pepira e estabeleceu-se próximo à margem do rio Jaú, para onde traria sua família (TEIXEIRA, 1900). Devido à terra fértil e às águas repletas do jaú, nome Tupi dado à um dos maiores peixes de água doce do Brasil, rapidamente a região foi povoada, até que em 1853, reuniram-se seus habitantes para registrar a fundação de Jaú (JUNIOR, REZENDE, 2021). Naquele ano foi levantado com o nome de capella um simples rancho murado e coberto com folhas de palmeira, em um ponto elevado do sítio, situado ao lado esquerdo da Figueira.

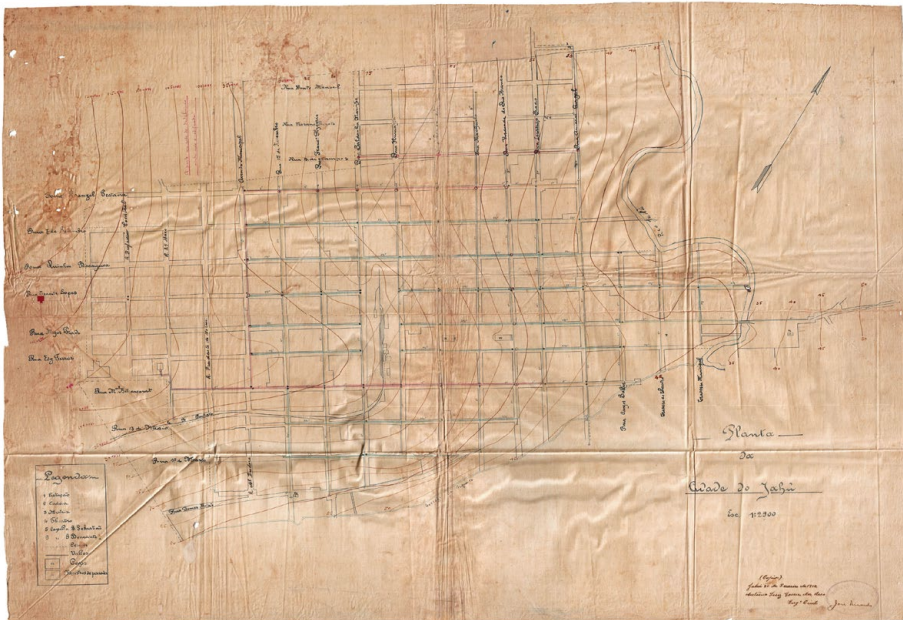
Jaú do córrego da Figueira, onde em 1888 foi construída a igreja Matriz de Jaú (TEIXEIRA, 1900). Neste cenário, o autor descreve como se deu o início do núcleo urbano:

Fixada em 40 alqueires ou 96.90' hectares a área do patrimonio do povoado, doaram o respectivo terreno, em parte eguaes, Francisco Gomes Botão e tenente Manoel Joaquim Lopes. O Padre Joaquim Feliciano de Amorim Cigar, primeiro parochio do Jahú, e o Capitão José Ribeiro de Camargo, juntos, promoveram a demarcação ou alinhamento das ruas, serviço tão bem executado que hoje vemos todas as nossas ruas cruzando-se em um xadrez perfeito (*Idem*, p. 28).

Assim, podemos observar o caso de Jaú conforme a descrição de Marx (1991) sobre as cidades fundadas a partir de um patrimônio religioso, em que o arruamento se iniciava com a doação do terreno para a igreja, onde a capela, futura matriz, é referência do traçado como polo irradiador, sendo disposta no ponto mais alto, onde o núcleo do desenho urbano segue sequência em alinhamentos retilíneos a partir do centro religioso.

Entre o divisor de águas ou a estrada de ferro e o fundo de vale ou o abastecimento de água, quadras regulares descem suavemente exibindo casarões que anunciam a república que apontam para o novo mundo industrial (MARX, 1980, p. 36).

O traçado típico que configurou paisagem usual no oeste paulista, pode ser observado na planta da cidade de Jaú, desenhada pelo engenheiro civil Luiz Gomes dos Reis, em 20 de fevereiro de 1912. (Il. 6)



Il. 6: Planta de Jahu, 1912.  
Fonte: Acervo Municipal de Jaú.



Com sua frente voltada para o rio Jaú, a igreja matriz situa-se entre a parte alta da cidade e o fundo de vale. Em seu entorno, quadras ortogonais com cerca de 90,00 m x 90,00 m constituem núcleo urbano, com exceção da linha de quadras situadas entre a Rua Lourenço Prado e a Rua Visconde do Rio Branco (paralelas ao rio Jaú), e da linha de quadras entre a Rua Edgard Ferraz e Rua Major Prado (transversais ao rio Jaú).

Conforme observado por Sebastião Teixeira em 1900 e demonstrado na planta, nesta linha de quadras situam-se seis largos: Estação, Municipal, Matriz, Jardim, Republica e São Sebastião, o que, segundo o autor *prejudica a estethica da cidade. Entretanto, desaparecida a nudez delles pela arborisação que ora se faz, torna-se-á mais pitoresca e bella a nossa cidade* (TEIXEIRA, 1900, p. 32).

Fato curioso que, ainda na primeira década de 1900, o rio Jaú, situado nos limites do núcleo urbano na época, foi instituído como marco zero para a numeração dos edifícios da cidade pelo então prefeito Constantino Gonçalves Fraga. Por esse motivo, com a expansão da cidade para o outro lado do rio, ao cruzar o curso d'água as ruas receberam outra denominação, iniciando deste lado a numeração a partir da margem direita do rio Jaú. Assim, a cidade cresceu em ambos os lados do rio, e hoje o fundo de vale corta ao meio a área urbana.

Principalmente na segunda metade do séc. XIX as alterações no uso do solo foram intensificadas com a expansão do cultivo do café na região da bacia do rio Jaú, encontrando-se suas matas ciliares cada vez mais desmatadas (JUNIOR, REZENDE, 2021). Assim, a cultura cafeeira seguiu em expansão até a década de 1950, quando, influenciada pelos impactos da crise de 1929, passou a ser substituída pela cana-de-açúcar, que predominou a partir da década de 1980.

Dessa forma, as áreas urbanas mais que dobraram devido ao êxodo rural resultante das mudanças nas relações de trabalho no campo com a substituição do café pela cultura canavieira (SILVA, 2015).

Com a expansão da cidade e a especulação da terra urbana, a pressão da urbanização sobre o rio Jaú e seus afluentes seguiu se intensificando ao longo do séc. XIX. Assim, intervenções no trecho urbano do rio promoveram mudanças em seu traçado, como a retificação de seus meandros realizada na década de 1960, prática corrente na época, para urbanizar fundos de vale e “eliminar” o extravasamento de rios urbanos, como podemos observar tal solução estrutural em Birigui.

Já em Araçatuba a retificação rasgou o tecido urbano, cortando quadras e subindo para cotas mais altas o leito ferroviário, permanecendo, entretanto, o trecho da esplanada sem alteração. (Il. 8)

Em Jaú a alteração do traçado do rio promoveu alterações em seu fluxo, intensificando problemas já existentes de inundação na região de jusante, agravados também pela intensa impermeabilização do solo, provocada pelo processo de urbanização (JUNIOR, REZENDE, 2021).

Na Ilustração 7 podemos observar a alteração realizada no traçado do rio, assim como algumas fotos históricas do trecho que mostram a relação do rio Jaú com a cidade e seus habitantes. Assim, a preservação do rio Jaú e seus recursos naturais foi desconsiderada ao longo da história da cidade, tendo suas margens desmatadas, reduzidas e degradadas, e os processos naturais desprezados, sendo as áreas verdes consideradas apenas como ação de embelezamento, muito distante de serem compreendidas como base fundamental para a infraestrutura.

Conforme observa Besse, a paisagem ocupa, na atualidade, *um lugar crucial nas preocupações sociais e políticas pela qualidade dos quadros de vida oferecidos às populações, em relação aos questionamentos sobre a identidade dos lugares, sobre a governança dos territórios ou, ainda, sobre a proteção dos meios naturais* (2014, p. 7).

Desta forma, a paisagem se configura marcada pelo distanciamento entre o ser humano e o meio natural na construção do espaço, resultando em degradação, ameaça à biodiversidade e catástrofes cada vez mais frequentes,

Il. 7: Mapa de Jaú, ocupação central, rio Jaú e fotos antigas arquivadas.  
 Fonte: *Google Earth* e fotos da Biblioteca Municipal de Jahu, alterado pelos Autores, 2022.



**Rua Sete de Setembro**  
 (12.02.1922).



**Rua Quintino Bocaiuva**  
 (27.01.1929).



**Rua Tenente Lopes**  
 (27.01.1974).



**Pescador**  
 (Século XX).



**Queda da ponte**  
 (12.02.1922).



**Rua Tenente Lopes**  
 (27.01.1929).



**Pescaria**  
 (1974).



**Rio Jaú**  
 (c. 1970).

como a inundação ocorrida em janeiro de 2022 na cidade de Jaú, atingindo cerca de 500 famílias e provocando uma morte. O peixe Jaú não é mais encontrado na região.

## O COMPLEXO FERROVIÁRIO E AS CIDADES DE ARAÇATUBA, BIRIGUI E JAÚ

A ocupação urbana inicial de Araçatuba, citado por Barbosa teve *o sítio inicial, primitivo, entre os trilhos da EFNOB e o Córrego Machado de Melo* (BARBOSA, 1978, p. 34). Desse ponto situado no lado direito da linha férrea, dista do referido córrego (brejoso) aproximadamente trezentos a quatrocentos metros em linha reta. (Il. 8)

Por certo, a presença de água e terras húmicas e férteis fizeram esta primeira escolha porque os homens se estabeleceram para o aproveitamento da terra, cultivando o solo. No entanto, é transposta de imediato esta primeira área e o sítio inicial propriamente dito, em torno do qual o crescimento citadino teve lugar, fica à margem esquerda da ferrovia (no sentido Bauru – Mato Grosso) (BARBOSA, 1978, p. 34).

Na Ilustração 8, a mancha mais escura localizada ao Norte mostra a primeira fase de desenvolvimento do patrimônio separado pelo leito da ferrovia NOB, podendo-se notar a proximidade dela à área de várzea sinalizada em verde que envolve o córrego Machado de Melo, não permitindo à época, sua ocupação urbana, fato destacado pela memorialista araçatubense Odette Costa Bodstein: *Entre 1.912 e 1.916, o patrimônio de Araçatuba vê aumentar o numero de casas construídas e vê o começo de seu comércio, embora incipiente* (PINHEIRO, BODSTEIN, 1997, p. 115).

Já havia o traçado do patrimônio, centrado na então Praça Cristiano Olsen, hoje Praça Rui Barbosa. A expressão “Patrimônio” significava um lugar onde se desenvolvia a pequena vila. E esta começou a ser dividida pelos trilhos em parte de “lá” e parte de “cá” (PINHEIRO, BODESTEIN, 1997, p. 115).

Il. 8: Mapa de Araçatuba, destacando a ocupação os cursos d'água, e os trechos desativados das linhas ferroviárias.  
 Fonte: *Google Earth* e fotos do arquivo municipal de Araçatuba, alterado pelos Autores, 2022.



1930



4 Praça Rui Barbosa (Central), 1936.

1960



1 Vista aérea parcial



3 Pátio de manobras - NOB

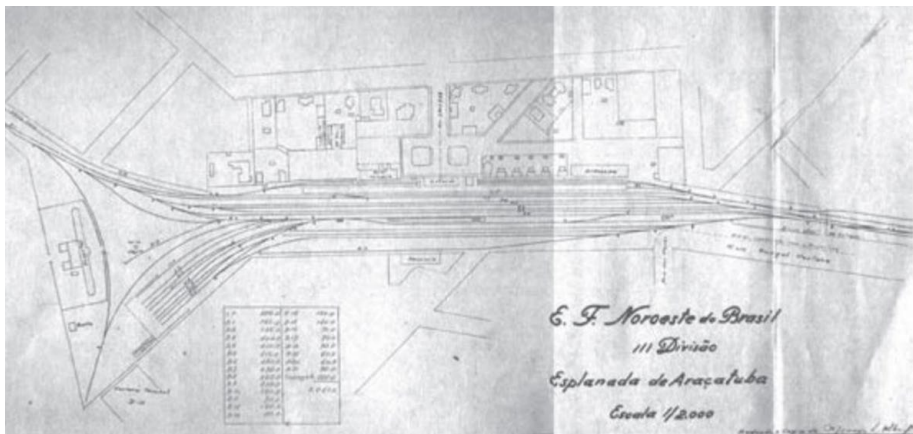
1970



Adolpho Recht, agrimensor, foi contratado em 1912 pelo prefeito de Penápolis, a cuja jurisdição o patrimônio pertencia, para *retocar os rumos, isto é, remarcar e mandar refazer os traçados das ruas e datas; enfim, refazer a planta central da futura cidade* (PINHEIRO, BODSTEIN, 1997, p. 96-97), alterando o anterior de autoria de Chartier. Ghirardello (2002) nos apresenta um documento publicado como uma nota no jornal O Tempo de Bauru em fevereiro de 1912 noticiando o trabalho do engenheiro da NOB, Dr. François Chartier como o autor da planta do Patrimônio de Araçatuba.

O desenho urbano das cidades na região da Noroeste seguia em geral o plano ortogonal, com exceção da pequena cidade de Rubiácea. Pequenas modificações no esquema ortogonal aparecem no traçado urbano de Birigui e Araçatuba, nos quais as ruas diagonais aparecem sobre o plano em xadrez. Curiosamente, estas duas cidades foram planejadas por projetistas estrangeiros mais ou menos na mesma época (SILVA, 2003, p. 151).

Na Ilustração 9 observa-se que o eixo Norte está localizado na parte inferior da planta, enquanto que as vias e a praça da estação da parte superior do desenho estão direcionadas para o Sul, para localização do leito. Ghirardello (2002) também nos apresenta a reconstituição do desenho do patrimônio a partir da linha férrea, a partir de documentos e plantas históricas obtidas junto à Prefeitura Municipal de Araçatuba. (Il. 10)



Il. 9: Esplanada de Araçatuba, 1936, feito pela EFNOB.  
Fonte: GHIRARDELLO, 2002, p. 217.



Il.10: Croquis da malha urbana inicial de Araçatuba.

Fonte: Ghirardello, 2002 p. 218. O traçado da rua paralela à ferrovia na parte superior da figura, que se inicia a partir do meio da quadra da praça central (atual rua Marechal Deodoro da Fonseca) deveria ter seguido em linha reta em conformidade com a rua do lado oposto a ela (atual rua Floriano Peixoto), inclusive porque a ferrovia nesse período seguia o traçado inicial, seguindo em direção noroeste, até a barranca do rio Tietê.

Ainda que dispondo das informações obtidas através dos memorialistas, esse desenho não incluiu a área após a linha férrea, além da esplanada da ferrovia, onde efetivamente foi o começo do patrimônio de Araçatuba. Na referida figura observa-se a peculiar formulação do desenho, buscando valorizar através de diagonais a partir da praça central sem deixar de atender à simplicidade do traçado ortogonal, presente na maior parte das cidades implantadas a partir da expansão ferroviária no estado de São Paulo.

O traçado da rua paralela à ferrovia na parte superior da figura, que se inicia a partir do meio da quadra da praça central (atual rua Marechal Deodoro da Fonseca) deveria ter seguido em linha reta em conformidade com a rua do lado oposto a ela (atual rua Floriano Peixoto), inclusive porque a ferrovia nesse período seguia o traçado inicial, seguindo em direção noroeste, até a barranca do rio Tietê.

Com o crescimento inicial da Vila de Jahu no século XIX, as matas virgens foram cedendo lugar à ruralização da terra roxa no entorno da cidade. A marcha dos cafezais para o oeste paulista contribuiu para a expansão da cultura cafeeira em Jaú, tendo como marco a chegada da linha férrea na cidade em 1887, ou seja, trinta e quatro anos após sua fundação.

Sebastião Teixeira (1900) destaca que a chegada do trem aproximou Jaú dos centros urbanos vizinhos, facilitando a entrada de mercadorias e contribuindo para o crescimento econômico, especialmente para a expansão da cultura e exportação do café, além de facilitar a chegada de imigrantes estrangeiros, o que aumentou a população e crescimento da cidade. Ao descrever a posição geográfica da estação de trem, entretanto, Teixeira observa a dificuldade do crescimento urbano na parte alta da cidade devido à localização da estação:

Na parte superior da estrada de ferro a collina vae perdendo a sua declividade, tornando-se esta quase nulla e imperceptivel em uma grande extensão. Esse local, que poderemos chamar – a parte plana da cidade, oferece todas as condições de um excelente ponto de habitação: alto, perfeitamente sadio e muito fresco, pois

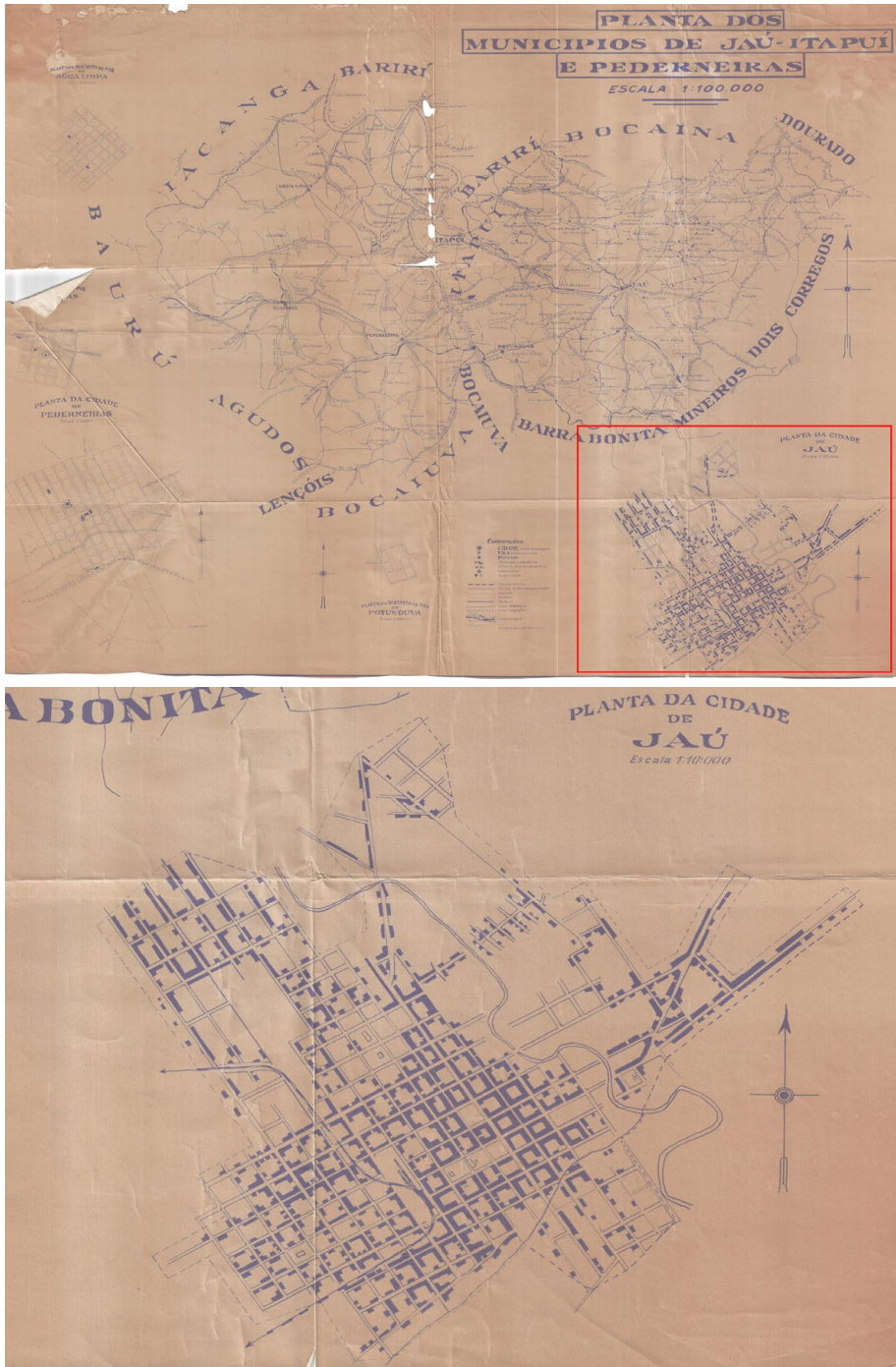


é constantemente batido pela aragem sul. Entretanto são ahi raras as edificações devido exclusivamente á estrada de ferro, que separando a cidade em duas regiões, intercepta completamente o transito de tres das principaes ruas longitudinaes. Esse facto tem demonstrado o grande inconveniente da collocação da estação ferrea no local em que se acha a necessidade de sua remoção [...] (TEIXEIRA, 1900, p. 33).

De fato, como podemos observar em uma das primeiras plantas da cidade de Jaú (Ils. 11a e 11b), a linha férrea “invadia” a cidade até a estação, diferentemente dos patrimônios fundados com a chegada da estação, como no caso de Araçatuba. Localizada no centro da cidade, a estação de Jaú foi construída duas quadras acima da igreja matriz. Segundo Machado (2009, p. 37) a cidade de Jaú recebeu duas linhas férreas: a Linha Rio Claro em 1892 (antes denominada Estrada de Ferro São Carlos do Pinhal) e a Linha Douradense, por volta de 1900. A estação situava-se na parte oeste do patrimônio original.

O entrave ao crescimento urbano na parte alta e plana de Jaú, entretanto, seria resolvido algumas décadas mais tarde, quando, em 1941, foi inaugurada a estação nova de Jaú, substituindo a antiga. Dessa forma, a linha nova retificada, contornando a cidade ao sul, facilitou a continuidade da expansão urbana de Jaú.

Em Birigui, conforme analisado por Ghirardello (2002, p. 213), inicialmente dois vagões serviam de estação e os estabelecimentos comerciais e de serviços ficavam localizados na sua proximidade. Os técnicos da EFNOB consideravam que a “esplanada era pequena e insegura” devido à proximidade com a curva do córrego Biriguizinho e pretendiam implantar a estação em outro local. No entanto a população pressionou para que a estação fosse construída no mesmo local, sendo inaugurada em 1917. (Il. 12)



Il. 11a e 11b: Planta dos municípios de Jaú, Itapuí e Pederneiras e recorte da Planta de Jaú, s/ data.

Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal de Jaú.



Il. 12: Planta de Birigui com a localização da estação.  
Fonte: Ghirardello, 2002, Desenho com intervenção dos Autores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades do oeste paulista criadas até o início de século XX, estavam localizadas no até então denominado “sertão desconhecido”. Com as plantações de café expandindo-se e a chegada das ferrovias na região, aumentou a especulação sobre as terras, observando-se a presença de empresas colonizadoras e de grandes fazendeiros, assim como o aumento no número de vilas, povoações e cidades.

Até hoje é possível observar nas cidades, traços de seu passado. As lembranças têm assento nas pedras da cidade que enquanto permanecem, sustentam a memória. Quando *os lugares desaparecem, são substituídos, renovados, esta ligação se desarticula mas permanece em nós como carência* (BOSI, 1983, p. 362).

Tanto em Jaú, patrimônio religioso fundado antes da chegada da linha férrea, como em Birigui e Araçatuba, a máquina a vapor proporcionou a expansão e loteamento das terras. Se fez necessária a subdivisão de terrenos administráveis individualmente para trazer moradores e agricultores para então catapultar o crescimento urbano.

Birigui teve como loteadora uma companhia colonizadora. O intuito principal era o lucro. Foi se expandindo e teve sua diretriz urbana modificada pela nova gestão no início da década de 1960 e pela intensificação da industrialização, que já era no nível nacional. De forma semelhante em Jaú e Araçatuba, o poder público passou a se preocupar em aproveitar cada pedaço de solo que fosse possível, acarretando na retificação e canalização de córregos urbanos e modificando drasticamente a paisagem e o seu uso por parte da população. Isso trouxe diversos problemas que culminaram nas ocupações irregulares sem a consideração das importantíssimas áreas de APP (Áreas de Preservação Permanente), na impermeabilização de solo, na ausência de um plano de drenagem pluvial condizente com o porte da cidade, implicando nas enchentes recorrentes em dias de fortes chuvas.

As consequências das diretrizes projetuais do urbanismo de hoje aplicado, prejudicaram todas as formas de vida. Se faz necessário um resgate da relação desgastada entre o homem, a natureza e o meio. Isso pode ser possibilitado por novas políticas de gestão da paisagem, revalorizando e democratizando as áreas esquecidas ehamando a população a ocupar aquilo que lhe é de direito: a cidade.

## REFERÊNCIAS

- BARBOSA, S. P. A *evolução espaço - temporal de Araçatuba*. Dissertação de Mestrado. Bauru: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras "Sagrado Coração de Jesus", 1978.
- BENCHIMOL, J. L.; SILVA, A. F.C.. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República In: *Revista Análise-História, ciência e saúde-Manguinhos*, nº 15(3), 2008. <http://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300009>, acesso em 03.out.2022.
- BESSE, J. M. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.
- BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças dos Velhos*. São Paulo: Queros, 1983.
- COLAUTTI, V. Interstícios urbanos In: NASELLI, C. (Org.). *Forma urbana, lecturas y acciones en la ciudad*. Córdoba: I+P Editorial, 2006. (p. 45-66)
- CONSTANTINO, N.R.T. A estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista In: SALGADO, I. e BERTONI, A. (Org.). *Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)*. São Carlos: Rima, 2010. (p. 35-49).
- COSTA, L. M. S. A. *Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2006.
- DEFFONTAINES, P. Como se constitui no Brasil a rede de cidades In: *Boletim Geográfico*. São Paulo, nº. 14, 1944. (p. 141-148), nº. 15, 1944. (p. 229-308); nº. 15, 1944. (p. 229-308).
- GHIRARDELLO, N. *A beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Unesp, 2002.
- GONÇALVES, J. M. F. *História das ferrovias do Brasil: Ferrovias paulistas*. V. II São Paulo: Sendas, 1998.
- LEITE, M. A. F. P. *Destruição ou desconstrução*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- \_\_\_\_\_. Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação In: OLIVEIRA, A.C.; FETRINE, Y. (Org.). *Visualidades, urbanidade, intertextualidade*. São Paulo: Hacker, 1998. (p. 65-75).
- MACHADO, G. C. M. *Inventário dos jardins de valor histórico da cidade de Jahu*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, PPGARQ, 2009.
- MARX, M. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.
- Marx, M. *Cidades no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.
- MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990.

MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

PINHEIRO, C.; BODSTEIN, O. C. *História de Araçatuba*. Araçatuba, São Paulo: AAL, 2011.

REGO, R.L.; MENEGUETTI, K.S. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade *In: Acta Scientiarum*, V. 33, nº. 2, 2011. (p. 123-127). DOI: 10.4025/actascitechnol.v33i2.6196

SILVA, R. C. M. O urbanismo das novas cidades da fronteira paulista 1890-1950 *In: MACHADO, D.B.P.; PEREIRA, M.S.; SILVA, R.C.M. Urbanismo em Questão*. Rio de Janeiro: PROURB, Rio de Janeiro, 2003. (p. 147 – 171).

SILVA, K. C. da. *Análise socioambiental e econômica de inundações: Vulnerabilidade humana e natural*. Dissertação de Mestrado em Ciências da Engenharia Ambiental. São Carlos, SP: EESC – Universidade de São Carlos, 2015.

TEIXEIRA, S. Jahu em 1900, *Correio do Jahu*. Jaú, 1900.

JUNIOR, J. C. T. Venizian; Rezende, J. H. Às margens do rio Jaú: História de um rio *In: SANTOS, F.G. (Ed.) Às margens do Jahu*. Jaú: 11 Letras, 2021. (p. 97-130).