



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

VITOR MENDES STAFUSA

**POR TRÁS DAS COMPORTAS:
FORMAÇÃO, INUNDAÇÃO E EMERSÃO DE RUBINÉIA (SP)**

BAURU
2022

VITOR MENDES STAFUSA

**POR TRÁS DAS COMPORTAS:
FORMAÇÃO, INUNDAÇÃO E EMERSÃO DE RUBINÉIA (SP)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Ghirardello.

BAURU
2022

Stafusa, Vitor Mendes.

Por trás das comportas: formação, inundação e
emersão de Rubinéia (SP) / Vitor Mendes Stafusa, 2022
180 f.: figs., gráfs., tabs.

Orientador: Nilson Ghirardello

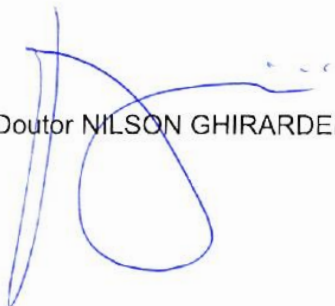
Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual
Paulista (Unesp). Faculdade de Arquitetura, Artes,
Comunicação e Design, Bauru, 2022

1. Rubinéia. 2. Formação urbana. 3. Noroeste
paulista. 4. Estrada de Ferro Araraquara. 5. Usina
Hidrelétrica de Ilha Solteira. I. Universidade
Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes,
Comunicação e Design. II. Título.

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE VITOR MENDES STAFUSA, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 15 dias do mês de setembro do ano de 2022, às 19:30 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de VITOR MENDES STAFUSA, intitulada **Por trás das comportas: formação, inundação e emersão de Rubinéia (SP)**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Programa de Pos-graduacao em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/Unesp/Bauru, Prof^a. Dr^a. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO (Participação Virtual) do(a) Programa de Pos-graduacao em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/Unesp/Bauru, Prof. Dr. ANDRÉ FIGUEIREDO RODRIGUES (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis. Após a exposição pelo mestrando e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, o discente recebeu o conceito final: APROVADO. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO



AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente aos meus pais, por todo apoio e carinho, especialmente por me incentivarem a ir em busca de meus sonhos.

Agradeço à Gabriela Troyano, por sempre estar ao meu lado e me ajudar nos momentos difíceis, além de dar muito suporte com seu vasto conhecimento acadêmico.

Agradeço ao Prof. Dr. Nilson Ghirardello por, primeiramente, proporcionar a viabilização desta dissertação. Sou muito grato pela paciência e dedicação investidos na trajetória desta pesquisa. Suas aulas e orientação foram de grande auxílio para construção do conhecimento que adquiri no caminho.

Agradeço à Prof. Dra. Norma Regina Truppel Constantino, por contribuir para a pesquisa com todos os ensinamentos passados. Sou grato por todas as orientações e dicas de leituras passadas tanto em sua disciplina, Cidade e Paisagem, quanto fora dela.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual “Júlio de Mesquita Filho”, campus Bauru, em especial ao: Prof. Dr. Eduardo Romero, Prof. Dr. João Roberto Gomes de Faria, Prof. Dra. Rosio Fernández Baca Salcedo, Prof. Dra. Marta Enokibara, Prof. Dra. Norma Regina Truppel Constantino e Prof. Dr. Nilson Ghirardello por suas disciplinas lecionadas. Foram de grande ajuda para a construção desta pesquisa.

Agradeço a todos funcionários da Seção Técnica de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP, em especial, à Ana Paula e Elizângela por sempre estarem dispostos a solucionar e esclarecer todas as dúvidas que surgiam na caminhada.

Agradeço à Profa. Dra. Fabiana Lopes da Cunha, Prof. Dr. André Figueiredo Rodrigues e Prof. Dra. Norma Regina Truppel Constantino pela participação na banca de qualificação e defesa, contribuindo com orientações vitais para a pesquisa.

Agradeço a todas as instituições que me receberam para coletar documentos e informações de qualquer natureza. Agradeço, em especial, ao Arquivo Público do Estado de São Paulo (principalmente, à Janaina Yamamoto, por ter me recebido tão

disposta a ajudar), ao Instituto Geográfico e Cartográfico, aos Cartórios e Prefeituras Municipais da região e, principalmente, ao Museu Histórico e Cultural de Rubinéia (em especial, à Maria Ribeiro, por sempre ser muito prestativa e disposta a contar sobre a história de sua cidade.

Agradeço à Nelsi Calazans, por ter dado o pontapé inicial para esta pesquisa. Sou muito grato por ter cedido um exemplar de seu livro – obra que serviu de balizador para toda a pesquisa.

Finalmente, agradeço à Janaina Cucato, orientadora de meu Trabalho Final de Graduação, por ter auxiliado na ideia embrionária desta pesquisa e ter me apoiado para que pleiteasse o Mestrado.

RESUMO

Rubinéia, localizada na fronteira dos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, no Extremo Noroeste Paulista e às margens do rio Paraná, teve sua sede inundada intencionalmente em 1973, para que fosse formada a represa da Usina Hidrelétrica (UHE) de Ilha Solteira. Após ter um terço de seu território tomado pelas águas, foi construída uma nova sede nas proximidades, assim, a cidade persiste até hoje, mas com configuração urbana diversa da inicial. Portanto, esta dissertação averiguou a história urbana das duas “Rubinéias” (velha e nova) e sua relação com a represa da UHE de Ilha Solteira, nos momentos anterior e posterior à inundação. Em relação à metodologia, o estudo foi desenvolvido qualitativamente e exigiu densa análise textual, iconográfica e cartográfica, particularmente, em fontes primárias coletadas em arquivos públicos e privados da região e da capital do Estado. Na literatura acad  mica, pouco se observou acerca desse processo, sendo que, o conteúdo disponível é, frequentemente, focado nos aspectos ambientais ou sociais e, até o momento, não existem pesquisas que versam sobre o estudo urbano. Em vista disso, a disserta  o analisou Rub  n  ia sob a   tica da história urbana, de modo a entender as duas morfologias da cidade. Para tal, foram levantados os condicionantes que podem ter corroborado para o estabelecimento de Rub  n  ia dentro da referida zona do Estado – foi possível verificar que Rub  n  ia pode ter se beneficiado do sucesso da cidade ao lado, Santa Fé do Sul, além das infraestruturas de transporte presentes do local, como o Porto Taboado, a Estrada de Ferro Araraquara e a Rodovia Euclides da Cunha – responsáveis por impulsionar o desenvolvimento da cidade. Também foi observado a importante relação de Rub  n  ia com o rio Paraná – nesse momento inicial, a bacia subsidiou a cidade com o abastecimento de água para consumo, produção agrícola e de argila, além de favorecê-la com a pesca e lazer. Ainda, foi feita a reconstituição da malha e paisagem urbana da antiga Rub  n  ia por meio de fontes documentais. Para a questão da inundação, o extenso acervo jornalístico levantado permitiu rastrear todo o processo de submersão da cidade – constatou-se que a CESP não apoiou a construção da nova sede, as indenizações foram insuficientes e tardias, além de acompanhar a insatisfação dos impactados sobre o “progresso” da UHE. Por fim, foi feita análise a situação recente da nova Rub  n  ia. Foi observado que, ironicamente, o rio que afogou a urbe, também a direcionou para o setor que a manteria viva – o turismo. Nos últimos anos, há intensa expansão urbana para a região periférica da cidade – os novos loteamentos visam aproveitar o potencial turístico do rio. Por fim, espera-se que a disserta  o possa dar conhecimento geral para a história urbana de ambas “Rub  n  ias”, principalmente, reconstituir e rememorar a velha Rub  n  ia, além de construir nova   tica a respeito da inundação intencional de cidades por UHEs.

Palavras-chave: Rub  n  ia, formação urbana, noroeste paulista, Estrada de Ferro Araraquara (EFA), Usina Hidrelétrica (UHE) de Ilha Solteira.

ABSTRACT

Rubinéia, located on the border of the States of São Paulo, Mato Grosso do Sul and Minas Gerais, in the extreme northwest of São Paulo and on the banks of the Paraná River, had its urban center intentionally flooded in 1973, so that the dam of Ilha Solteira Hydroelectric Power Plant (HPP) was built. After having a third of its territory taken by the waters, a new urban center was built nearby, thus, the city persists until today, but with a different urban configuration from the initial one. Therefore, this dissertation investigated the urban history of the two “Rubinéias” (the old and new one) and their relationship with the dam of the Ilha Solteira HPP, before and after the flood. Regarding the methodology, the study was developed qualitatively and required a dense textual, iconographic and cartographic analysis, particularly in primary sources collected in public and private archives in the region and in the state capital. In the academic literature, little has been observed about this process, and the available content is often focused on environmental or social aspects and, so far, there is no research that deals with the urban analysis. Therefore, the dissertation analyzed Rubinéia from the perspective of urban history, to understand the two morphologies of the city. For that, we listed the conditions that may have corroborated the establishment of Rubinéia within the aforementioned zone of the State – we verified Rubinéia may have benefited from the success of a near city, Santa Fé do Sul, in addition to the present transport infrastructures, such as Taboado Harbor, Araraquara Railway and Euclides da Cunha Highway – responsible for boosting the city development. We also observed the important relationship between Rubinéia and Paraná River– at this initial moment, the river subsidized the city with the supply of water for consumption, agricultural and clay production, in addition to favoring it with fishing and leisure. Also, we made the reconstitution of the urban landscape and grid of the old Rubinéia through documentary sources. Regarding to the flooding, the extensive journalistic collection gathered allowed the tracking of the entire process of the city submersion – We noticed that CESP may not have supported the construction of the new urban center, also, the indemnities were insufficient and overdue and the dissatisfaction of the impacted people on the “progress” of the HPP. Finally, the recent situation of new Rubinéia was analyzed. We observed that, ironically, the river that drowned the city, also directed it to the sector that would keep it alive – tourism. In recent years, there has been intense urban expansion towards the peripheral region of the city – the new allotments aim to take advantage of the tourist potential of the river. Finally, it is expected that the dissertation can disseminate the urban history of both “Rubinéias”, and reconstitute and recall the old Rubinéia, in addition to creating a new perspective regarding the intentional flooding of cities by HPPs.

Keywords: Rubinéia, urban formation, northwest of the State of São Paulo, Araraquara Railway, Ilha Solteira Hydroelectric Power Plant.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização de Rubinéia no Estado de São Paulo e cidades do entorno. .	18
Figura 2: Representação da pesquisa histórico-interpretativa.....	24
Figura 3: Trecho da lei municipal nº 27 de 1965.	26
Figura 4: Excerto de escritura de imóvel da primeira Rubinéia.	28
Figura 5: Anteprojeto urbano para a nova Rubinéia.....	30
Figura 6: Fotografia da manchete “Represa tira duas cidades do mapa” e, ao fundo, a estrutura da cobertura da Estação Presidente Vargas sendo submersa.	31
Figura 7: Imagem de satélite do território de Rubinéia durante o período de desapropriação da velha sede e construção da nova.	33
Figura 8: Imagem de satélite da situação natural da região de Rubinéia, com presença de partes dos Estados de Mato Grosso (esquerda), São Paulo (direita) e Minas Gerais (direita-superior).	34
Figura 9: Planta de levantamento urbano da velha Rubinéia.	35
Figura 10: Trecho da planta de levantamento topográfico de Rubinéia.	36
Figura 11: Pesquisador durante a consulta no APESP com as cartas solicitadas. ...	37
Figura 12: Planta do reconhecimento para uma estrada de rodagem entre a cidade de Jaboticabal e o porto do Taboado no rio Paraná.....	37
Figura 13: Mapa esquemático do estado de São Paulo representando o afunilamento da pesquisa – quanto mais escura a região, mais aprofundado será o debate.	39
Figura 14: A expansão da cultura cafeeira pelo território paulista com o tempo	41
Figura 15: Mapa das linhas férreas (em vermelho) no Brasil	44
Figura 16: Divisão territorial proposta por Sérgio Milliet (1938) conforme os limites geográficos e as vias férreas.....	46
Figura 17: Exemplo de padrão urbano encontrado pela autora, em que a malha ortogonal é dividida pela linha férrea.....	48
Figura 18: Manchete de jornal de 1941 informando o destino dos trilhos da Estrada de Ferro Araraquara – o local mencionado (Porto Presidente Vargas) seria, eventualmente, no território de Rubinéia.....	49
Figura 19: Recorte do “Mappa geral dos Estados de São Paulo e Matto Grosso”. Em traço marrom, o plano para a possível estrada que cortaria o Noroeste e desembocaria no rio Paraná, se conectando ao Mato Grosso.	50
Figura 20: Cópia da planta feita por Olavo Hummel, ilustrando a Estrada do Taboado seguindo após a cidade de São José do Rio Preto.....	52

Figura 21: Mapa do estado de São Paulo com a indicação das cidades e ramais de trem.....	56
Figura 22: Sistema de transportes no Extremo Noroeste Paulista, 1954.	58
Figura 23: Excerto da notícia do jornal "O Estado de S. Paulo" acerca da finalização da Ponte Rodoferroviária	58
Figura 24: Área da Fazenda São José da Ponte Pensa na região do Extremo Noroeste Paulista.	60
Figura 25: Território da Fazenda Ponte Pensa, possivelmente na década de 1910. Em rosa, a propriedade de João Glória e, em verde, a de Mário Furquim.....	62
Figura 26: Área da Gleba Paget ("Faz. PAGE", na figura) após dissolução da Fazenda Ponte Pensa.	63
Figura 27: Cidades formadas após fundação de Santa Fé do Sul.....	68
Figura 28: Plano urbano para a cidade de Santa Fé do Sul (SP), formulado pela CAIC no começo do século XX.	70
Figura 29: Excerto de escritura onde se lê (em verde) a denominação coloquial de Santa Fé do Sul como "patrimônio".	72
Figura 30: Projeto urbano de Santa Fé do Sul - 1: Igreja Matriz; 2: Praças ao norte; 3: Praças ao sul.	75
Figura 31: Projeto urbano para a cidade de Urânia	77
Figura 32: Plano de formação para o município de Santa Fé do Sul (SP), com enfoque na zona periférica.	79
Figura 33: Planta de fundação de Santa Fé do Sul sobreposta com seu desenho topográfico.	81
Figura 34: Fotografia de Santa Fé do Sul com vista para a avenida (sentido Norte-Sul), onde é evidente o desnível topográfico na cidade.	81
Figura 35: Ilha dos Três Estados no território de Rubinéia.....	86
Figura 36: Cachoeira da Onça, no território de Santa Clara d'Oeste.....	88
Figura 37: Salto do Avandava.....	89
Figura 38: Imagem aérea de Rubinéia (perímetro delimitado pelo pontilhado em vermelho).....	91
Figura 39: Estação Presidente Vargas em Rubinéia ainda em construção	94
Figura 40: Estações de Fernandópolis (esquerda), Jales (direita superior) e Santa Fé do Sul (direita inferior).....	94
Figura 41: Paisagem urbana da cidade (Rua Cecília Meirelles).	95

Figura 42: Trecho da Lei 49, de 16 de maio de 1966, evidenciando a compra de lote de propriedade da família fundadora.....	96
Figura 43: Planta de levantamento topográfico de Rubinéia.....	97
Figura 44: Fotografia aérea de Rubinéia.....	98
Figura 45: Fotografia aérea de Rubinéia com vista para a Praça da Igreja Matriz e o rio Paraná ao fundo.....	99
Figura 46: Exemplo de prédio público em Rubinéia - portas de enrolar de aço, telhado colonial com platibanda pouco ornamentada e planta quadrada.	100
Figura 47: Edição de 1972 do jornal O Barrageiro	103
Figura 48: Usinas Hidrelétricas no Estado de São Paulo (região noroeste).....	107
Figura 49: Distribuição dos tipos de habitação da cidade de Ilha Solteira – SP.....	109
Figura 50: Levantamento cadastral da cidade de Rubinéia	113
Figura 51: Área de inundação pela represa da UHE (em azul tachado), englobando a Praça (1) e Igreja Matriz (2) e a linha da EFA (pontilhado preto)	114
Figura 52: Nota do ex-prefeito de Rubinéia acerca da possibilidade de descontinuar a cidade.....	118
Figura 53: Reportagem acerca do fim da velha Rubinéia	119
Figura 54: Carta acerta de Carlos Drummond de Andrade acerca do fim da velha cidade.....	120
Figura 55: Lei nº 154, de 31 de julho de 1972, que autoriza a compra de terras para a implantação da nova Rubinéia.	122
Figura 56: Nota sobre o fechamento da Estação Presidente Vargas, poucos dias antes das águas avançarem	124
Figura 57: Fotografia aérea de 1972, demonstrando a existência da velha (vermelho) e nova (amarelo) Rubinéia	125
Figura 58: Trecho da Lei 157 de 1972, que determina a transferência de sedes e demarca o perímetro urbano da nova Rubinéia	126
Figura 59: Mandado de prisão de Galdino	128
Figura 60: Reportagem sobre a última travessia realizada no Porto Presidente Vargas	129
Figura 61: Notícia acerca do desligamento dos modais de transporte de Rubinéia	130
Figura 62: Pilares da cobertura da plataforma de embarque da E. Presidente Vargas	130

Figura 63: Contraposição do mapa topográfico de Rubinéia (IGC, 1965) com imagem de satélite de 2011	131
Figura 64: Comparativo da morfologia do rio Paraná, antes e após a intervenção da barragem de Ilha Solteira.....	132
Figura 65: Nova margem d'água formada com o represamento do rio Paraná	133
Figura 66: Notícia acerca da situação da nova Rubinéia, que comenta a ascensão do caráter turístico na região	135
Figura 67: Anteprojeto para a nova cidade de Rubinéia.....	138
Figura 68: Reconstituição do antigo traçado da EFA em comparação com o atual	141
Figura 69: Planta do trecho central da nova Rubinéia	142
Figura 70: Fotografia de satélite do lote reservado ao paço público de Rubinéia...	143
Figura 71: O "estado inicial" da malha urbana da nova Rubinéia	146
Figura 72: Malha central de Rubinéia em 1985	147
Figura 73: Planta do perímetro urbano de Rubinéia em 2001	148
Figura 74: Expansão urbana em Rubinéia (2010-2021)	152
Figura 75: Comparativo da evolução urbana ocorrida na região central de Rubinéia	153
Figura 76: Comparativo de áreas loteadas em Rubinéia, em vermelho o centro inicial da cidade; em azul, o centro “expandido” e em verde um aglutinamento de loteamentos.	154
Figura 77: Periferização ocorrida por segregação social, segundo Villaça.....	158
Figura 78: Rancho na periferia de Rubinéia, localizado próximo ao Rio Paraná	160
Figura 79: Fundos de uma propriedade na periferia em Rubinéia - ao fundo, o Rio Paraná	160
Figura 80: Primeiro texto jornalístico acerca do turismo na nova cidade	165
Figura 81: Pilar que suportava a cobertura da Estação Presidente Vargas.....	169
Figura 82: Ruínas da vegetação e de bebedouro para animais da antiga Rubinéia	169
Figura 83: Coluna para fixação da tela de alambrado instalada pela CESP.....	170

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Implantação de novos loteamentos em Rubinéia (2007-2015)	149
Gráfico 2: Comparação dos valores de metro quadrado dos lotes em Rubinéia.....	150
Gráfico 3: Média da área dos lotes implantados em Rubinéia	151
Gráfico 4: Evolução populacional por característica de local domiciliar	163

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Área inundada de alguns municípios	111
Tabela 2: Loteamentos em Rubinéia, organizados por localidade e valor venal do metro quadrado	157
Tabela 3: Número de habitantes em Rubinéia.....	162
Tabela 4: Número de unidades habitacionais em Rubinéia.....	163

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
Justificativa	19
Estrutura geral da dissertação	20
Objetivos	22
Metodologia	22
1 OCUPAÇÃO DO EXTREMO NOROESTE PAULISTA	39
1.1 Terras velhas do Oeste Paulista	40
1.2 A Alta Araraquarense e o Extremo Noroeste Paulista	47
1.2.1 Rio, trilhos e asfalto na Araraquarense	50
1.2.2 A cidade-chave: Santa Fé do Sul e sua região	59
1.2.3 No rumo de Santa Fé do Sul: planos para uma nova vila	84
2 A VELHA RUBINÉIA (1950-1973)	85
Arruamento inicial	85
2.1.1 Primeiros avanços	93
2.2 Contexto sociopolítico	100
2.3 Grandes empreendimentos: o Complexo hidrelétrico de Urubupungá	106
2.4 Planos para tirar uma cidade do mapa	111
2.4.1 O combatente rubineense: Aparecido Galdino	126
2.4.2 As águas avançam em Rubinéia	128
3 A NOVA RUBINÉIA (1972)	134
3.1 Projeto para um novo lar	134
3.1.1 Nova vida na nova cidade	144
3.2 O crescimento de uma nova Rubinéia	145
3.2.1 Periferização	155
3.3 Outros aspectos da nova história	161
3.3.1 A questão turística	164
3.3.2 Ruínas da velha Rubinéia como turismo da nova cidade	168
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	172
REFERÊNCIAS	175

INTRODUÇÃO

Se as cidades são imagens resultantes da forma como são vivenciadas, então Rubinéia é, sem dúvida, uma das que mais ostenta este quadro. Para o visitante, é veraneio. Para o metropolitano, é lugarejo. Para um rubineense, é casa, para outro, foi casa. Mas, para o cidadão persistente, foi memória afogada. A Rubinéia que vive hoje não é a mesma das imagens das décadas de 1950 e 1960. Por sorte, imagens da cidade de outrora ainda persistem: foram impressas em jornais, reveladas em fotografias, transcritas em telegramas e arquivadas no imaginário de cada *velho-rubineense*.

Assim, a presente dissertação tem como propósito investigar a história urbana desta cidade situada no extremo noroeste do Estado de São Paulo. A localidade compartilha biografia singular: foi vila, cidade, urbe submersa e, por fim, cidade reconstruída.

A cidade dota de passado com muito apelo emocional: logo seu nome, que não é derivado de algum santo católico ou aposto geográfico, como as urbes próximas. A designação da cidade nasce da junção dos nomes do casal fundador – Rubens e Néia (Nair). Desvencilhando-se do padrão, suas ruas não buscavam homenagear pessoas políticas, militares ou datas comemorativas: as placas das ruas exaltam a poesia e prosa nacional – Cecília Meirelles, Mario de Andrade, Olavo Bilac, Manuel Bandeira, Carlos Drummond de Andrade, entre outros. Esse último, Drummond, viria a se tornar uma das maiores figuras compassivas quando Rubinéia teve seu fim decretado. Quando colunista no Jornal do Brasil, publicou sua carta, em 1971, intitulada “Aconteceu em Rubinéia”. No texto, Drummond exalta cada rua como um poeta e narra detalhadamente sua configuração urbana para conceber uma imagem mental da planta da cidade: “E assim, em Rubinéia, Machado vizinhava com Cecília, Rosa contava do Urucuia a Bilac, Bandeira e Mário não precisavam cartear-se: viam-se” (JORNAL DO BRASIL, 1971).

Rubinéia faz parte da linha de povoamentos constituídos tardiamente no Estado – muito depois do grande apogeu cafeeiro, responsável pela formação de centenas de cidades no centro oeste e oeste de São Paulo durante o século XIX. O início de Rubinéia, até então um pequeno vilarejo, esteve muito atrelado a um elemento importante de sua paisagem: o Rio Paraná. As terras de Rubinéia banhavam-se diretamente pelas águas do rio e, com isso, o vilarejo pôde consolidar-

se como uma cidade e, posteriormente, município. As águas garantiam o essencial para a existência de um povoado: consumo, higiene, pesca, uso na agricultura e, principalmente, permitiam a extração de argila nas margens do rio. Rubinéia, assim, consolidava-se a partir da agricultura e pesca para consumo de seus próprios moradores. A extração de argila possibilitou o funcionamento de olarias na cidade – inclusive, muitas residências rubineenses foram construídas com tijolos de fabricação local. A vida em torno do rio também foi relatada na pesquisa de Eduardo Romero, que identificou a percepção de antigos moradores de cidades às margens do Paraná. Os relatos coletados revelam importância da presença do rio Paraná e a mata nativa da região, conectando-os com a pesca, ilhas, o cultivo agrícola, transporte fluvial, etc. Nas palavras do autor: “há um eixo econômico que acelera a ocupação humana nestas áreas e cria rotas de transporte.” (OLIVEIRA, 2009, p. 218). Referente à questão do transporte, o posicionamento de Rubinéia próximo ao rio possibilitou a integração da cidade em uma via de comunicação entre os estados de Mato Grosso (do Sul)¹ e São Paulo. Eduardo Romero aponta: “a ocupação humana às margens do Rio Paraná aparece associada à criação de vias de comunicação para transporte de gado entre o sul do Mato Grosso e o litoral de São Paulo e Rio de Janeiro.” (OLIVEIRA, 2009, p. 198). Para o caso de Rubinéia, a comunicação se dava por meio da travessia fluvial no Paraná: do lado oeste, Aparecida do Taboado e, no lado paulista, o Porto Taboado nas terras rubineenses. Os portos fluviais garantiam o fluxo de gado e lenha, principalmente – esses locais tornavam-se, eventualmente, grandes entrepostos comerciais que abriam rotas de mercadoria no sertão paulista.

Rubinéia, teve seu início na década de 1950, contudo, foi inteiramente desapropriada – e afogada – com apenas duas décadas de existência em nome do progresso. Na época, o ímpeto desenvolvimentista do Estado investiu na criação de usinas hidrelétricas para atender à crescente demanda paulista por energia (CALAZANS, 1995). Tais usinas têm o funcionamento atrelado à uma represa, ou melhor, um rio represado – como é o caso daquelas situadas nos rios Tietê, Paraná e Grande, todos com trechos represados atualmente. Decerto, o represamento dessas bacias hidrográficas tem efeitos: cria-se uma área de influência que provoca mudanças em âmbitos espaciais, sociais, econômicos e ambientais. Um desses

¹ Na época, ainda não havia ocorrido a divisão do estado de Mato Grosso. Portanto, o Estado vizinho a São Paulo era, no momento, Mato Grosso – mas seu território era referente ao atual perímetro de Mato Grosso do Sul.

impactos é o alagamento de áreas próximas ao rio – áreas que são *habitat* natural de inúmeras espécies e, principalmente, casa para a população local (BORGES; SILVA, 2011).

A Centrais Elétricas de São Paulo (CESP) foi responsável pela criação de um complexo hidrelétrico no interior do Estado que contempla três usinas, dentre elas, a Usina Hidrelétrica (UHE) de Ilha Solteira às margens do rio Paraná. Portanto, como mencionado, a criação dessa UHE afetou e inundou o entorno do rio. Alguns autores (CALAZANS, 1995; MURAMATSU, 1984; NARDOQUE, 2007; REIS, 1990; ROSAS, 2012; TAKIUCHI, 2010) estudaram os efeitos dessa inundação nos municípios impactados pela represa, dentre eles, Rubinéia que foi o mais atingido. O município se situa no extremo noroeste do estado de São Paulo (Figura 1), às margens do Rio Paraná e na fronteira com o atual Estado de Mato Grosso do Sul e Minas Gerais.

Figura 1: Localiza  o de Rubinéia no Estado de São Paulo e cidades do entorno.



Fonte: O autor, 2021

No estudo de Calazans (1995), a autora aponta que o município perdeu aproximadamente um terço de seu território com as   guas. Além do mais, é relatado

que essa inundação intencional, iniciada em 1973, trouxe consequências ambientais como alterações topográficas e hidrográficas, mudanças na fauna e flora da região e efeitos sociais, como deslocamento da população ribeirinha para outras áreas e cidades. Como o núcleo urbano de Rubinéia estava inserido na zona afetada pelas águas, a cidade foi parcialmente desapropriada. Consequentemente, houve grande evasão populacional, uma vez que a partir da extinção da cidade, a perspectiva de desenvolvimento do município acabaria. Por essa razão, os líderes políticos do município propuseram aquisição de alguns alqueires de terra ao norte do território para dar início à uma nova zona urbana e “recomeçar” Rubinéia.

Dessa maneira, esta dissertação estuda ambas formações de Rubinéia de modo a compreender os atores e elementos que influenciaram na construção e desenvolvimento da cidade, por exemplo: o rio Paraná, enquanto paisagem modeladora urbana e que esteve sempre presente na história da cidade, (CALAZANS, 1995); a Estrada de Ferro Araraquara (EFA), que orientou previamente a localização e formação de diversos municípios da Alta Araraquarense (LANGENBUCH, 2011; SILVA, 2003) e a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC), que indiretamente direcionou a formação da velha Rubinéia através do projeto de Santa Fé do Sul, sua comarca (CARNEIRO, 1985). De maneira pragmática, a pesquisa busca responder como ocorreu a formação e (re)urbanização de Rubinéia em razão da inundação intencional de seu primeiro território (velha Rubinéia) e quais os efeitos na construção do novo espaço urbano (nova Rubinéia). Em outras palavras, a pesquisa busca lançar foco na história urbana ocorrida *por trás das comportas* que iniciaram a inundação de Rubinéia e seu ressurgimento.

Justificativa

A relevância da história da cidade é notável – o que ocorreu em Rubinéia não foi um simples acontecimento local. A inundação da cidade atraiu e sensibilizou a nível nacional: grandes jornais acompanharam o caso (Folha de S. Paulo, Jornal do Brasil, O Globo e principalmente o jornal O Estado de S. Paulo, que foi o veículo que mais presenciou e reportou sua história), o poeta Carlos Drummond de Andrade escreveu carta e poema sobre a inundação e a telenovela “Fogo sobre Terra” (1974-5), transmitida pela Rede Globo, se inspirou no caso de Rubinéia (na história, Divinéia). Mais de 50 anos depois, ainda são publicadas obras acerca do caso – por exemplo, o

documentário “O Profeta das Águas” (2017) que narra a história de Aparecido Galdino, que lutou contra a inundação da cidade.

Apresentada a notoriedade do caso, esta pesquisa pretende cobrir a falta de outros estudos que destaquem a história urbana da primeira Rubinéia e os impactos da inundação sob ótica urbanística. A pesquisa se justifica, pois, poucos autores se debruçaram sobre o tema, como: Calazans (1995), que estuda a velha e nova Rubinéia enfocando a inundação sobre aspectos geográficos e ambientais; Muramatsu (1984) e Reis (1990), que relatam sobre conflitos de terra na velha Rubinéia e Takiuchi (2010), que aponta como consequências ambientais atuais são resultados da inundação. Além disso, não é possível identificar bibliografia que ilustre e discuta a morfologia territorial e urbana em período de pré e pós-inundação e como as relações entre cidade e rio podem ter se alterado. Ainda, não foram encontrados autores que analisaram se a orientação de expansão da malha urbana pode ter alguma relação com a inundação e transformação do território. Por último, as obras citadas estudaram brevemente o cenário urbano sob perspectiva geográfica, histórica ou sociológica para justificar e contextualizar as consequências sociais ou ambientais nos estudos, assim, não se encontra discussão urbanística sobre ambas as formações do município. Portanto, a pesquisa pretende construir uma ponte entre os estudos realizados às fontes primárias a serem coletadas, de forma a criar uma base histórica concreta acerca da criação e formação da velha e nova Rubinéia.

Evidentemente, é importante destacar que o caso de Rubinéia é singular, mas não único. A peculiar história urbana da cidade se evidencia por duas formações de sede – inclusive, é possível encontrar registros de quando ambas as sedes coexistiram. Outros municípios também passaram pelo mesmo processo, mas tiveram destinos diferentes: como o caso paranaense de Alvorada do Iguaçu, antiga cidade submersa pela UHE de Itaipu (PR), que foi descontinuada. O estudo dessas cidades (neste caso, Rubinéia) cria um grande palco para discussões a respeito dos pontos elencados para formação de uma nova cidade – quais eram as necessidades, prazos ou se deveria haver resgate de traços da antiga urbe na nova sede, por exemplo.

Estrutura geral da dissertação

A narrativa histórica da dissertação será estruturada em três capítulos principais: i) ocupação e paisagem do Extremo Noroeste Paulista e contexto

socioeconômico estadual em relação a região; ii) formação e desenvolvimento da primeira Rubinéia, cenário sociopolítico e os complexos hidrelétricos e iii) inundação da cidade, transferência e projeto para a nova Rubinéia e, por fim, panorama urbano atual.

O primeiro capítulo irá discorrer a respeito da ocupação no Extremo Noroeste Paulista, num período anterior à formação de Rubinéia, buscando as condições que deram margem a sua criação como cidade – final do século XIX até meados do XX. O capítulo será formado por revisão da literatura que se ateve ao tema, de forma a evidenciar a questão urbana-territorial, até culminar no início da década 1950 com a formação da cidade estudada. Também, fontes primárias (principalmente iconográficas e cartográficas) integrarão o capítulo de forma a ilustrar a paisagem natural da época e como se configurava a rede de cidades na região. Por ser um capítulo introdutório, tratar de temas amplos e contar com bibliografia já consolidada, essa seção objetivará revisitar a história e organizar os estudos para a constituição de um pano de fundo que guiará o capítulo seguinte.

O segundo capítulo se situará num espaço-tempo mais específico: a cidade de Rubinéia nas décadas de 1950 até 1970. Este capítulo irá investigar os agentes e processos responsáveis, direta ou indiretamente, pela formação e crescimento da cidade. Nessa seção, os dados levantados serão, primordialmente, de documentos primários de toda sorte. Busca-se responder questões como: a quem pertencia as terras em que se assentou o núcleo? qual o responsável pelo loteamento inicial da cidade?; como foi a morfologia urbana e seu desenvolvimento em função de agentes e processos internos ou externos?; quais elementos foram determinantes para forma urbana?, etc. Além do mais, este capítulo terá base histórica interdisciplinar: para que seja discutida toda problematização deste capítulo, é necessário evidenciar o contexto sociopolítico insurgente da época. É nesse momento que aparecem diversos atores e eventos que levariam Rubinéia a enfrentar os percalços discutidos nesta pesquisa. Em primeiro lugar, a empresa Centrais Elétricas do Estado de São Paulo (CESP), incumbida de concretizar o audacioso Complexo Hidrelétrico do Urubupungá com o objetivo de suprir a demanda energética paulista da época. Em segundo lugar, o próprio contexto político vigente, um período de pouca democracia e grande ímpeto desenvolvimentista.

Por fim, o último capítulo abordará um espaço-tempo duplo: o fim da primeira Rubinéia e o começo da nova, por algum tempo, cidades concomitantes. O capítulo

iniciará a partir da desapropriação da velha cidade e o projeto para nova, se estendendo até o presente com breve panorama urbano. No capítulo, será investigado o processo de transferência de sedes: quais atitudes foram tomadas com a antiga cidade e seus moradores; o projeto e construção da nova Rubinéia; as bases e influências urbanísticas que nortearam seu desenho, e por fim, o desenvolvimento da cidade até o presente momento da pesquisa.

Objetivos

De maneira geral, a pesquisa busca investigar e analisar a formação e morfologia urbana das duas sedes de Rubinéia, contextualizando com a inundação provocada pela represa da UHE de Ilha Solteira, antes e após à inundação. Para tal, será necessário, respectivamente:

- Analisar e discutir o acervo histórico e documental sobre a história urbana de Rubinéia e sua região;
- Discutir sobre a rede de urbes do extremo noroeste paulista e a relação com a formação da cidade em estudo;
- Analisar a configuração urbana da nova Rubinéia e comparar seus pressupostos com o traçado da velha cidade;
- Relacionar o rio Paraná e o desenvolvimento urbano de Rubinéia;
- Buscar relações entre o atual desenvolvimento de Rubinéia e seu passado.

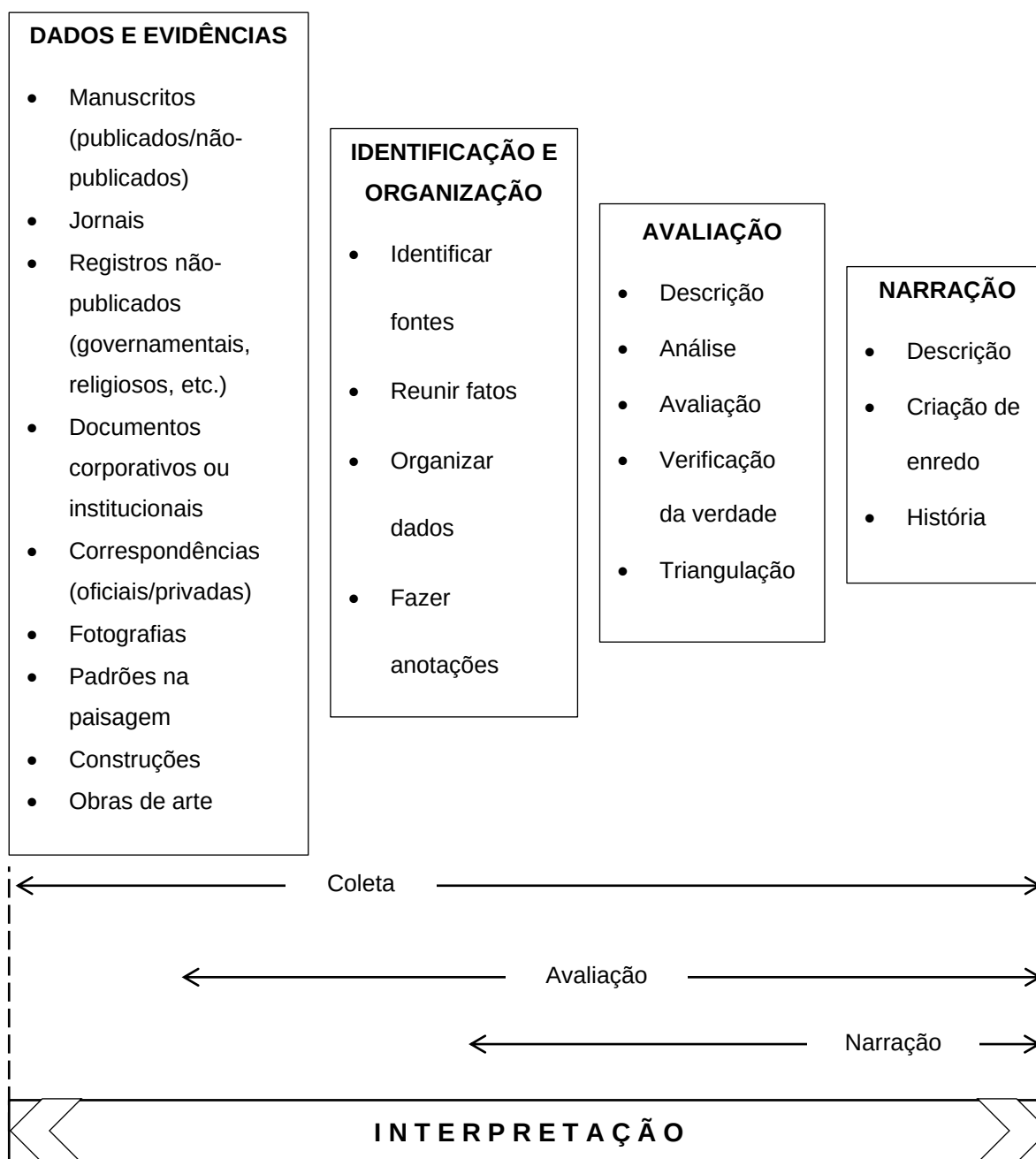
Metodologia

Considerando a natureza desta pesquisa, o método de procedimento histórico deve ser adotado. Essa metodologia visa analisar os eventos e processos do passado para que seja possível o entendimento holístico do objeto de estudo na presente, além de compreender as consequências decorrentes desses processos históricos (LAKATOS; MARCONI, 2003). Quanto ao recorte temporal, Waisman (2013) estabelece três durações: curta duração – para estudo de obras e projetos, média duração – para análise da produção de um arquiteto ou desenvolvimento de estilos e, por fim, longa duração – para estudo da história urbana. Portanto, esta pesquisa se assenta na última categoria – com recorte temporal acima de 50 anos. Assim, o intervalo de tempo engloba desde os condicionantes para formação do Noroeste

Paulista e sua rede de cidades (final do século XIX) até a Rubinéia em seu estado atual. Dentro desse recorte temporal, se enquadra, principalmente, a formação da velha cidade de Rubinéia, sua emersão e a construção da nova sede (décadas de 1950 a 1970).

Quanto ao método de abordagem, Creswell (2007) recomenda os procedimentos qualitativos em virtude da necessidade de interpretação de documentos, descrição de eventos e cenários e observação *in loco*. Entre o conjunto de técnicas qualitativas, o estudo de caso é adotado na pesquisa, sendo o município de Rubinéia, o objeto em análise. De acordo com Serra (2006), o estudo de caso deverá esgotar o conhecimento sobre esse objeto, de forma a descrever sua formação e evolução.

De maneira geral, esta dissertação se estruturou com base na obra de Groat & Wang (2002). O livro, em suma, é um guia com os principais métodos de pesquisa para Arquitetura e Urbanismo e, para este caso, propõe a abordagem histórico-interpretativa (Figura 2). Para os autores, essa abordagem é definida por investigações de fenômenos físico-sociais dentro de sistemas complexos, numa condição anterior ao pesquisador, de forma a explicá-los numa narrativa. Para tal, o pesquisador deve coletar o máximo de evidências possíveis sobre um fenômeno, organizá-las e avaliá-las, para então, elaborar descrição e causas desse fenômeno por meio de narrativa documentada e referenciada (GROAT & WANG, 2002).

Figura 2: Representação da pesquisa histórico-interpretativa.

Fonte: Adaptado de Groat & Wang (2002), p.137

Os autores destacam que a interpretação deve ocorrer continuamente, independente da fase em execução (coleta, avaliação ou narração). Além disso, as diferentes fases não têm fim determinado, ou seja, podem ocorrer paralelamente entre elas. Isto é, ainda que a pesquisa já esteja em fase de narração dos materiais coletados, o pesquisador deverá se atentar para descobertas ou análises recém-publicadas.

A partir do exposto, metodologicamente, a pesquisa se inicia com a coleta de dados e evidências. Portanto, serão apresentadas as fontes secundárias e primárias coletadas e suas respectivas instituições arquivadoras.

Fontes secundárias

De maneira geral, fontes secundárias se classificam como resultados de pesquisa: livros, artigos, teses, dissertações, entre outros. Assim, a revisão da literatura é a fase que busca e elenca todo o conhecimento já produzido sobre um tema: “trata-se de um levantamento de toda bibliografia já publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita.” (LAKATOS; MARCONI, 1992, p. 46-44). A fase de análise dessas fontes é importante para que se estabeleça a fronteira do conhecimento e crie embasamento científico para novas pesquisas.

Nesta pesquisa, a revisão da literatura é construída a partir de fontes bibliográficas consultadas em diversas bases de dados científicas da internet e nos trabalhos sobre a região e a cidade. Entretanto, apenas as seguintes bases apresentaram resultados válidos à pesquisa: Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES, *Google Acadêmico*, *Microsoft Academic*, Domínio Público e Repositório Institucional UNESP. A consulta foi feita a partir da busca simples do termo “Rubinéia”, não sendo necessária maior especificação ou filtro, já que as bases retornavam número palpável de resultados. Ainda, diversas obras não indexadas e de circulação local também contribuíram na construção teórica da pesquisa. Ao final da análise, as obras foram fichadas a fim de levantar os principais pontos do trabalho e compiladas em uma planilha para fácil acesso.

Fontes primárias

Em oposto às fontes secundárias, as primárias são todo o tipo de documento de “primeira mão”, ou seja, que ainda não passou por análise ou processamento em pesquisa. São documentos provenientes de órgãos e instituições que poderão servir como fonte de informação para a pesquisa (LAKATOS; MARCONI, 1992). Assim, devido à qualidade histórica desta pesquisa, as fontes primárias deverão ser

priorizadas por oferecer dados e evidências que ainda não foram processados ou analisados.

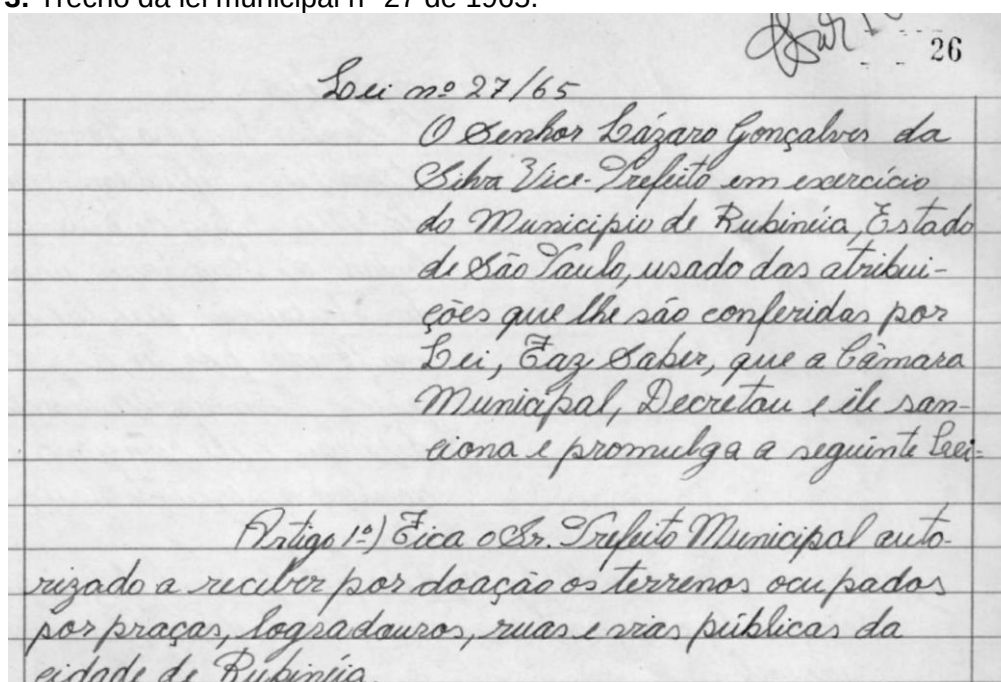
Para classificar as fontes primárias desta pesquisa, foi proposta a seguinte divisão: Arquivos do Poder Executivo e Legislativo, Arquivos Cartoriais, Arquivos Iconográficos, Arquivos Cartográficos e Arquivos Jornalísticos. A primeira classificação reúne os documentos oriundos de órgãos públicos, como as Prefeituras Municipais e Câmaras dos municípios visitados. Os Arquivos Cartoriais englobam os materiais pesquisados em Cartórios de diversos ramos de trabalho, como os de registro de imóveis. Os Arquivos Iconográficos reúnem as fotografias, os cartográficos recebem os mapas e plantas e, por fim, os jornalísticos englobam matérias de jornais ou revistas.

a) Arquivos do Poder Executivo e Legislativo

Leis municipais de Rubinéia (1960-1980): coletados através do acesso online na plataforma do município (<http://rubineia.sp.gov.br/>) e, indiretamente, oferecem fatos históricos ocorridos no município. Alguns exemplos:

RUBINÉIA, Lei nº 27 de 1965. “Fica o Sr. Prefeito Municipal autorizado a receber por doação os terrenos ocupados por praças, logradouros, ruas e vias públicas da cidade de Rubinéia”;

Figura 3: Trecho da lei municipal nº 27 de 1965.



Fonte: Prefeitura de Rubinéia, 1965.

RUBINÉIA, Lei nº 154 de 1972. “Autoriza o município a receber escritura de compra e venda de área de terra”;

RUBINÉIA, Lei nº 131 de 1970. “Fica o Poder Executivo autorizado a alienar às Centrais Elétricas de São Paulo S.A. – CESP –, os bens de propriedade do município situados dentro da área de inundação da bacia de acumulação de Ilha Solteira”.

Textos do Diário Oficial: coletados através do acesso online na plataforma do Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (<https://www.al.sp.gov.br/alesp/biblioteca-digital/>) e descrevem a respeito da criação do distrito e município. Por exemplo:

SÃO PAULO, Diário Oficial do Estado de São Paulo, Nº 295, Ano 63

Projetos urbanos do Departamento de Planejamento da Prefeitura de Rubinéia (SP): O setor possuía apenas projetos de expansão urbana da nova Rubinéia datados dos anos 2000 até o presente (em meio digital).

Projetos urbanos da Secretaria de Obras da Prefeitura de Santa Fé do Sul-SP: Por ser comarca do município de Rubinéia, a Prefeitura de Santa Fé do Sul, foi encontrado o projeto da primeira expansão urbana da nova Rubinéia datado do ano de 2001.

b) Arquivos Cartoriais

Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Jales-SP: Apenas encontradas algumas escrituras de terrenos na velha Rubinéia, contudo, são documentos importantes que citam datas, lugares e proprietários. Abaixo, trecho de uma escritura de imóvel da antiga Rubinéia²:

Figura 4: Excerto de escritura de imóvel da primeira Rubinéia.

JCA FEDERATIVA DO BRASIL

N. 1.566. PROTOCOLO 1. PÁGINA 60. TALÃO 4. PÁGINA 159.

Entregue ao autorizado em 26-10-55

CERTIFICA que à folha-249 do livro 3-A de Transcrição das - Transmissões, foi registrada hoje sob n. 1.265, a compra conforme resumo seguinte:-----

CIRCONSCRIÇÃO: Rubinéia.-----

DENOMINAÇÃO OU RUA E NÚMERO DO IMÓVEL: Lote 6, da quadra 24, de Rubinéia.-----

CARACTERÍSTICAS E CONFRONTAÇÕES: Terreno de 12,00 metros de frente por 36,00 ditos da frente ao fundo, confrontando-se pela esquerda com a Avenida Três, e pelos demais lados com os lotes 5, 7 e 10. Transcrição anterior: 699, deste mesmo Cartório.-----

NOME, DOMICÍLIO, PROFISSÃO E ESTADO DO ADQUIRENTE: Jovino Domingos de Abreu, brasileiro, solteiro, maior, lavrador e residente em Pedranópolis (SP).-----

NOME, DOMICÍLIO, PROFISSÃO E ESTADO DO TRANSMITENTE: Nair Viana, brasileira, viúva, doméstica e residente em Araçatuba (SP).-----

TÍTULO: Compra e venda.-----

FORMA DO TÍTULO, DATA E SERVENTUÁRIO: Escritura pública lavrada em 29/9/955, à folha 44, do livro 1, no Tabelião do distrito de Santa Fé do Sul, desta Comarca, do sserventuário - Amaury de Aguiar Whitaker.-----

VALOR DO CONTRATO: Cr\$1.000,00 (Um mil cruzeiros).-----

CONDIÇÕES: Não há especiais.-----

Oby.: Sisa Cr\$88,00. Talão 044. Série 7a. Data: 29/9/955. Coletor: (a). W. Volpon. Local: Jales. Imposto s/ lucros: Dec. 9.330 de 10/6/946. Talão 0299, dado pela exatoria federal de Araçatuba em 8/9/955.-----

Jales, sexta feira, 29 de outubro de 1.955.

E. Vilton
(Oficial interino do Cartório).

Passados a escritura, ou melhor, a cartilha, nela onde diz: "de Jales" E. Vilton.

Oficial de Registro de Imóveis e Anexos
Cartório de Jales - SP

1955-2-13001-17900-018
400072-AA 167787

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Jales, 1955.

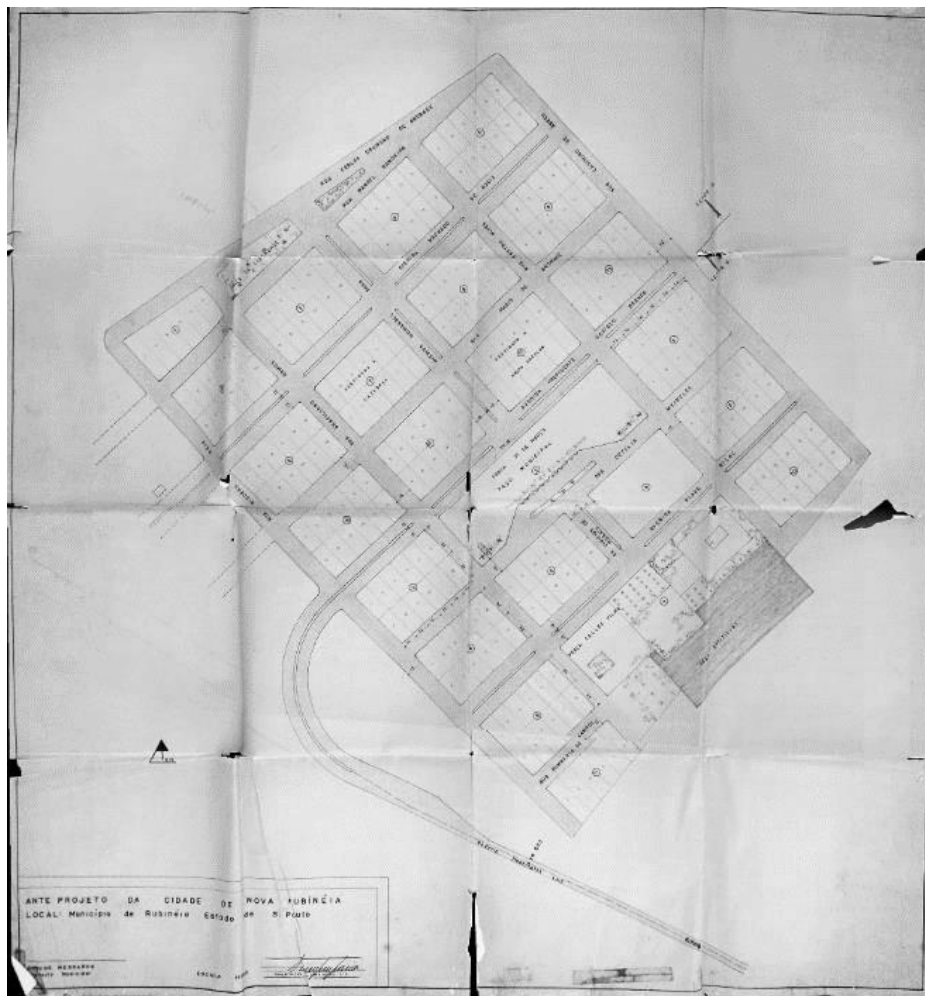
² Notavelmente, nesta escritura, na seção de lotes confrontantes, há menção à grandes latifundiários que possuíam terras em Rubinéia e participaram ativamente em sua história. Cita-se: José Carvalho Diniz, John Byng Page Almeida Prado S.A.

Entretanto, alguns arquivos cartoriais não foram fonte somente de documentos escritos. Na busca por fontes primárias nestes arquivos, foram encontrados fotografias, mapas cartográficos, projetos urbanos, etc., como é apresentado abaixo:

Cartório de Registro Civil de Rubinéia (SP): A instituição não mantinha documentos cartoriais referentes à velha Rubineia, entretanto, guardava algumas fotografias cedidas por moradores.

Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do Sul-SP: O cartório possuía algumas certidões de matrícula de imóveis da velha e nova Rubinéia, mas principalmente, dois projetos urbanos: levantamento cadastral da velha Rubinéia realizado pela CESP e anteprojeto urbano para a nova Rubinéia. Ambos os documentos são de extremo valor para a pesquisa, uma vez que, a partir deles, é possível a comparação e análise morfológica das duas formações urbanas. Abaixo, o anteprojeto para a nova cidade:

Figura 5: Anteprojeto urbano para a nova Rubinéia.



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do Sul, s. d.

c) Arquivos jornalísticos

Foi feita busca nos acervos de diversos jornais de circulação nacional para encontrar fotografias e relatos dos eventos ocorridos na história da cidade, em especial, a inundação e construção da nova sede. Foram encontradas 57 matérias relevantes para a pesquisa e que tratavam sobre Rubinéia em variados assuntos: chegada e o posterior fechamento da Estrada de Ferro Araraquara na cidade, o Porto Presidente Vargas, a inundação, desapropriação da cidade, construção da nova sede, entre outros. A busca foi feita, a princípio, com a palavra-chave “Rubinéia” e o período de 1950-1999, uma vez que a maioria dos acervos retornava baixa quantidade de resultados. Contudo, no acervo d’O Estado de S. Paulo, foi necessária melhor filtragem dos resultados, combinando a palavra-chave com “inundação”, “CESP”, “EFA”, etc.

Os jornais derivam de diversas empresas, mas destacam-se: O Estado de S. Paulo (Estadão), Folha de S. Paulo, Jornal do Brasil, Revista Veja e O Globo. O jornal “O Estado de S. Paulo” foi o que mais registrou e relatou sobre a cidade, desde a chegada da Estação até a demolição e construção da nova Rubinéia. Ainda, algumas matérias são fontes de fotografias de grande informação histórica, como a abaixo:

Figura 6: Fotografia da manchete “Represa tira duas cidades do mapa” e, ao fundo, a estrutura da cobertura da Estação Presidente Vargas sendo submersa.



Fonte: Jornal do Brasil, 25 de agosto de 1974

d) Arquivos iconográficos

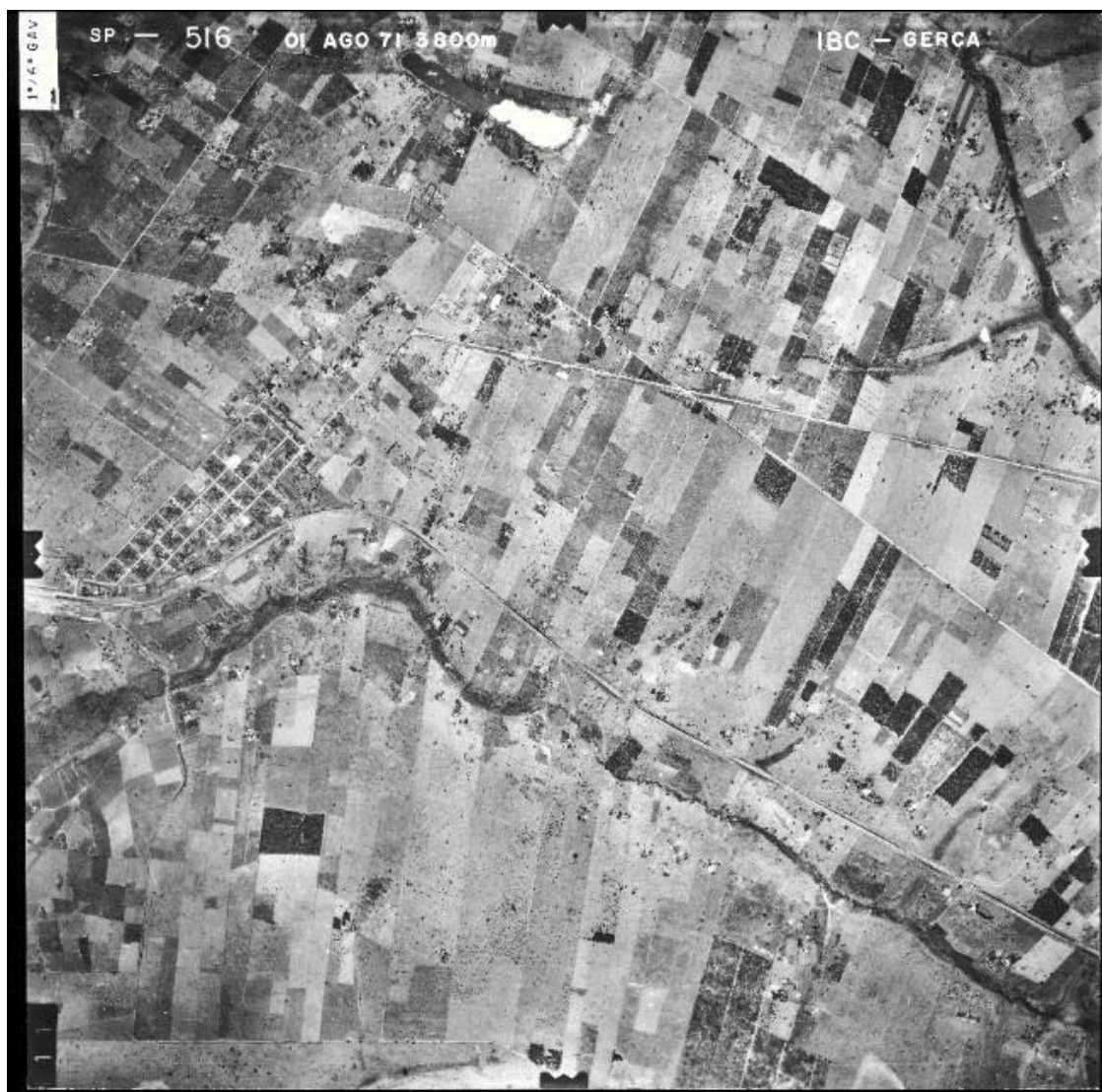
Nesta seção classificam-se, basicamente, fotografias de toda sorte: fotos que ilustraram a cidade e a arquitetura, fotografias aéreas e imagens de satélite. Grande parte dos documentos estavam arquivados em museus locais, como o Museu Histórico e Cultural de Rubinéia, que também mantém textos e pesquisas sobre a história da cidade, recortes de jornais, além de objetos e materiais cedidos por moradores. Esta seção e a próxima formam, certamente, a principal (e mais confiável) fonte de dados desta pesquisa – são materiais que ilustram o objeto de estudo em seu estado original na época, sendo passível de qualquer vertente de análise, assim, contribuindo para pesquisas futuras.

Museu Histórico e Cultural de Rubinéia (SP): O Museu abriga grande acervo sobre a história da cidade e seus moradores. Mantém diversos documentos textuais (pesquisas acadêmicas, livros, poesias, recortes de jornais, etc.), fotografias, mapas, objetos, entre outros itens que, de certa forma, contam a história da cidade em diversos aspectos. Nessa instituição, a coleta de materiais iniciou em 2018 (ainda durante as pesquisas iniciais de graduação), havendo várias revisitas anuais, estendendo até o presente para a dissertação.

Museu da Imagem e do Som de Santa Fé do Sul-SP: O acervo é constituído basicamente de fotografias, a maioria da própria cidade. Entretanto, foi possível encontrar fotografias que, de certa forma, se relacionam a história de Rubinéia – como imagens da paisagem anterior à inundação.

Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (IGC): Na esfera iconográfica, o Instituto disponibilizou aerofotogrametrias importantíssimas para a realização desta pesquisa. Foram obtidas três fotografias áreas de Rubinéia dos anos de 1965, 1971 e 1985 – mostram, respectivamente, a velha Rubinéia, a desapropriação da antiga e construção da nova sede e a segunda cidade após a inundação. Por exemplo, a imagem abaixo é a representação da cidade e seu entorno no ano de 1971, ainda anteriormente à inundação:

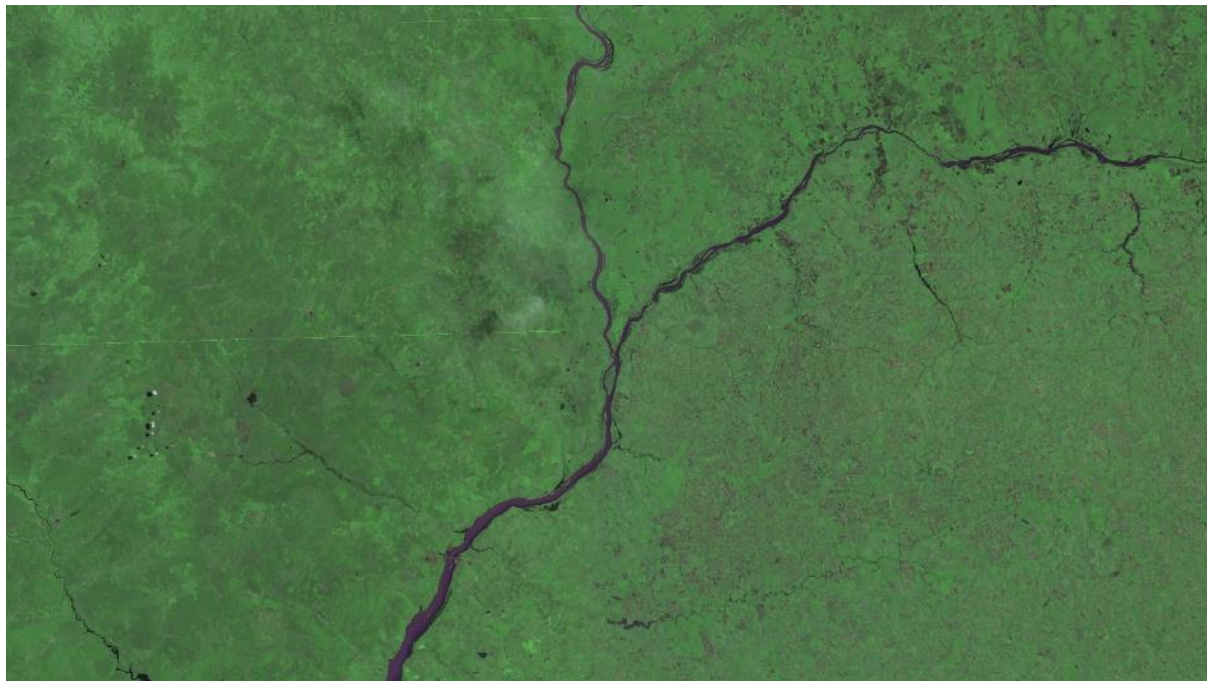
Figura 7: Imagem de satélite do território de Rubinéia durante o período de desapropriação da velha sede e construção da nova.



Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, 1971.

U.S. Geological Survey (USGS): Embora seja um banco de dados norte-americano, a instituição (<https://earthexplorer.usgs.gov/>) arquiva grande quantidade de imagens de satélite de todo o globo, desde meados do século XX até o presente. A principal descoberta foram fragmentos de imagem de satélite de 1972 que ilustram a morfologia do solo e do rio Paraná antes da inundação, ou seja, em seu estado natural. Após a coleta, foi necessário tratar digitalmente a imagem para recompor os fragmentos obtidos.

Figura 8: Imagem de satélite da situação natural da região de Rubinéia, com presença de partes dos Estados de Mato Grosso (esquerda), São Paulo (direita) e Minas Gerais (direita-superior).



Fonte: o autor a partir de USGS, 1972.

e) Arquivos cartográficos

Na classificação cartográfica, lista-se os mapas cartográficos e projetos ou plantas urbanas. Como mencionado anteriormente, esse tipo de fonte é de extrema importância para a vertente urbanística da pesquisa. Contudo, esse tipo de material é escasso e a pesquisa não retornou muitos resultados relevantes: vários documentos não estão datados e há ausência de autoria técnica, são cópias não-oficiais ou foram copiadas parcialmente, há escassez de cartografias focadas na cidade de Rubinéia e no período proposto na pesquisa.

Museu Histórico e Cultural de Rubinéia (SP): Durante a coleta de fontes no Museu Municipal, foi encontrado um levantamento urbano da velha Rubinéia – material de grande relevância para pesquisa. Entretanto, como citado anteriormente, o documento não possui autoria, data, assunto e escala, além de ser uma cópia não-oficial, o que pode comprometer a confiabilidade do documento. Neste caso, é possível o intercruzamento de fontes, como as

fotografias áreas do Instituto Geográfico e Cartográfico e documentos textuais ou pesquisas acadêmicas. Notavelmente, a instituição mantenedora desse material já realiza o processo de intercruzamento entre fontes: o Museu disponibiliza a planta para consultas e permite que os moradores da antiga cidade possam descrever o que existia em determinado local por meio de relatos orais.

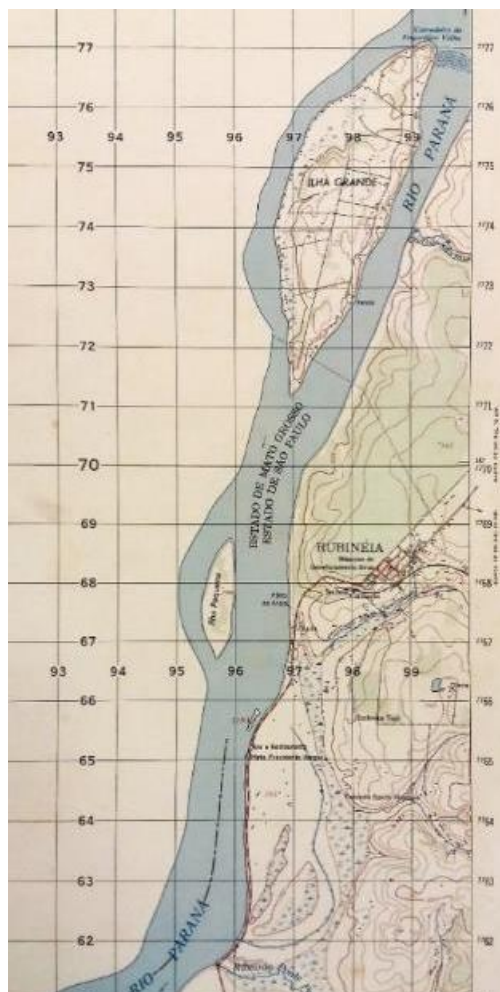
Figura 9: Planta de levantamento urbano da velha Rubinéia.



Fonte: Museu Histórico e Cultural de Rubinéia, s.d.

Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP): Foi encontrado um levantamento topográfico da cidade datado de 1965 e realizado pelo Instituto Geográfico e Geológico. A cartografia ilustra a topografia, morfologia urbana superficialmente, alguns pontos importantes e modais de transporte:

Figura 10: Trecho da planta de levantamento topográfico de Rubinéia.



Fonte: Instituto Geográfico e Geológico, 1965

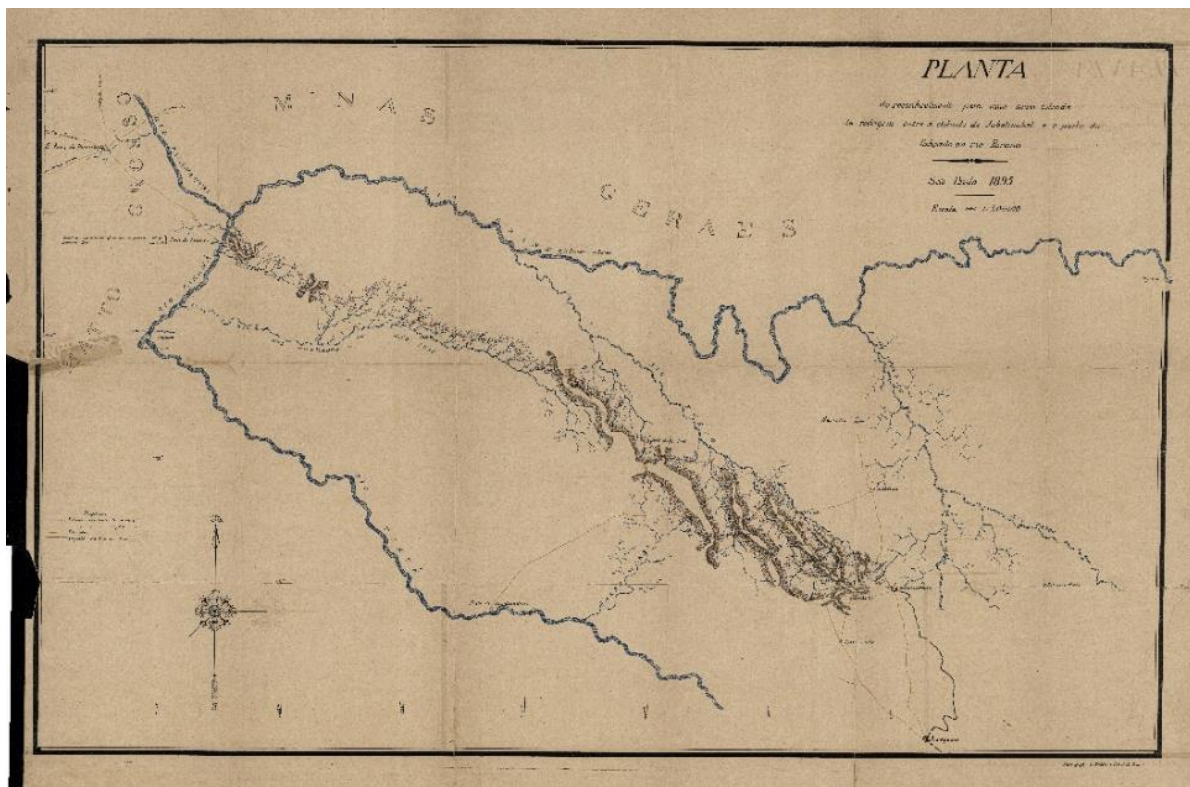
Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP): Na busca, foram encontradas algumas cartas que concedem certa relevância à pesquisa. Grande parte dos documentos levantados data anteriormente à formação de Rubinéia, no intervalo de 1880 até 1905, entretanto, tais documentos podem auxiliar na compreensão do território *pré-cidade* e quais condicionantes estavam presentes nesse momento de outrora. Os documentos tratam, em sua maioria, sobre as estradas férreas e de rodagem (em estudo ou já construídas) ou acerca do território e suas qualidades (topografia, hidrografia, limites etc.). Por exemplo, na carta abaixo (Figura 12), é demonstrado o estudo para construção de uma possível estrada de rodagem até o Porto Taboado (situado no futuro território de Rubinéia).

Figura 11: Pesquisador durante a consulta no APESP com as cartas solicitadas.



Fonte: O autor, 2021.

Figura 12: Planta do reconhecimento para uma estrada de rodagem entre a cidade de Jaboticabal e o porto do Taboado no rio Paraná.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1895.

Forma de análise dos resultados

Após a coleta ou observação de qualquer documento, de acordo com a metodologia proposta por Groat & Wang (2002), o material deve passar pela identificação, observação e organização, isto é: identificar qual tipo de material se trata, observar suas potencialidades enquanto fonte primária histórica e organizá-lo devidamente. Portanto, durante a fase de coleta de fontes, foi necessário, primeiramente, categorizar o material enquanto fonte cartográfica, iconográfica, jornalística, etc.; após, analisar qual potencial histórico da fonte – o material traz novas informações, reforça dados de outros de outras fontes ou não é relevante para o tema proposto?; por fim, é organizado e anotações ou fichamentos são feitos. Essa última etapa é variável de acordo com a tipologia documental e é pessoal para cada pesquisador. Por exemplo, nas mídias jornalísticas, foi elaborada uma planilha com dados de cada manchete coletada: título, data, nome do jornal, número, temática abordada e palavras-chave atribuídas pelo pesquisador. Por outro lado, as fontes cartográficas foram digitalizadas e guardadas de acordo com a instituição arquivadora, além disso, foi elaborado um relatório com os dados do material e breve discussão do objeto.

Em seguida, é feita a etapa de avaliação, que constitui a análise, descrição, diálogo entre fontes, avaliação e verificação da veracidade do documento (GROAT; WANG, 2002). Nessa etapa, a análise documental deve ser mais aprofundada e, principalmente, embasada em outros trabalhos teóricos. Em contraponto com essa etapa, a análise (ou observação do material) da fase anterior deve ser meramente descritiva.

Por último, inicia-se a narração, isto é, a elaboração de narrativa histórica holística e verossímil. Entretanto, é importante ressaltar que as outras etapas de pesquisa (coleta, identificação e avaliação de evidências) não devem se findar na narração (GROAT; WANG, 2002), além disso, a narrativa não deve ser apenas descritiva, mas sim analítica e teórica. Em suma, objetiva-se que a narrativa histórica responda ao escopo da pesquisa e contribua para o avanço do conhecimento científico desta temática.

1 OCUPAÇÃO DO EXTREMO NOROESTE PAULISTA

O estudo da formação e ocupação da cidade não se inicia a partir da concepção urbana, mas sim, num período anterior à urbe. Primeiramente, é preciso entender quais condicionantes deram margem para sua formação, além disso, compreender como se configurava a paisagem antes da ocupação é primordial. Monteiro (2012) argumenta que o estudo da história urbana se debruça sobre as perspectivas sociais e processos econômicos que causaram certo efeito na urbe, além disso, o estudo não se finda no cerne da cidade, deve ser ampliado até sua região periférica. Portanto, o estudo de formação urbana deve ser um retrospecto que avalia não somente as peculiaridades urbanas, mas sim, a paisagem, entorno e contexto socioeconômico.

A partir disso, este capítulo fará um afunilamento da ocupação regional e formação urbana paulista – começará com ampla região, discutindo rapidamente a área que era conhecida como “oeste paulista”, até findar num estudo aprofundado do Extremo Noroeste Paulista (ENP) e a região imediata de Rubinéia (Figura 13)³:

Figura 13: Mapa esquemático do estado de São Paulo representando o afunilamento da pesquisa – quanto mais escura a região, mais aprofundado será o debate.



Fonte: O autor, 2021.

³ É importante ressaltar a distinção entre a região geográfica do “Noroeste Paulista” (descrita no mapa) e a região servida pela linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que no passado também foi conhecida por “Noroeste”. Vide Ghirardello (2002, p. 11).

1.1 Terras velhas do Oeste Paulista

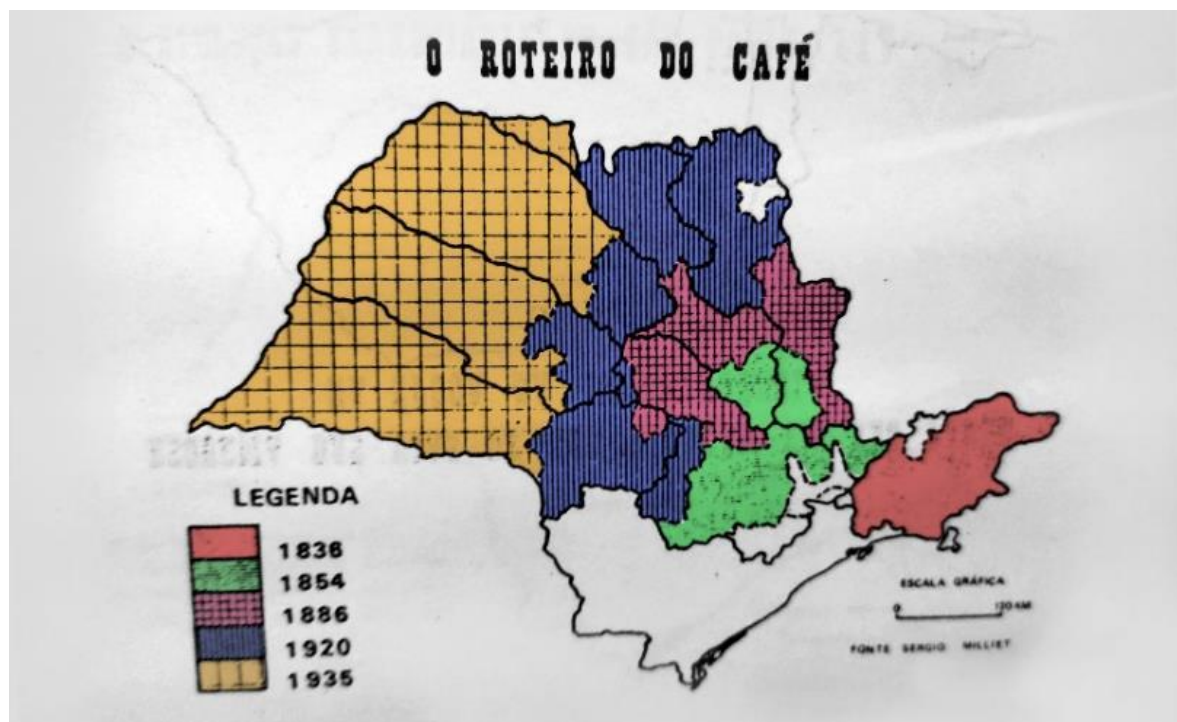
O início do desbravamento e ocupação do território paulista pelo homem branco, principalmente na zona por nós pesquisada, deu seus primeiros passos, de forma sistemática, no início da primeira República (1889–1930), ao final do século XIX. A partir dela, os Estados garantiam maior autonomia, principalmente no viés econômico. O Estado de São Paulo, especificamente, era um dos mais interessados nessa forma de governo, pois com maior liberdade econômica e possibilidade de contrair empréstimos no exterior, seria factível a execução de um plano para valorizar a exportação de café – o “ouro verde” da economia paulista (BUENO, 2020; FAUSTO, 2001).

A “fonte econômica” paulista, sua produção cafeeira, se concentrava no Vale do Paraíba, sendo que a mão de obra presente era, majoritariamente, escrava. Com a abolição da escravidão, em 1888, tornou-se difícil e dispendiosa a colheita do café. Em adição, na virada do século, o Vale do Paraíba já sofria grande decadência na produção – as terras estavam inférteis e devastadas devido à contínua e intensa plantação do grão, a topografia acidentada não era adequada, entre outros fatores (CANO, 1977). A partir desse momento, a produção do café indicava seus primeiros passos para uma crise.

Por tal motivo, inicia-se a busca por novas terras férteis para expandir e continuar a cultura cafeeira – que era muito viável economicamente – assim, solucionando um dos problemas. O mapa a seguir (Figura 14) ilustra a expansão da produção de café para o interior “oeste” do Estado. Vera Chaia sumariza:

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)

Figura 14: A expansão da cultura cafeeira pelo território paulista com o tempo



Fonte: Matos (1990, p. 169), colorido pelo autor.

Já a situação da mão de obra para colheita se resolveu nas primeiras décadas do século XX. O Brasil se tornou receptor de uma torrente de imigrantes oriundos, principalmente, da Europa e Japão em busca de trabalho e ascensão social. Foi nessa recente classe trabalhadora que a elite cafeicultora encontra sua nova – e barata – mão de obra. Para o fazendeiro, era muito mais rentável organizar braços assalariados do que manter a dispendiosa e ilegal força escrava – consequentemente, isso rebateu na economia estatal. A imigração passou a ser facilitada e subsidiada pelo Estado, custeando passagens e alojamento. Para o olhar imigrante, era a oportunidade de crescer em uma economia em ascensão (FAUSTO, 2001). Além disso, a produção de café por mãos assalariadas se deu pela forma de colonato. Ou seja, o colono (imigrante ocupante das terras) era instalado em uma fazenda visando tratar e colher todo fruto dos cafezais. As famílias recebiam uma quantia anual pelo cultivo do grão e outro valor referente ao desempenho daquela colheita. Para o imigrante, essa forma de trabalho era atraente, pois o possibilitava de cultivar outras espécies nas terras não ocupadas pelos cafezais, resultando na possibilidade da formação de uma pequena economia familiar. Com essa modesta liberdade de terras oferecidas, muitos iniciaram o cultivo de espécies como milho e algodão – como

resultado, o estado de São Paulo, após algumas décadas, se tornou autossuficiente na produção desses itens. Por fim, para o fazendeiro, o sistema de colonato era rentável, pois não dividia os lucros de venda com o colono, além de garantir a proteção de suas terras (FAUSTO, 2001).

É importante comentar que a imigração acabou tendo dois gumes: ao passo que intensificou a produção cafeeira, acabou por criar, também, uma superprodução da mercadoria. Havia café excedente em discrepância com a demanda internacional. É nesse momento que a autonomia estadual da Velha República se mostrou mais forte – com a criação do Convênio de Taubaté. O Convênio tratava do Plano de Valorização do Café, ordenado pelos Estados interessados na mercadoria: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. No momento de sua discussão, o Presidente da República vigente, Rodrigues Alves, era contrário ao Plano, pois apresentava intenções que desvalorizavam o cenário nacional e priorizava apenas os Estados interessados. A proposta deixava o governo federal como responsável da compra do café excedente, sua estocagem e posterior venda quando o mercado externo estivesse com boa demanda. Em suma, o Plano visava o uso da economia pública para resolver um conflito privado (da elite cafeeira) e de interesse dos três Estados, apenas. Além disso, o Plano intencionava que a moeda brasileira permanecesse com a taxa de câmbio baixa – o que desvalorizava a economia nacional, porém tornava atrativa a compra de mercadorias brasileiras. Rodrigues Alves afirmava:

O bom câmbio é sinal de crédito, de bem-estar e prosperidade, e todo o esforço do governo tem consistido em elevá-lo. Não será prudente abandonar essa tendência nem perturbar um trabalho que se firma em métodos financeiros já consagrados (CALDEIRA, 2017).

Contudo, Alves não pode impedir a ação do Plano – seu mandato já estava no fim e a proposta acabou sendo aprovada na vigência de seu sucessor, Afonso Pena, interessado e contribuinte ao Plano de Valorização do Café.

Assim, a produção cafeeira paulista iniciava um novo ciclo com força de trabalho diferente, uma política que valorizava a produção e em busca de terras que, de fato, fossem compatíveis com os anseios daquela elite produtora. O território encontrado, denominado genericamente como “Oeste Paulista” seria a base para as novas lavouras de café – e cada vez mais suas terras se expandiriam conforme a marcha caminhava para o interior. Nas palavras de Eduardo Bueno:

Depois de ocupar – e devastar – todo o vale do rio Paraíba do Sul, o café “deu um salto” sobre a área ocupada pela cidade de São Paulo (imprópria para o cultivo) e se instalou nas férteis planícies do noroeste do Estado. Ali, a lavoura se desenvolveria como nunca (BUENO, 2020, p. 294)

Antes de se debruçar acerca da ocupação da zona outrora conhecida como “oeste paulista”, é necessário definir o que era estabelecido como “oeste”. O termo, de maneira geral, se refere ao interior do estado de São Paulo, entretanto, deve ser usado com cautela. A denominação é empregada para listar diversas regiões paulistas e está atrelada à “frente de expansão” dos séculos XIX e XX. A primeiro momento, o termo englobava as terras que ficavam logo ao oeste do Vale do Paraíba (SALLUM JUNIOR, 1982), como Campinas. Conforme a marcha de expansão adentrava terras ainda não ocupadas, uma nova compreensão de “oeste” era tida. Paula Beiguelman destaca que as lavouras de café campineiras se localizam, na verdade, “na região Leste, orientando-se a seguir no sentido Norte. Ou seja, o Oeste histórico corresponde, grosso modo, ao Leste e Nordeste geográfico [paulista].” (BEIGUELMAN, 1982, p. 7). Portanto, o território de cidades como Bauru (localizada no centro do estado) e São José do Rio Preto (noroeste) já foram, certa vez, chamadas genericamente de “Oeste Paulista” (COSTA, 2019).

Assim, nesse extenso território compreendido pelo “oeste paulista”, os fazendeiros encontraram ampla disponibilidade de terras férteis e planas, permitindo assim, a produção do café em larga escala. Contudo, quanto mais se expandia rumo ao interior do estado, mais caro e perigoso seria o escoamento do produto para os portos de exportação. É nesse contexto que o sistema ferroviário se torna um dos aliados da produção cafeeira e formação de grande parte das cidades do oeste paulista. Na verdade, a ferrovia já era empregada no transporte de café no Vale do Paraíba, mas seu uso era particular de alguns fazendeiros e o sistema era precário. Ao oposto, o complexo ferroviário formado nas terras ocidentais paulistas foi extenso, de caráter privado e estatal, além de ser aliado na formação de diversas cidades e ocupação do interior do estado. De acordo com Ferreira e Bassi (2011), a paisagem brasileira é a ideal para o emprego do transporte ferroviário, em vista das grandes extensões de baixos terrenos e planícies, principalmente no interior do país. Dessa maneira, além de auxiliar na formação urbana paulista, a linha férrea teve importância social, cultural e econômica ao estabelecer conexões regionais no país. O mapa

apresentado pelas mesmas autoras (Figura 15) demonstra que o estado de São Paulo é um dos que mais possuem linhas férreas no território – destacando, portanto, a importância desse modal na história e economia paulista.

Figura 15: Mapa das linhas férreas (em vermelho) no Brasil



Fonte: Ferreira e Bassi (2011).

A partir do início do século XX, o governo paulista deu início às explorações para desbravar as terras ao oeste do estado – até então, a região era descrita nos mapas como “terras devolutas não exploradas” ou “terras inabitadas”. De fato, o território considerado “desabitado” era um equívoco, visto que, na verdade, era

ocupado há muito por indígenas. Além do mais, esse processo de reconhecimento territorial é marcado pela expulsão dos povos preestabelecidos da região e a fixação do branco nas terras (GHIRARDELLO, 2002).

Feito o mapeamento, o governo estadual emprega a rede ferroviária como uma das ferramentas para ocupação territorial e posterior cultivo do café. O processo é despontado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), que expande a linha ferroviária em direção ao atual estado do Mato Grosso do Sul e, concomitantemente, concebe pequenos núcleos urbanos junto às estações. Como a região ainda era despovoada (pelo branco), a formação de pequenas vilas garantiria a segurança da infraestrutura viária e incentivaria a ocupação local. Assim, os pequenos núcleos se tornariam vilas e, posteriormente, cidades. Além do mais, a presença deste meio de transporte estava inteiramente aliada a produção de café – destaca-se, novamente, que todo esse processo se iniciou em razão da cultura cafeeira. Portanto, os produtores de café dispunham de imensas e “inabitadas” terras férteis devolutas a serem tomadas, infraestrutura urbana básica e um meio de escoamento da produção (GHIRARDELLO, 2002).

Pierre Monbeig argumenta que, assim que a empresa férrea se assegura de encontrar “frete e viajante”, ela estende os trilhos até a cidade que desponta na frente pioneira – como resultado, “os terrenos valorizam-se, desenvolve-se o comércio e todos os dias chegam novos desbravadores.” (MONBEIG, 1940, p. 193)

Esse modelo de ocupação territorial foi empregado em diversas regiões do Oeste – regiões das quais ficaram conhecidas a partir do nome da ferrovia que a cruzava: Noroeste, Alta Sorocabana, Alta Paulista, Alta Araraquarense, etc. Somente em São Paulo que essa ocorrência de termos acontece:

As diversas regiões do Estado são conhecidas pelos nomes das ferrovias que as servem [...] às vezes, com especificações: Alta Paulista, Alta Sorocabana, Média Mogiana, etc. Tais nomes enraizaram-se na consciência popular e dificilmente desaparecerão por mais que se empreguemos termos geográficos, naturalmente mais científicos” (MATOS, 1990, p. 148)

De acordo com Silva (2003, p. 152), “as cidades da Alta Sorocabana foram criadas quase continuamente, ao contrário do que ocorreu na região da Alta Paulista, onde muitas cidades permaneceram por um longo tempo como cidades fim-de-trilhos.” Além disso, logo com a chegada dos pioneiros, as cidades da Alta Sorocabana eram

projetadas de forma rápida, possuindo, majoritariamente, traçado tradicional ortogonal com uma praça central. Num processo levemente distinto, as cidades – ou melhor, patrimônios⁴ – da região da Alta Paulista foram fundadas anteriormente à estação, contudo, os fundadores já estavam cientes do traçado férreo e as fundaram estrategicamente para se beneficiarem do transporte e influência da ferrovia. Portanto, esse processo formador de cidades irá se repetir nas diversas regiões cruzadas por ferrovias, cada uma com sua peculiaridade – “a estrada de ferro foi criadora de paisagens, pois o processo se repete nas outras áreas servidas pela Sorocabana, pela Araraquarense e, bem mais tarde, pela Paulista” (MATOS, 1990, p. 147).

Das diversas regiões outrora conhecidas por Alta Sorocabana, Alta Paulista, Noroeste, etc. (Figura 16), esta dissertação se debruçará sobre a região anteriormente intitulada Alta Araraquarense, onde seu território era cruzado pela Estrada de Ferro Araraquara (EFA).

Figura 16: Divisão territorial proposta por Sérgio Milliet (1938) conforme os limites geográficos e as vias férreas



Fonte: Lopes (2012, p. 383)

⁴ Para melhor aprofundamento a respeito de patrimônios urbanos no território paulista, vide Ghirardello (2010).

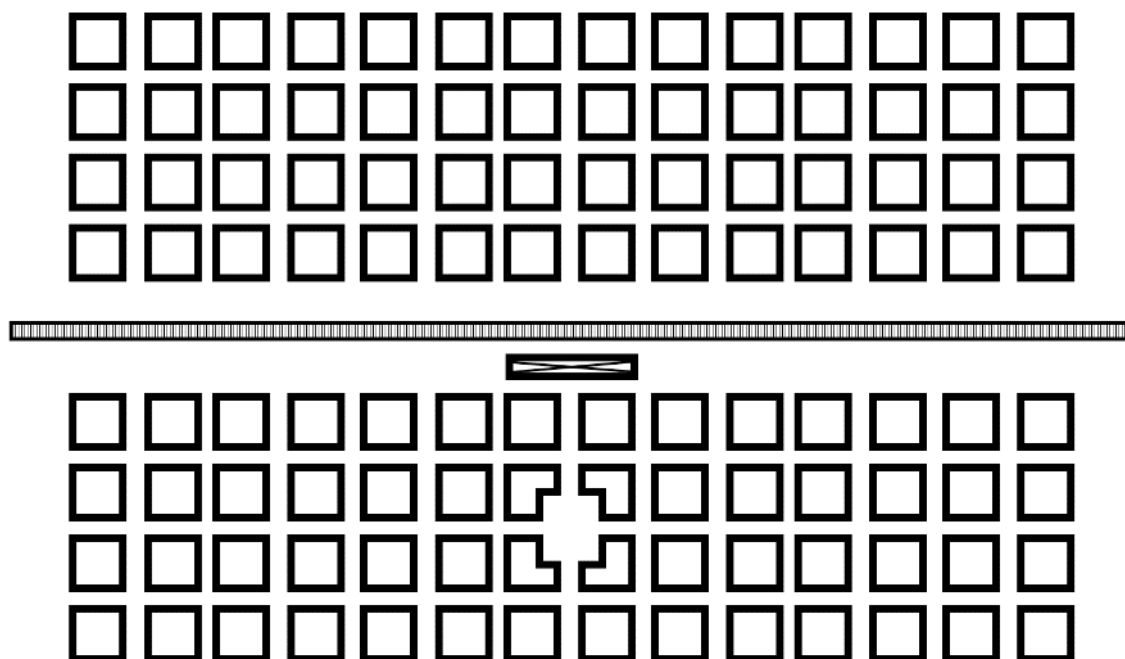
1.2 A Alta Araraquarense e o Extremo Noroeste Paulista

A antiga zona popularmente conhecida por “Alta Araraquarense” corresponde ao território do Noroeste Paulista (Figura 16), ou seja, a região de cidades como: São José do Rio Preto, Catanduva, Tanabi, Votuporanga, Fernandópolis, Jales, Santa Fé do Sul e, o objeto desta pesquisa, Rubinéia. O território faz parte da linha de cidades formadas tardiamente no estado⁵ (a maioria no início e meados do século XX), sendo Rubinéia, por exemplo, uma das últimas a serem formadas na região.

A fundação das cidades do noroeste paulista, principalmente no extremo noroeste, foi marcada pelo caráter capitalista e privado (SILVA, 2003), onde a terra era vista como mercadoria lucrativa. Essa zona se opõe às regiões de cidades formadas durante o século XIX, por exemplo, onde era comum o latifundiário (fazendeiro) doar parte de suas terras à algum santo – para que as terras urbanas fossem aforadas pela Igreja Católica, o então chamado “patrimônio religioso” (GHIRARDELLO, 2010). O típico fundador de cidades da Alta Araraquarense (séc. XX) visava o lucro e poder regional, portanto, objetivava construir cidades com traçados urbanos simples e práticos, no esquema ortogonal. Essa metodologia garantia resultados econômicos rápidos, além de maximizar a utilização do território. Silva (2003) elencou o traçado de diversas cidades do oeste paulista e procurou encontrar padrões urbanos – majoritariamente, as cidades tentam integrar a estação ferroviária à malha urbana, são ortogonais e regulares (Figura 17), salvo algumas raras cidades mais imaginativas que tendiam a um urbanismo mais moderno, como Panorama (SP), projeto do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia.

⁵ Em comparação às cidades do centro-oeste, como Bauru, ou às cidades do Vale do Paraíba paulista – formadas no século XIX.

Figura 17: Exemplo de padrão urbano encontrado pela autora, em que a malha ortogonal é dividida pela linha férrea.



Fonte: Adaptado de Silva, 2003, p. 158

Além disso, as cidades das últimas fronteiras pioneiras (noroeste e extremo noroeste) se basearam no cultivo de grãos e criação de gado, num momento em que o café já havia decaído economicamente. Diferentemente das antigas urbes do centro-oeste, que “nasceram e viveram” o auge cafeeiro.

Deve se destacar que nesse território, diferentemente da Alta Paulista, por exemplo, o traçado ferroviário já havia sido definido bem antes da formação da maioria das cidades, ou seja, os fazendeiros (e possíveis fundadores) já tinham ciência se a linha férrea cruzaria suas terras. Por exemplo, em um texto do jornal Folha de S. Paulo (Figura 18) – datado praticamente 10 anos antes da fundação da cidade de Rubinéia – foi anunciado o prolongamento dos trilhos da EFA até o Porto Presidente Vargas (posicionado no futuro território rubineense). O texto descreve a relevância daquela região:

A ligação ferroviária entre Mirassol e Porto Presidente Vargas vai oferecer esplendidas possibilidades comerciais, por ser o centro de segura colonização [...] Trata-se de uma zona agrícola, por excelência, e também pecuária de grande valor. (FOLHA DE S. PAULO, 1941, grifo nosso)

Nota-se que a reportagem já menciona o potencial de colonização daquela região. Em outras palavras, tendo ciência do destino dos trilhos, um potencial fundador poderia apostar em suas terras caso tivesse alguma propriedade posicionada próxima ao porto em questão.

Figura 18: Manchete de jornal de 1941 informando o destino dos trilhos da Estrada de Ferro Araraquara – o local mencionado (Porto Presidente Vargas) seria, eventualmente, no território de Rubinéia.

O Prolongamento dos Trilhos da E. F. A. a Porto Presidente Vargas Ligará Importante Zona ao Porto de Santos Fala-nos a Respeito o Engenheiro Jader Lessa Cesar, Diretor Daquela Ferrovia – Riquezas da Região – Os Serviços de Terraplenagem - Notas

A excursão que o embalador dr. José Carlos de Macedo Soares ofereceu a um grupo de intelectuais e jornalistas desta Capital, levando-os a Rio Preto, afim de ali inaugurarem a herma de Ruy Barbosa, proporcionou ao dr. Jader Lessa Cesar, diretor da Estrada de Ferro Araraquara, a oportunidade de oferecer a s. excla., e aos seus companheiros de caravana um passeio até Cosmorama, afluente da estação de Engenheiro Balduino, e localidade a que chegarão, em breve, os trilhos daquela importante ferrovia.

Realmente, após terem cumprido, em Rio Preto, o culto cívico a Ruy Barbosa, os caravanistas seguiram, em composição especial, passando por Balsamo, até Engenheiro Balduino, a segunda das duas estações construídas até o monumento, depois de Mirassol, no prolongamento dos trilhos da E. F. A. Foram em seguida, de automóvel, até Cosmorama, assim conhecendo os trabalhos que se fazem de preparação do leito da estrada, assentamento de dormentes, trilhos, etc. De Cosmorama, a estrada de ferro será prolongada com o correr do tempo, até Porto Presidente Var-



Aqui vemos uma das grandes máquinas que realizam simultaneamente se's funções

metro, serão assentados em toda a Correntes, Araguaia, Itiquira, e extensão do prolongamento ferroviário, Gargças e São Lourenço."

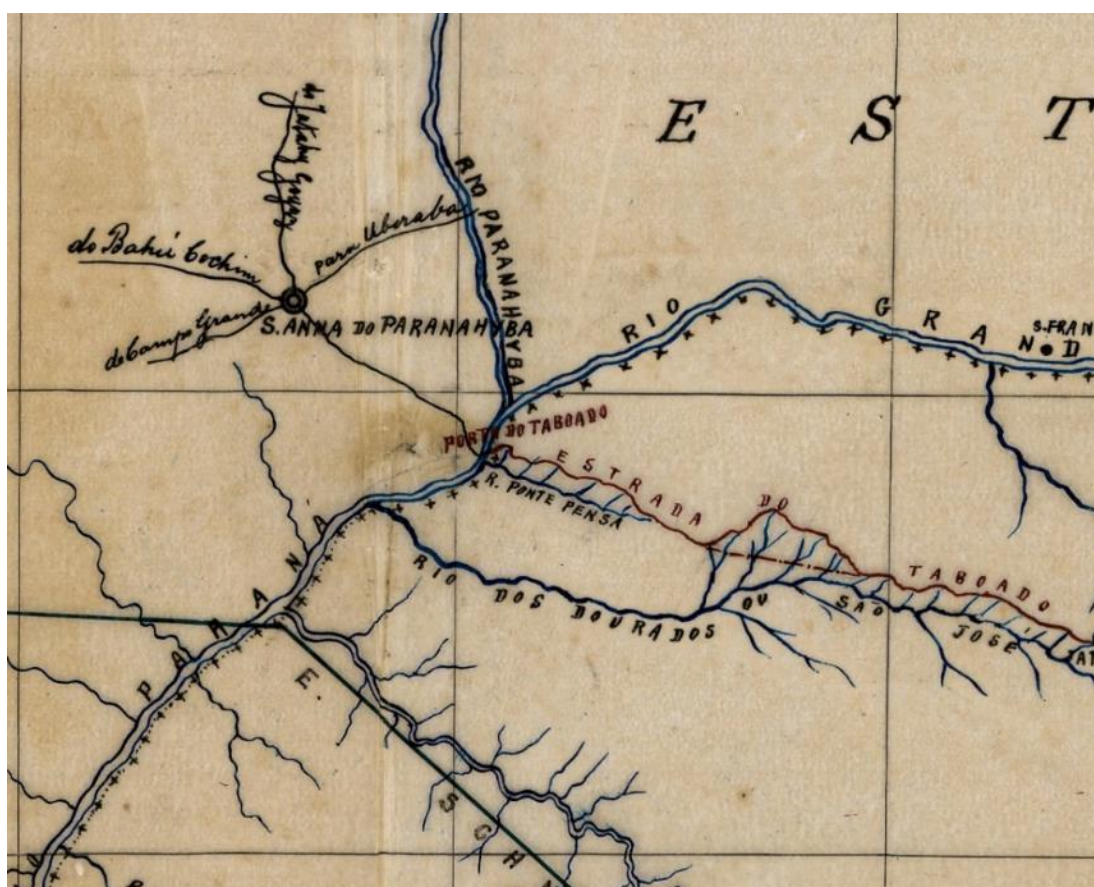
Fonte: Jornal "Folha de S. Paulo", 28 de setembro de 1941

Portanto, a formação e posicionamento de parte das cidades do Noroeste Paulista foi planejada estrategicamente, visando o benefício advindo dos trilhos. Além disso, nos planos de fundação das vilas, era previsto cuidadosamente o posicionamento da estação ferroviária, visto que os terrenos próximos à linha férrea eram os mais valorizados (SILVA, 2003).

1.2.1 Rio, trilhos e asfalto na Araraquarense

Além dos trilhos, já existia grande debate ⁶ para a construção de uma estrada de rodagem (que será comentada posteriormente no texto) cortando o Noroeste e até o importante Porto Taboado, no rio Paraná, com divisa do estado de Mato Grosso (Figura 19). Tal estrada ocuparia o traçado semelhante de outra via, uma ainda mais antiga, a “Estrada do Taboado” ou “Estrada Boiadeira”⁷ (SEIXAS, 2003).

Figura 19: Recorte do “Mappa geral dos Estados de São Paulo e Matto Grosso”. Em traço marrom, o plano para a possível estrada que cortaria o Noroeste e desembocaria no rio Paraná, se conectando ao Mato Grosso.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1895

⁶ Vide Cunha (1907), um dos precursores dessa proposta – que inclusive foi homenageado no nome da estrada (Rodovia Euclides da Cunha).

⁷ “Estrada Boiadeira” foi o título popularmente empregado nesta via por ser rota de sertanejos que encaminhavam o gado do antigo estado de Mato Grosso até Barretos (SP). Contudo, outras rotas boiadeiras foram denominadas com esse mesmo nome. Para evitar desentendimentos, o nome adotado nessa dissertação para se referir à via em questão será “Estrada do Taboado”.

O estudo acerca desses dois pontos – o Porto e a Estrada do Taboado – é extenso e, de certa forma, incerto por carência de fontes oficiais/institucionais e se basear em relatos ou croquis.

Em suma, sabe-se que o Porto do Taboado foi um dos primeiros pontos a aparecer no mapa do Extremo Noroeste Paulista, embora sua data de “formação” seja imprecisa⁸. Há cartas em que a região noroeste ainda era demarcada como “terras devolutas”, mas já havia o posicionamento desse porto. O Porto Taboado tinha a função de conectar São Paulo à Mato Grosso⁹ (atual Mato Grosso do Sul), transportando civis e, principalmente, o gado vindo da rica pecuária mato-grossense. De acordo com Zancanari (2013), o Porto do Taboado possuía a travessia muito mais viável em comparação com outras rotas – contornando por Minas Gerais e cruzando o rio Paranaíba, por exemplo. Na região do Taboado, o rio Paraná se estendia por menos de 1km em sua largura. Além disso, havia uma ilha na travessia (Ilha Grande), o que dividia o trajeto em dois percursos menores e se viabilizava pela topografia – por conta da ilha, o rio não poderia atingir grandes profundidades como em outros locais. A mesma autora relata que a travessia poderia ser lenta, rígida e cansativa para o gado. Assim, os tropeiros se beneficiavam da rica vegetação do planalto do Noroeste Paulista para fazer algumas paradas e descansar os animais. Há relatos de tropeiros que transportaram milhares de cabeças de gado pelo rio. Essa tarefa era extremamente dificultada quando dependia apenas do nado dos animais. Eventualmente, instalaram-se balsas nos portos para facilitar o transporte. Com as balsas, o transporte ficava mais rápido e possibilitava o carregamento de aproximadamente 150 animais por embarcação.

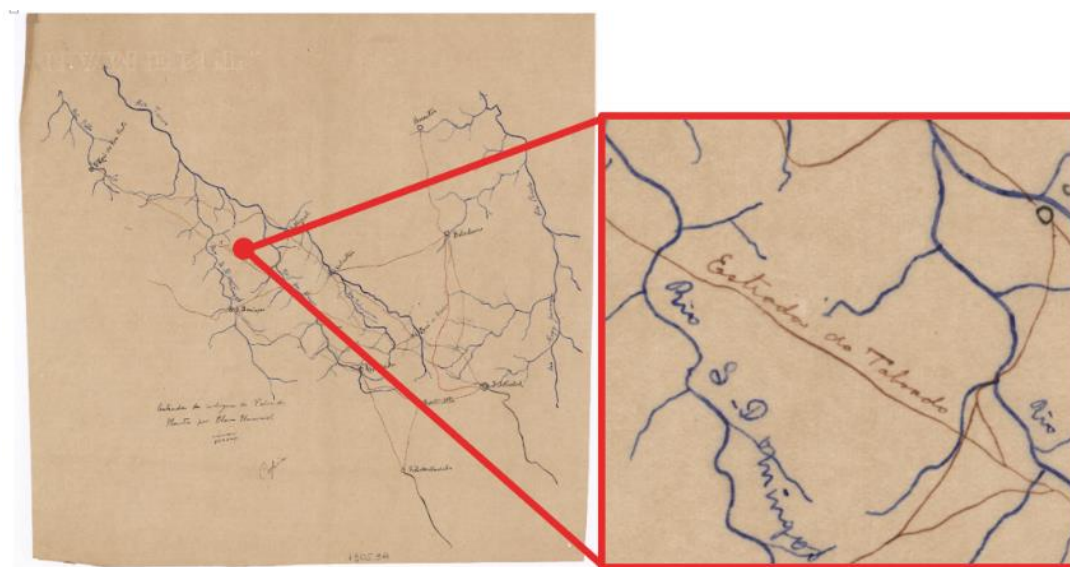
A partir do Porto, formou-se a Estrada do Taboado, criada por tropeiros que os guiavam de Cuiabá (MS) até um frigorífico em Barretos (SP) durante o século XIX e XX. A falta de um trecho carroçável na região de São José do Rio Preto dificultava o transporte de mercadorias e gado até a estação mais próxima. A região, até o início do século XX, ainda era, em grande parte, feita de mata densa (SEIXAS, 2003).

⁸ O relato mais antigo encontrado acerca desse porto data de 1829, por Joaquim Francisco Lopes (INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE MATO GROSSO DO SUL, 2007) .

⁹ No passado, os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul formavam uma única Unidade Federativa. Nesta dissertação, sempre que mencionado o Estado de Mato Grosso, estamos nos referindo ao território do atual Mato Grosso do Sul – apenas mantendo a grafia correta de outrora.

Alguns desbravadores já haviam tentado forçar a barreira vegetal do trecho, conseguindo abrir uma pequena picada na mata (MONBEIG, 1984). Contudo, o avanço veio somente após expedições de reconhecimento organizadas no início do século XX (SEIXAS, 2003). As expedições se baseavam no projeto concebido pelo engenheiro Olavo Hummel (Figura 20), já existente desde 1893 (LIMA; BASSO, 2008), formando, assim, a Estrada do Taboado. Toda mercadoria cruzava o rio Paraná, chegava ao Porto e prosseguia rumo ao leste paulista, primeiro pela Estrada e depois desembocando em outras estradas ou linhas férreas (SEIXAS, 2003).

Figura 20: Cópia da planta feita por Olavo Hummel, ilustrando a Estrada do Taboado seguindo após a cidade de São José do Rio Preto.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1902 – editada pelo autor

Por cruzar boa porção do Noroeste Paulista, a Estrada do Taboado ganhou relevância histórica, pois foi formadora de diversos povoados na região. Um dos exemplos mais notáveis foi a formação da Vila Carvalho que, eventualmente, auxiliou na formação da cidade de Votuporanga (SP)¹⁰. A formação desse e outros povoados se dava pelas internadas – ponto de parada para descanso e alimentação do gado. As paradas estimulavam a formação de comércio, que por sua vez, se expandia lentamente até a concepção de um vilarejo (MONBEIG, 1984).

¹⁰ Para melhor aprofundamento na formação urbana de Votuporanga, vide a dissertação de Cucato (2015).

Além das vilas formadas em decorrência da Estrada do Taboado, Deffontaines (1944) cita que muitas outras cidades tiveram sua gênese em estradas de carga. O autor nomeia esse tipo de formação como “cidades de viajantes”, elencando alguns equipamentos urbanos presentes nessa categoria: ranchos, cabanas-hangares e estalagens. Essas cidades tiveram sua origem atrelada às paradas que eram necessárias durante uma viagem com burros de carga – no percurso pela estrada, eram previstos pousos que, eventualmente, se expandiram para aglomerações. Algumas dessas paradas eram obrigatórias, como mecanismo de pedágio ou fiscalização, nesse sentido, as paradas se chamavam registros. Muitas vezes, os viajantes cruzavam extensas regiões completamente despovoadas e desprovidas de qualquer infraestrutura urbana. No caso em estudo, a Estrada do Taboado se define como “estradas de boiadas” ou “caminhos de gado”. Esse tipo de trecho se formou devido à setorização do país em dois “polos”: o litoral, reservado às plantações, e o sertão, praticamente despovoado e ocupado pela criação extensiva de gado. Dessa maneira, cita o autor:

O litoral recebia do sertão a carne e o gado de trabalho. Os bois e as vacas desciam em grandes rebanhos, em boiadas; eram conduzidos por boiadeiros [...] ao longo do trajeto, eram previstas paradas, onde as reses podiam se refazer nos campos de ervas ricas, invernadas. Muitas vezes elas passavam vários meses sobre estes pastos para repousar e engordar [...] enfim, elas chegavam as feiras no litoral onde eram vendidas (DEFFONTAINES, 19404, p. 145)

Além dessas estradas formadoras de cidades, o autor também finaliza citando outras categorias de vias presentes na história da ocupação territorial e também urbana brasileira: A estrada real – muito vigiada e cruzada por viajantes que carregavam metais preciosos, foi responsável pela formação de “pousos” como Mogi Mirim e Mogi Guaçu; Estrada Saleira – utilizada por viajantes do Mato Grosso que transportavam o sal para criação de gado e a Estrada Mulada, onde eram transportados mulas e burros para serem utilizados no litoral brasileiro, a “carga” normalmente partia do sul do país até alcançar os centros de feiras de burros, por exemplo, em Sorocaba.

Enfim, além do Porto Taboado, existiam outros portos nas barrancas do rio Paraná com função e contexto semelhantes. Portanto, a chave para a possível integração de São Paulo com outros estados, como Mato Grosso, estava nesses portos. Dessa maneira, não só a EFA, mas outras linhas férreas também cruzaram o

interior paulista com o objetivo comum de atingir as margens do rio Paraná (GHIRARDELLO, 2002; MATOS, 1990). Ao chegar nos portos presentes naquela bacia hidrográfica, o Estado garantia não só a ligação interna de transportes, mas também a interestadual e nacional – além do mais, sonhava-se com a conexão com outros países da América do Sul (que foi conquistada pela Estrada de Ferro Noroeste integrando o Brasil à Bolívia). A ideologia política nesse momento, quase meados do século XX, incentivava o “rumo ao Oeste” aliado à busca pela “integração nacional”¹¹. Eram planos nacionalistas que estimulavam o desenvolvimento da economia brasileira na totalidade. Inclusive, em um decreto assinado pelo ex-governador paulista Adhemar de Barros, exigiu-se a substituição do nome “Porto Taboado” para “Porto Presidente Vargas”. A justificativa era que o Porto se situava numa localidade de “notável desenvolvimento como entreposto comercial” e que a estratégia de rumar ao oeste em busca deste ponto se aliava “à política ferroviária do Estado Novo e o espírito de nacionalismo” (SÃO PAULO, 1940).

Desde seu início, a EFA era uma via planejada e possuía um objetivo definido. Partiu de Araraquara no final do século XIX e abriu um pequeno trecho até o atual território de Taquaritinga, em 1901. Em sua história, a Estrada passou por uma série de crises derivadas do café ou da própria economia mundial, acarretando atraso em sua expansão. Somente em 1908, seus trilhos chegaram no município de Fernando Prestes e em 1912 atingiu São José do Rio Preto. Nessa cidade, a EFA ficou com seus trilhos paralisados por algumas décadas em virtude de vários percalços econômicos. Além do mais, a crise cafeeira ocorrida durante esse hiato contribuiu para o atraso na extensão dos trilhos. Por fim, a linha só concluiu seu objetivo em 1952, ao atingir o Porto Taboado – naquela época, Porto Presidente Vargas. Em sua totalidade, o projeto levou 56 anos para ser concluído (MATOS, 1974).

Embora a relevância histórica e econômica do modal férreo para o estado de São Paulo, sua decadência deu os primeiros passos já em meados do século XX. O

¹¹ É importante mencionar que já havia diversos planos de integração entre Estados anteriormente a essa data. Grandi (2022) cita, por exemplo, o Plano Bicalho, finalizado em 1881 e elaborado pela diretora de Viação e Obras Públicas do Ministério da Agricultura (era do Segundo Reinado no Brasil). O Plano previa 15 mil quilômetros de trajetos que conectavam os modais ferroviários, fluviais e hidro ferroviários. O Plano Bicalho propunha, em suma, a interligação ferroviária dos rios Tocantins e São Francisco, a conexão do Rio de Janeiro (RJ) com Belém (PA) por meio de ferrovias de navegação fluvial, de São Paulo ao rio Paraná por ferrovias e a ligação de Mato Grosso até a região Norte (Rio Madeira) por ferrovias e navegação.

governo de Getúlio Vargas investiu fortemente na indústria automobilística e na implementação de estradas de rodagem pelo país. A preferência pelo automóvel iniciou com algumas políticas de Washington Luís em 1920, mas se intensificou na era Vargas, a partir de 1930. Além disso, era mais fácil para o governo ter controle deste modal:

No modo ferroviário, a função do Estado era incentivar a iniciativa privada a investir, ficando o empreendedor público ou privado encarregado da via e da operação veicular. Já no sistema rodoviário, o poder público devia prover as vias e configurar uma rede de infraestruturas e de serviços (FERREIRA; BASSI, 2011, p 68)

Para questão de locomoção, o veículo terrestre possuía maior dinamismo que o trem – embora a linha corresse muito bem pelas planícies brasileiras, sua implementação era demorada e dispendiosa, além de que a presença de pequenos desníveis topográficos já dificultava o acesso. Os caminhões montados nas décadas de 1950-60 já demonstravam grande competitividade com o ramal férreo – conseguiam vencer desníveis acentuados e entregavam mercadoria pesada em curtas distâncias rapidamente. Portanto, a grande vantagem do automóvel, tanto sobre o meio fluvial, quanto pelo férreo, é facilidade e velocidade do processo de integração nacional (FERREIRA; BASSI, 2011). Odilon Matos comenta que o “caminhão e as formas primitivas de transporte coletivo (as famosas ‘jardineiras’) vão competir a importantíssima tarefa de encurtar as distâncias” e logo na década de 30, já era possível fazer viagens coletivas satisfatórias para diversas cidades do noroeste do estado (MATOS, 1990, p. 154).

Deve-se destacar que ambos os governos de Vargas e, posteriormente, Juscelino Kubitschek (1956–1961) eram nacionalistas e fomentavam o rápido desenvolvimento econômico e tecnológico do país. Então, governo federal incentivava a criação de uma indústria em solo brasileiro, mesmo que através da vinda de grandes multinacionais e priorizava o asfalto pela sua rápida implementação e flexibilidade. Por exemplo, na era democrática de Vargas, o presidente proibiu as importações de autopeças e veículos completos para o caso de haver um similar no Brasil. Além disso, foi criada a Fábrica Nacional de Motores (FNM) que produziu grandes caminhões e a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis. Já na era de Kubitschek, o presidente facilitou a entrada de marcas importadas para produzir carros no Brasil, como a General Motors e Mercedes-Benz (FERREIRA; BASSI, 2011).

a Crise do Petróleo, em 1973, elevando o custo de combustíveis drasticamente e, consequentemente, o preço do transporte rodoviário.

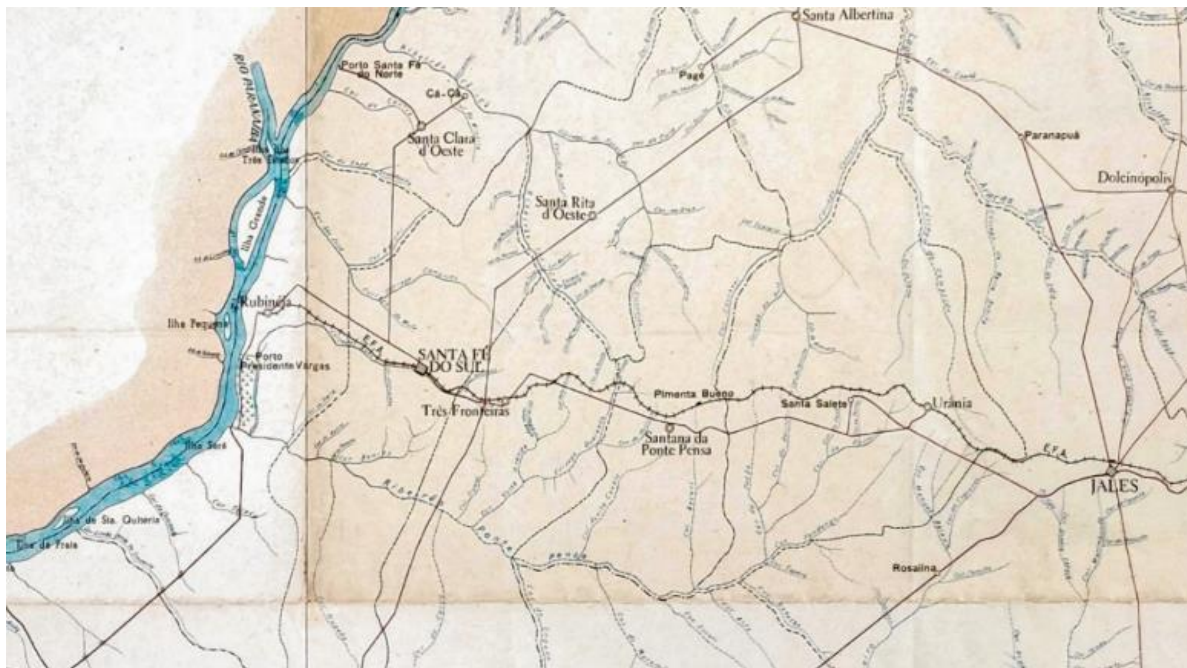
Em resumo, a Alta Araraquarense se mostrou distinta das regiões do antigo Oeste paulista – em que as vilas eram fundadas para dar suporte às estações ferroviárias ou então cedidas à Igreja Católica para concepção de uma capela e povoado em devoção a um santo, no caso dos patrimônios (MONBEIG, 1984). Nessa zona, a terra adquire significado capitalista – se torna um ativo investido numa região de possível crescimento urbano e econômico. Em relação aos transportes, a região se mostrou lenta em sua expansão – principalmente da linha férrea, ao comparar com a NOB, por exemplo, que atingiu o porto em Itapura em 1908. Quanto às estradas de rodagem, tiveram sua implementação finalizada logo em meados do século XX (Figura 22). Entretanto, o asfalto não se expandiu além das fronteiras do Estado – assim como a EFA, sua extensão atingiu o último ponto no mapa (Rubinéia) e por ali se estagnou. Assim, a comunicação de São Paulo com Mato Grosso do Sul, nessa localidade, ainda era feita por meio fluvial (utilizando balsas, como citado anteriormente)

Somente na última década do século, em 1997, foi inaugurada a Ponte Rodoferroviária, conectando ambos os Estados por trilhos e asfalto (Figura 23). O processo para a construção da ponte foi lento e sua requisição já era mencionada desde o início de 1970¹². Foi feita consulta no acervo do jornal Estadão ¹³e nota-se que o empreendimento interessava diversas partes: as várias cidades do Noroeste Paulista e do Sul de Mato Grosso. Inclusive, do lado paulista, criou-se a Associação dos Municípios do Oeste Paulista (AMOP), exclusivamente focada em debater e reivindicar a construção da ponte.

¹² De acordo com a notícia de 03 de outubro de 1970, “Ponte é vital para Jales”, do jornal O Estado de S. Paulo.

¹³ Consulta feita pelo acervo online do Jornal, analisando as matérias que mencionavam a Ponte Rodoferroviária no período de 1970 a 2000.

Figura 22: Sistema de transportes no Extremo Noroeste Paulista, 1954.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1954.

Figura 23: Excerto da notícia do jornal "O Estado de S. Paulo" acerca da finalização da Ponte Rodoferroviária

13 de agosto de 1997

FERRONORTE

Ponte sobre o rio Paraná estará pronta até dezembro

Ana Claudia Bolintano

Até o final do ano deve estar concluída a Ponte Rodoferroviária, sobre o Rio Paraná, que interligará a Fepasa à Ferronorte, na divisa de São Paulo com o Mato Grosso do Sul. No último sábado, o presidente Fernando Henrique Cardoso, ministros e governadores estiveram na obra.

Hoje são pagos aproximadamente R\$ 84 para transportar uma tonelada de grãos de caminhão do Alto do Taquari até o porto de Santos. A concorrência com a hidrovia também não assusta os empreendedores, já que por este modal é necessário fazer o transbordo da carga para atingir o porto.

Até julho o governo do estado já tinha investido R\$ 294,6 milhões na ponte, enquanto a contrapartida do governo federal foi de R\$ 126,6 milhões.

Na engenharia econômica montada pelo presidente do grupo, Antônio Maciel Neto, foram garantidos investimentos de R\$ 650 milhões. Entre os novos acionistas estão os fundos de pensão do Banco do Brasil (Previ), que injetará R\$ 131 milhões, e da Caixa Econômica Federal (Funcf), com R\$ 104 milhões. O BRP/Chase entrará com R\$ 25 milhões e o Bradesco com R\$ 20 milhões. Do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) serão R\$ 10 milhões.

Fonte: O Estado de S. Paulo, 1997

1.2.2 A cidade-chave: Santa Fé do Sul e sua região

No cenário mais próximo à Rubinéia, há a presença de três agentes “fundadores” de cidades: latifundiários, grileiros e companhias de imobiliárias – todos visavam obter lucro com as terras ou poder regional. Os dois primeiros agentes são semelhantes, quando não os mesmos. A região do ENP foi intensamente marcada por disputas de terras, ora nos papéis de cartórios, ora na violência na mata. Chaia (1980) fez a reconstituição histórica de todos que ora tiveram “posse” desse território e será sumarizada nos parágrafos a seguir.

A primeiro momento, não podemos esquecer, os verdadeiros detentores dessas terras – os indígenas. De acordo com Monbeig (1984), as terras do Noroeste Paulista eram ocupadas previamente por índios da tribo caingangue. Com o início das comissões geográficas para o “desbravamento” desse território, cada vez mais a população nativa era expulsa ou dizimada para dar lugar à ocupação branca.

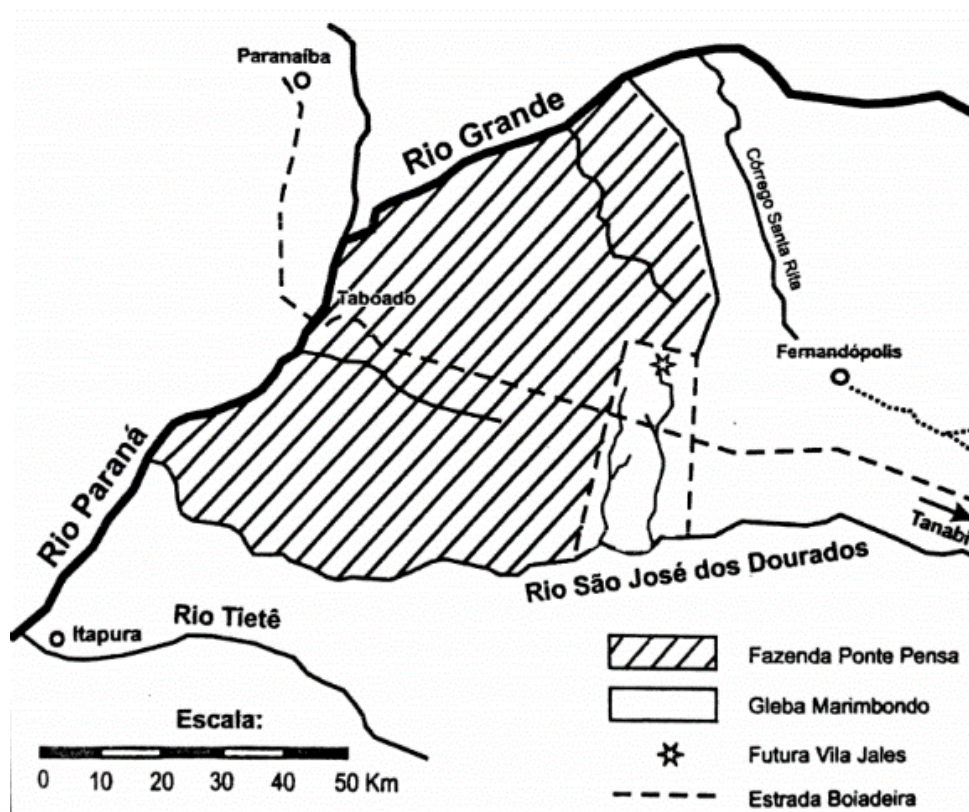
A região do extremo noroeste, propriamente dito, será mais intensamente ocupada por mineiros. Com o declínio do ouro em Minas Gerais durante o século XIX, vários ocupantes adentram essas terras, até então devolutas, em busca de abrigo, posse e cultivo. Inclusive, alguns mineiros faziam benfeitorias ou cultivo de espécies apenas para “confirmar” a posse das terras (MONBEIG, 1984).

O ato de “confirmação” de posse de um território surgiu, na verdade, com a promulgação da Lei de Terras em 1850, que tentava, especificamente, resolver o problema da posse ilegal das terras devolutas. A Lei regulamentava que as terras poderiam se tornar de caráter privado, desde que compradas diretamente do Estado. No texto, estabelecia-se um prazo para comprovação do território garantido por posse ou concessão (sesmarias). Após o período, as terras só poderiam ser legalmente adquiridas – o governo demarcaria o território de seu interesse e deveria dispor o restante à venda. Dessa maneira, pessoas se agilizaram para forjar documentos com datas anteriores à Lei, para atestar que já ocupavam as terras antes da promulgação do texto.

Assim, por volta de 1830, Patrício Lopes de Souza, de Minas Gerais, chega à região em questão, ocupa grandes porções de terras, executa algumas benfeitorias e plantio de culturas. Em 1860, Patrício volta para seu estado, mas deixa alguns ocupantes para manter suas terras – denominadas “Fazenda São José da Ponte

Pensa”. A área ocupada pela fazenda era imensa, abrangendo o que seria relativo à atual microrregião de Jales (Figura 24). 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 24: Área da Fazenda São José da Ponte Pensa na região do Extremo Noroeste Paulista.



Fonte: Seixas (2003, p. 36)

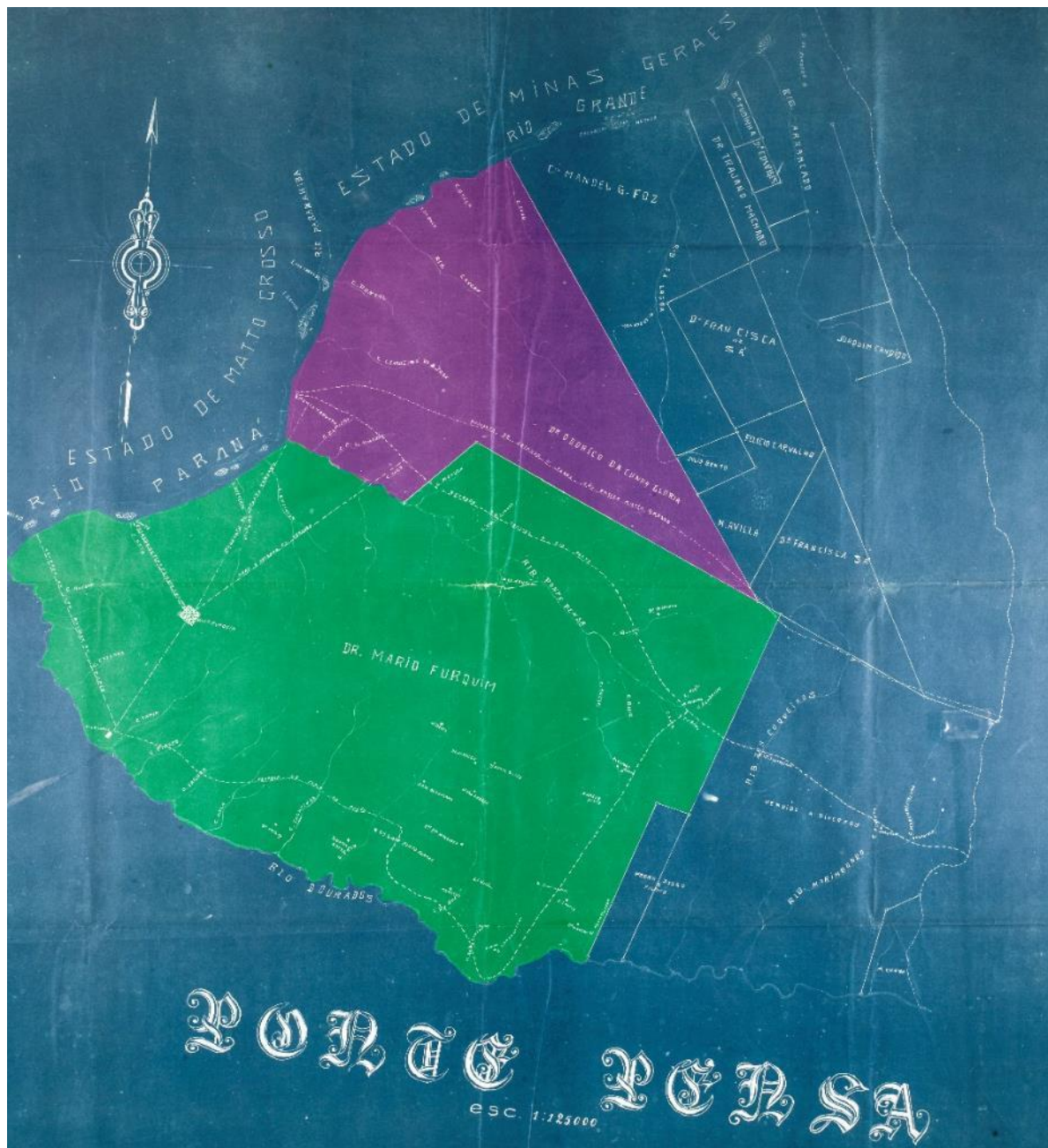
Em 1885, Patrício Lopes faleceu sem deixar herdeiros. É a partir desse momento que se inicia um incessante processo de disputas e grilagem das terras da Ponte Pensa. Como a fazenda estava, legalmente, sem proprietários, era a oportunidade perfeita para alguém se manifestar como herdeiro, ou então, verdadeiro proprietário das terras. Após quase 40 anos de disputas, 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. Além disso, João e Mário eram, na verdade, concorrentes na disputa

territorial, mas constituíram uma empresa em parceria (Glória & Furquim) apenas para dar mais credibilidade e força no processo de fraude.

A Figura 25 ilustra o território da Fazenda Ponte Pensa. Destaca-se que a propriedade de Glória (no mapa, “Dr. Odorico da Cunha Glória”, em rosa) seria, eventualmente, as terras da região de Santa Fé do Sul e Rubinéia. Além disso, a propriedade de Glória já aparece retalhada e vendida para alguns compradores e há a indicação dos futuros trilhos da EFA na propriedade. Embora a heliografia não esteja datada, certamente é a representação das terras no período de 1912–1920, uma vez que Glória e Furquim contestam as terras em 1912 e em 1920 John Byng Paget adquire uma grande área da propriedade de Glória (ainda não representada no mapa). Outro sucessor notável das terras, que não constava na data do mapa, foi o engenheiro Euphly Jalles. Euphly trabalhou como agrimensor dos compradores de Glória & Furquim e, como recebimento de honorários, captava parte da área mensurada para si. Eventualmente, o engenheiro fundaria sua vila (Jales) a partir de uma porção de terras apanhada durante seus trabalhos. Inclusive, ocorreram muitos desentendimentos entre os compradores da Ponte Pensa, pois era muito frequente que a área real fosse menor que o território comprado – possível resultado dessa captação de terras como honorários (NARDOQUE, 2007; SEIXAS, 2003). Outro nome presente no mapa é “Felício Carvalho”, que comprou uma porção de terras para fundar a Vila Carvalho que, eventualmente, originaria a cidade de Votuporanga (SP) ¹⁴.

¹⁴ Informação cedida pela Prefeitura de Votuporanga.

Figura 25: Território da Fazenda Ponte Pensa, possivelmente na década de 1910. Em rosa, a propriedade de João Glória e, em verde, a de Mário Furquim.



Fonte: Museu Paulista da USP, s. d., colorido pelo autor.

Portanto, em 1920, o major inglês John Byng Paget adquiriu parte das terras de João da Cunha Glória. John nunca sequer 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). De acordo com Lima e Basso (2008), o que John especulava, na verdade, era explorar o subsolo da região, pois havia tido conhecimento da eventual existência de jazidas de petróleo

próximas à bacia do rio Paraná. Contudo, ainda há a forte possibilidade que John tenha adquirido as terras simplesmente para reserva de valor – estratégia que também foi adotada pela companhia inglesa *The Lancashire General Investment* numa área próxima. Nessa nova posse de terras, agora por legítima aquisição, a porção de John passa a se referir como “Gleba Paget” ou, coloquialmente, “Gleba Pajé” – ilustrada na Figura 26. Por fim, Pierre Monbeig adiciona:

Um exemplo, é a grande fazenda Pajé, onde uma quarentena de famílias forma um povoamento de sentinelas, junto aos limites. Uma cabana e um terreno plantado com milho é tudo o que acompanha a presença desses guardas. Os proprietários vão visitá-los de tempos em tempos, para lembrar que existem, para informar-se sobre as tentativas sempre temidas de invasão e também para avaliar os progressos da região (MONBEIG, 1984, p. 220-1).

Figura 26: Área da Gleba Paget (“Faz. PAGE”, na figura) após dissolução da Fazenda Ponte Pensa.

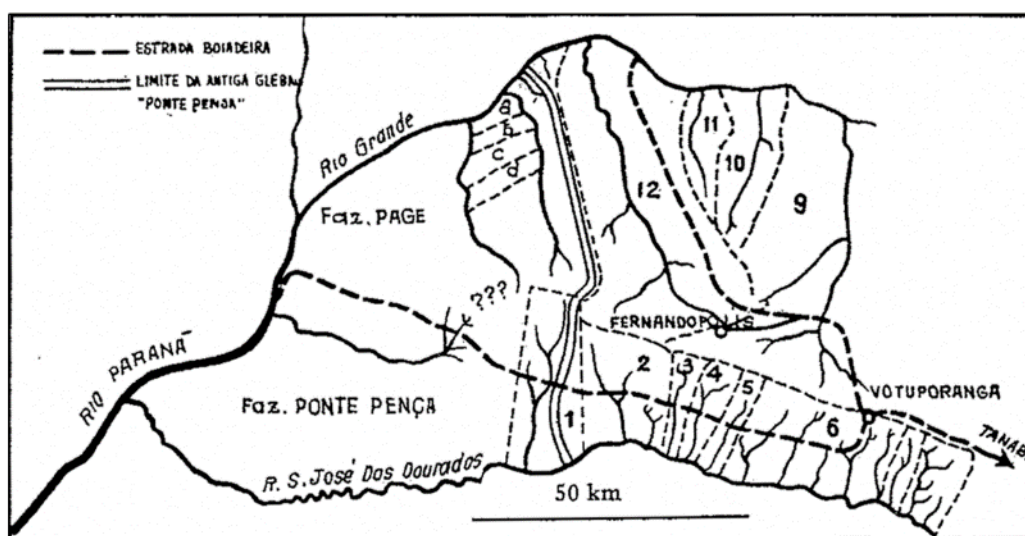


Fig. 21. Limites de glebas e de fazendas da Alta Araraquarense.

- | | | |
|-----------------------|---------------------|------------------------|
| 1. fazenda Marimbondo | 5. fazenda São José | 9. faz. Marinheiro |
| 2. faz. do Ranchão | 6. faz. Voador | 10. faz. Pádua Dinis |
| 3. faz. Iagora | 7. faz. Prata | 11. faz. Água Vermelha |
| 4. faz. São Pedro | 8. faz. Carilho | 12. faz. Santa Rita |

Fonte: Monbeig (1984, p. 217)

Portanto, após tanta disputa, fica claro que o território da região já era sinônimo de mercadoria, e nesse cenário da formação capitalista de cidades, algumas companhias de colonização se constituem para atuar (e lucrar) no projeto e comércio

de terrenos nessa zona da Alta Araraquarense. As empresas compravam as terras de fazendeiros falidos com as diversas crises do café (em especial a de 1929) e as retalhavam em lotes menores (MONBEIG, 1984). Carneiro (1985) comenta que, logo após o início da Crise do Café de 1929, o Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) penhorou 651 fazendas no estado. Portanto, muitas das empresas de colonização nasceram da oportunidade de compra dessas terras penhoradas – que, no passado, eram muito valiosas.

As companhias miravam na venda das terras para o pequeno produtor que se transferia para o interior paulista em busca de lucro nessa terra de potência econômica crescente. De acordo com Reis (1990), havia muita propaganda e promessa de renda para esses produtores. Grande parte dos compradores eram imigrantes esperançosos com a possibilidade de compra de terras a um preço razoável e de forma fácil. Vários desses se preocupavam muito em poupar ao máximo para adquirir uma pequena propriedade – e era exatamente o produto oferecido pelas companhias de colonização. Honório Carneiro complementa: “A pequena propriedade e imigração vão se ligar intimamente, até porque não era possível pensar na média ou grande.” (CARNEIRO, 1985, p. 73).

Na mesma toada dos fundadores, as companhias dividiam as terras em lotes regulares e traçavam as vias ortogonalmente, entretanto, elas possuíam mais *know-how* e equipavam melhor suas vilas (em comparação aos fazendeiros-fundadores). Matos (1990) adiciona que o diferencial das companhias eram as facilidades de pagamento e as garantias oferecidas pela terra.

Dentre essas companhias, uma das empresas que mais se destacou na concepção de cidades do Noroeste foi a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC):

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)

A Companhia, na verdade, atuou em todo o Estado, incluindo as zonas “velhas” do café. Contudo, foi no Noroeste que sua participação ganhou maior

destaque na questão da gênese urbana. A primeiro momento, a CAIC era, na verdade, a Companhia Geral de Imigração e Colonização do Brasil (CGICB) – empresa que objetivava a compra de terras, divisão e venda de lotes, além de atuar na inserção de mão-de-obra estrangeira nos campos paulistas. Contudo, essa empresa teve desempenho fraco e acabou sendo reorganizada numa nova, a CAIC, dessa vez, sob o “controle” indireto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF). De início, a CAIC adquiriu algumas dezenas de fazendas na porção leste do Estado, próximas ao Vale do Paraíba (a zona “velha”). A empresa retalhou as propriedades e elaborou o loteamento. As ações feitas pela CAIC nessa região trabalhavam em razão da CPEF, visto que os loteamentos eram feitos ao longo dos trilhos (ou onde eventualmente passariam), além de recuperar zonas decadentes ou abrir novas frentes de colonização. Mais tarde, a CAIC atuaria na região noroeste – a Frente Pioneira – dessa vez, sem tanta exclusividade para CPEF, mas também com outras companhias férreas (CARNEIRO, 1985).

O estudo de Carneiro (1985) revela que a CAIC possuía atuação mais ampla do que trabalhar somente no loteamento de terras – referente à divisão de “Colonização” de sua sigla. Primeiro, para Agricultura, ofertava maquinário agrícola e fabricou, por certo momento, adubos que eram revendidos em seus núcleos. Além disso, detinha produção de algumas culturas, tanto para o plantio experimental ou demonstrativo, tanto para valorizar as terras próximas. Quanto à Imigração, a empresa tratava diretamente com os estrangeiros, ora ofertando terras, ora os direcionando para os núcleos administrados pela Companhia que demandavam mão-de-obra. Por fim, seu setor de Colonização tratou, principalmente, do retalhamento de fazendas e loteamento de áreas para venda. Contudo, esse setor também fez trabalhos que, de certa forma, fugiam do escopo colonizador: trabalhou no desenho de loteamentos urbanos na capital paulista, Santos e Campos do Jordão. Dessa maneira, é revelado que a CAIC, por se tratar de uma empresa de caráter privado e capitalista, aproveitava as oportunidades que surgiram, independentemente se elas alinhavam ao se escopo e objetivo principal – atuação para colonização na Frente Pioneira – “Bastava que [as oportunidades] dessem lucro” (CARNEIRO, 1985, p. 128).

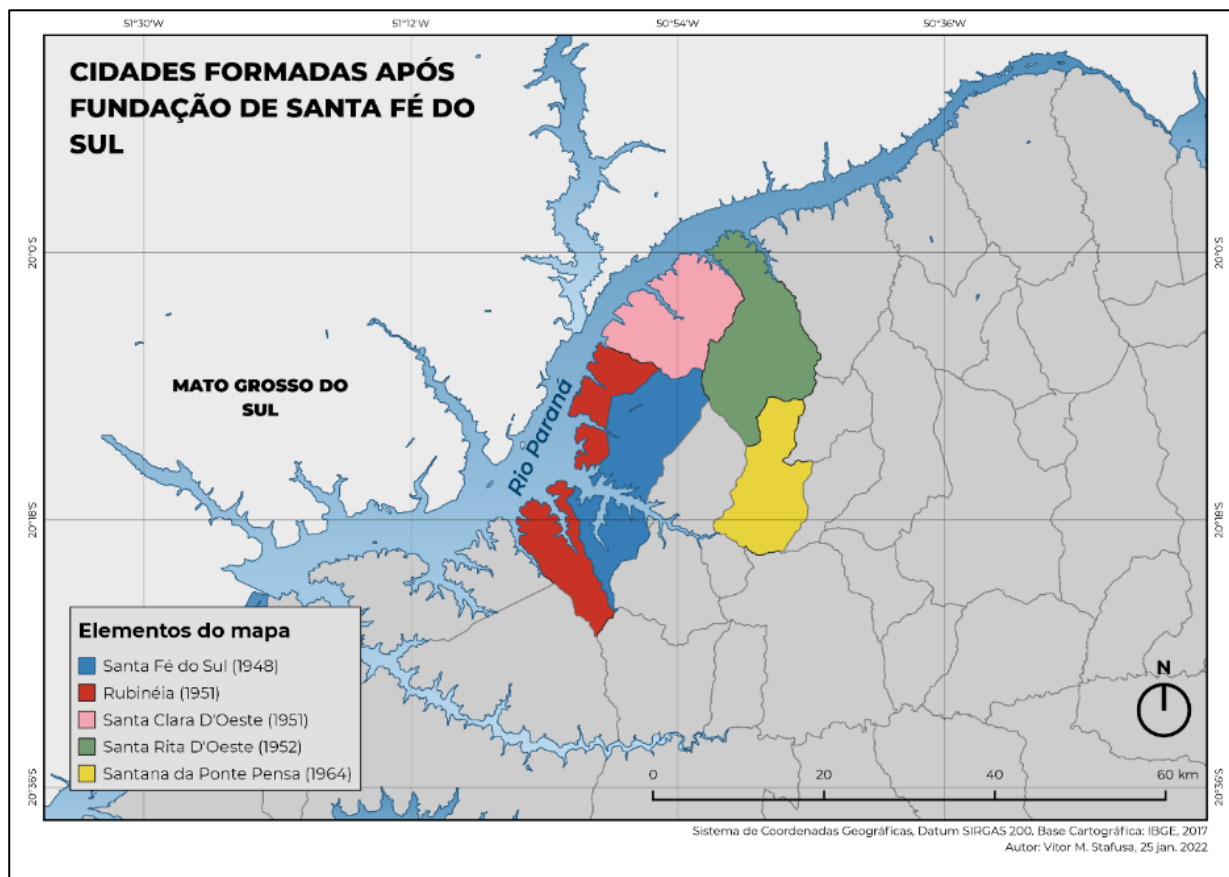
Quanto à metodologia de loteamento urbano da CAIC, pouco se pode definir. Sabe-se que a empresa não possuía um padrão de dimensão das datas urbanas,

dado que existe “uma grande amplitude na variação das áreas médias obtidas, o que faz deduzir a não preocupação com o plano em si, e a preocupação com o objetivo maior que era o lucro” (CARNEIRO, 1985, p. 127). Na busca por fontes primárias, escasso conteúdo foi encontrado. De maior relevância, cita-se a planta de fundação da cidade de Santa Fé do Sul, integralmente desenhada pela empresa. Na literatura, consta que a empresa coparticipou no planejamento da cidade de Lucélia, com Max Wirth e o engenheiro Luiz Ferraz de Mesquita. Contudo, não há como estimar o quanto a CAIC interferiu no desenho da cidade. Por último, também foi identificada uma interessante atuação da Companhia no retalhamento de terras para a empresa de agropecuária *Boston Cattle Company*, entretanto, nenhum desenho urbano foi feito, apenas a divisão de terras (CARNEIRO, 1985; SANTOS, 2017). De fato, a atuação da Companhia se concentrou no loteamento de terras rurais, que eram produto de fazendas maiores que foram retalhadas em algum momento. Oliveira (2010) elencou as cidades que tiveram alguma intervenção da CAIC – ao total, constam 58 municípios, sendo um em Mato Grosso do Sul e o restante em São Paulo. Apesar desse grande número, muitos municípios eram casos em que já havia um núcleo urbano consolidado e a empresa simplesmente retalhou as terras de alguma grande fazenda em seu território – como o caso dos municípios de Adamantina, Araraquara, Descalvado, Ribeirão Preto e Sertãozinho, onde a CAIC dividiu terras no perímetro municipal. Outro exemplo é o caso de uma cidade posicionada na região em estudo, o Extremo Noroeste Paulista, fundada na década de 50 com o título de Aspásia. Na literatura, é comum encontrar a intervenção (ou relação) da CAIC com o município, entretanto, Nardoque (2007) elucida o caso: Aspásia objetivava somente a venda de lotes urbanos em seu povoado (não incluindo as datas rurais) e sua fundação se deu a partir da compra de uma gleba que, outrora, fora pertencente ao patrimônio da CAIC. “Assim, apesar da fundação realizada por loteador individual [fundador], quem subdividiu a terra aos arredores foi a CAIC” (NARDOQUE, 2007, p. 210). Portanto, é necessário destacar que a CAIC não interveio no desenho urbano de Aspásia, somente retalhou as terras rurais no entorno do povoado. Em contraste, cita-se o exemplo da cidade de Santa Fé do Sul, projetada desde sua gênese, contemplando o dimensionamento das datas urbanas e rurais, zoneamento, largura das vias, posicionamento dos equipamentos urbanos e instituições, etc. Esse caso, em especial, será debatido mais profundamente nos próximos parágrafos por sua grande relevância ao tema em estudo.

Dessa maneira, pouco pode se estabelecer da questão urbanística da empresa ou identificar uma escola, ideologia ou corrente urbanista – pela falta de outros exemplos dessa natureza, a compreensão de um padrão de desenho fica dificultada. Contudo, uma das práticas projetuais que mais fica evidente é a preferência pelo traçado simples, previsível e prático, que garante resultados seguros e rentáveis – o que corrobora com a visão capitalista da empresa, conforme citado anteriormente. Nardoque (2007, p. 66) ressalta que o traçado era “reproduzido de cidade para cidade, com características muito comuns, como das avenidas largas, quarteirões com planos ortogonais e ruas traçadas de forma paralela às avenidas”. Para complementar, a questão mencionada do emprego de “avenidas largas” se dava para garantir salubridade na urbe, pois quanto mais ventilada e ensolarada era a via, menos as chances de disseminação de doenças epidêmicas – esse ponto será discutido mais detalhadamente nas páginas seguintes. O mesmo autor segue relatando que, a partir da década de 1940, essa metodologia seria compartilhada por outras empresas – as “fábricas de cidades” – que objetivavam a venda de terras no ENP.

A atuação da CAIC mais expressiva para esta pesquisa ocorre na década de 1940, no Extremo Noroeste Paulista. A região que se tornaria sede de Santa Fé do Sul começou a ganhar interesse a partir da compra feita pela Companhia, em 15 de maio de 1946, que retalhou a gleba e a dividiu entre uma porção urbana e rural (CARNEIRO, 1985). Segundo Reis (1990, p. 12), “Foi a partir, no entanto, da compra de 32.000 alqueires por parte da CAIC [...], que se despertou um interesse geral pelas terras destes ermos do sertão”. Além disso, foi após a conclusão do loteamento de Santa Fé do Sul que outras quatro cidades surgiram em sua região imediata (Figura 27): Rubinéia (cidade em estudo nesta pesquisa), Santa Clara d'Oeste, Santa Rita d'Oeste e Santana da Ponte Pensa (CARNEIRO, 1985)

Figura 27: Cidades formadas após fundação de Santa Fé do Sul.



Fonte: O autor, 2022.

Segundo Rosas (2012), o método operacional da CAIC era dividir as terras dos cafeicultores falidos e as vender para pequenos produtores:

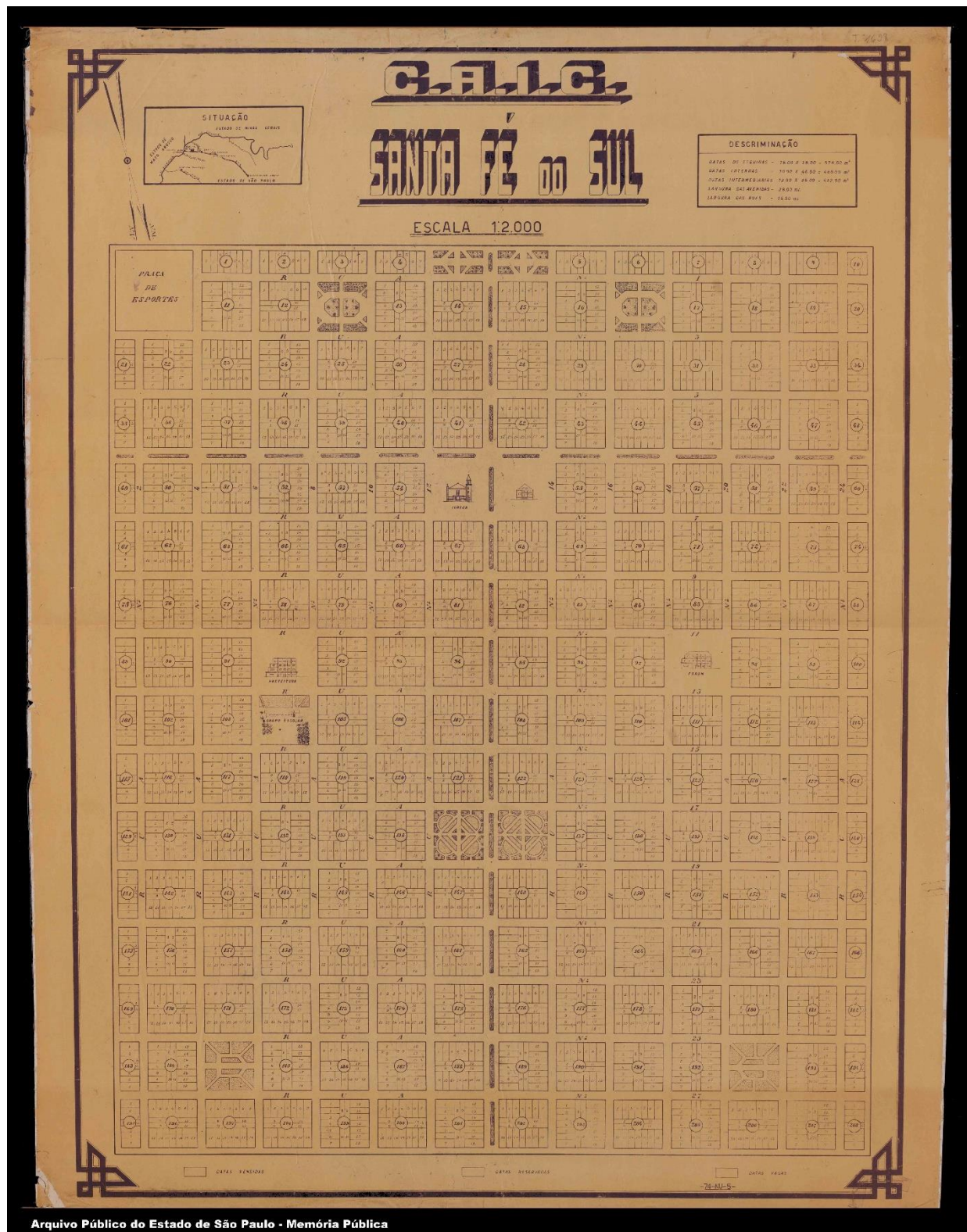
O caráter deste retalhamento realizado pela Companhia era exclusivamente mercantil, pois ao comprar esta área e dividi-la em pequenos lotes para venda, a média do lucro quase sempre ultrapassava 150% (ROSAS, 2012, p. 7).

Os compradores deveriam quitar o valor o mais breve possível, caso contrário, a terra seria tomada. É importante ressaltar que esse plano de comércio tornava a produção cafeeira inviável, já que os cafezais levam, em média, cinco anos para produzir frutos. Por consequência, os produtores investiam na policultura, cultivando grãos (arroz, milho, feijão, etc.) e algodão, principalmente. Além disso, é importante lembrar que, nesse momento, o plantio do café não estava atraente: “super produção, preços aviltados e crise mundial” (CARNEIRO, 1985, p. 71)

Certamente, eram terras extensas e muito férteis, contudo, valor algum teriam se estivessem isoladas no mapa, numa “região inóspita, onde os mistérios das florestas permaneciam indevassáveis, e a ferocidade dos animais selvagens predominava, enquanto o processo de ocupação humana não se fazia em massa” (REIS, 1990, p. 12). Deve-se lembrar que a CAIC foi, primeiramente, formada por acionistas da Companhia de Estradas de Ferro de São Paulo. Dessa maneira, ambas companhias trabalharam em conjunto na expansão da frente pioneira de cidades no Extremo Noroeste Paulista. Uma empresa garantia que os trilhos chegariam a uma certa área e a outra certificava que haveria produção para transportar pela linha férrea (LIMA; BASSO, 2008).

Assim, tanto para criar uma base urbana de apoio às propriedades rurais e moradores, quanto para valorizar a propaganda e venda das áreas, as empresas de colonização fundavam núcleos urbanos mesmo que precários em infraestrutura, que se integravam com as propriedades à venda. A CAIC, por exemplo, desenhou uma cidade que seria “chave” para a formação de Rubinéia posteriormente – a cidade de Santa Fé do Sul (Figura 28).

Figura 28: Plano urbano para a cidade de Santa Fé do Sul (SP), formulado pela CAIC no começo do século XX.



Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, s. d.

Comparada com as outras cidades da região, até mesmo as que se formaram posteriormente à Santa Fé do Sul, o projeto da cidade já demonstra certa preocupação urbanística com a setorização da urbe. É importante destacar que grande porção das cidades formadas no século XX nasceram de um simples arruamento requisitado pelo próprio fundador – até mesmo Rubinéia. O arruador, geralmente um topógrafo, traçaria linhas ortogonais na gleba para formar as quadras e, por fim, as subdividia em lotes que seriam vendidos. Não havia preocupação com zoneamento, distinção entre vias ou o planejamento de destinar alguma quadra a um uso específico – como a igreja (GHIRARDELLO, 2002). Portanto, o projeto de Santa Fé do Sul, por ter sido desenhado por uma companhia mais hábil, já demonstra mais maturidade projetual – apresenta dois tipos de vias, zoneamento e o plano para uso institucional de algumas quadras. Nos próximos parágrafos será discorrida uma breve análise do plano de fundação dessa cidade – que servirá, posteriormente, de referência para contrastar com o arruamento de Rubinéia, cidade vizinha formada em decorrência de Santa Fé do Sul.

Uma importante observação a ser feita de antemão é a frequente denominação da cidade como “patrimônio de Santa Fé do Sul” (Figura 29). Essa associação ocorre, principalmente, nos documentos de formação da cidade, contudo, a compreensão de Santa Fé do Sul como um “patrimônio” se difere da denominação de “patrimônio religioso”. Esse termo, na verdade, acabou virando sinônimo para se referir a uma vila ou povoado – visto que, eram recorrentes as cidades originadas a partir de um patrimônio religioso em São Paulo no século XIX (GHIRARDELLO, 2010). Para Monbeig (1984, p. 265-236), o ato de fundação de patrimônios é uma prática antiga no Brasil. Até o final do século XIX, a fundação de patrimônios era de caráter religioso (portanto, tal denominação). Esse termo se conservou, “mas a instituição laicizou-se”. Dessa maneira, a denominação mais correta para o caso de Santa Fé do Sul seria “patrimônio laico”.

Figura 29: Excerto de escritura onde se lê (em verde) a denominação coloquial de Santa Fé do Sul como "patrimônio".

CERTIFICA que a folha 69, do livro 3-A, de Transcrição das Transmissões, foi registrado hoje sob n. 699, o formal de partilha, conforme resumo seguinte:-----
 CIRCUNSCRIÇÃO: Santa Fé do Sul.-----
 DENOMINAÇÃO OU RUA E NÚMERO DO IMÓVEL: Datas 8 e 9, da quadra 83, do Patrimônio Santa Fé do Sul, e tractos sob as designações de lotes 178-A, B e C; 128 e 179, do Núcleo Paget, na Fazenda São José da Ponte Pensa.-----
 CARACTERÍSTICAS E CONFRONTAÇÕES: a) Datas 8 e 9, da quadra 83, medindo ambas 20,00 metros de frente para a rua 14; 46,00 metros da frente ao fundo, de ambos os lados. Confrontando-se com um lote de

Fonte: Cartório de Notas e Registros de Jales, 1955.

Ao analisar a planta, nota-se o traçado reticulado por toda zona urbana, amplamente difundido nos arruamentos de diversas cidades do interior paulista. Segundo Monbeig (1984), o plano geométrico era replicado por essas cidades visando o melhor aproveitamento do loteador – caso a cidade cresça, seria fácil traçar novas quadras e prolongar as ruas, “Afiml, o desenho era simples de ser implantado, poderia ser executado por qualquer agrimensor, mesmo prático, e era rápido e previsível.” (GHIRARDELLO, 2010, p. 115)

Embora, é notável a presença de dois tipos 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. Compreende-se, pela planta de fundação de Santa Fé do Sul, o olhar pragmático das companhias de colonização, conforme defendido por Silva (2003). A cidade se faz de forma ortogonal, com lotes urbanos e quadras de tamanho regular e padronizado, sendo reservadas algumas quadras inteiras para uso institucional – grupo escolar, praça, igreja, etc.

Por fim, Santa Fé do Sul apresenta projeto viário com configuração ortogonal e sistemática, além de atribuir fluxos diferentes às suas vias. Essa configuração viária pode ser identificada em diversas malhas urbanas das cidades próximas, como Jales (NARDOQUE, 2007). O emprego dessa morfologia parece ser buscado nos casos que o planejador ou fundador objetivava o máximo de aproveitamento da terra e a fácil

execução. Esse tipo de traçado, mesmo com outro viés de formação, se assemelha muito, formalmente, ao traçado das cidades coloniais romanas ¹⁵.

Quanto à questão do posicionamento de equipamentos urbanos, nota-se que o projeto para Santa Fé do Sul foi planejado com infraestrutura diversa: provido de várias praças, sendo uma dedicada à esportes, igreja, grupo escolar, prefeitura e fórum. Portanto, fica claro que Santa Fé do Sul já tinha em sua gênese um aporte urbano consolidado para futuros compradores das terras rurais que tangenciavam a cidade – além das fazendas mais distantes, fora do território do município. Deve-se destacar que, na época, Santa Fé do Sul seria posicionada num território desprovido de um polo urbano – o município consolidado mais próximo seria Jales, a 42 km de distância, embora a urbe ainda não fornecesse grande aporte, visto que foi fundada apenas sete anos antes de Santa Fé do Sul. Deffontaines (1944, p. 299) atesta que muitas cidades tiveram o próprio isolamento como fator da gênese urbana: “A cidade nasceu antes de uma necessidade de vida social, necessidade de se tornar à sociedade [...] A aglomeração aparece como uma reação contra o isolamento”. O autor ainda menciona que as formações de povoados não se davam tanto pela questão econômica, visto haver comércio ambulante (mascates) e não era tão necessária a preocupação da venda da colheita em um mercado local, já que grande porção era exportada (principalmente o café, cacau e algodão) e nem chegava a passar pelas cidades, era diretamente transferida para os portos. Por fim, o autor menciona que essas cidades formadas do isolamento são, essencialmente, uma igreja e uma praça: “A igreja serve de lugar de atração a toda população, muito ligada a uma religião [...] ela é também o centro de um estado civil para os nascimentos, casamentos, enterros” (DEFFONTAINES, 1944, p. 299). As cidades tomam vida com as celebrações religiosas e festas de domingo, enquanto durante a semana os moradores voltam às fazendas e deixam suas casas da cidade – Deffontaines nomeia

¹⁵ As urbes erguidas pelo Império, cita Benevolo (2019), se articulavam semelhantemente aos acampamentos militares: de postura regular, prática, previsível e de fácil replicação. Além disso, dois importantes eixos estavam presentes no traçado urbano: *decumanus maximus* e *cardo maximus*. Esses eixos, ou vias, eram traços contínuos, longos e ortogonais que seccionariam a cidade e se cruzariam num centro. Os eixos *cardi* se posicionavam para cruzar a cidade apontando para a inclinação máxima do terreno. Os eixos *decumani* seriam perpendiculares aos *cardi*, ou seja, cortava a cidade numa linha de altitude contínua. Em termos práticos, o *decumanus* normalmente era perpendicular a um curso d'água, apontando para uma colina ou montanha, e o *cardo* seria paralelo ao mar, rio ou semelhantes (BENEVOLO, 2019).

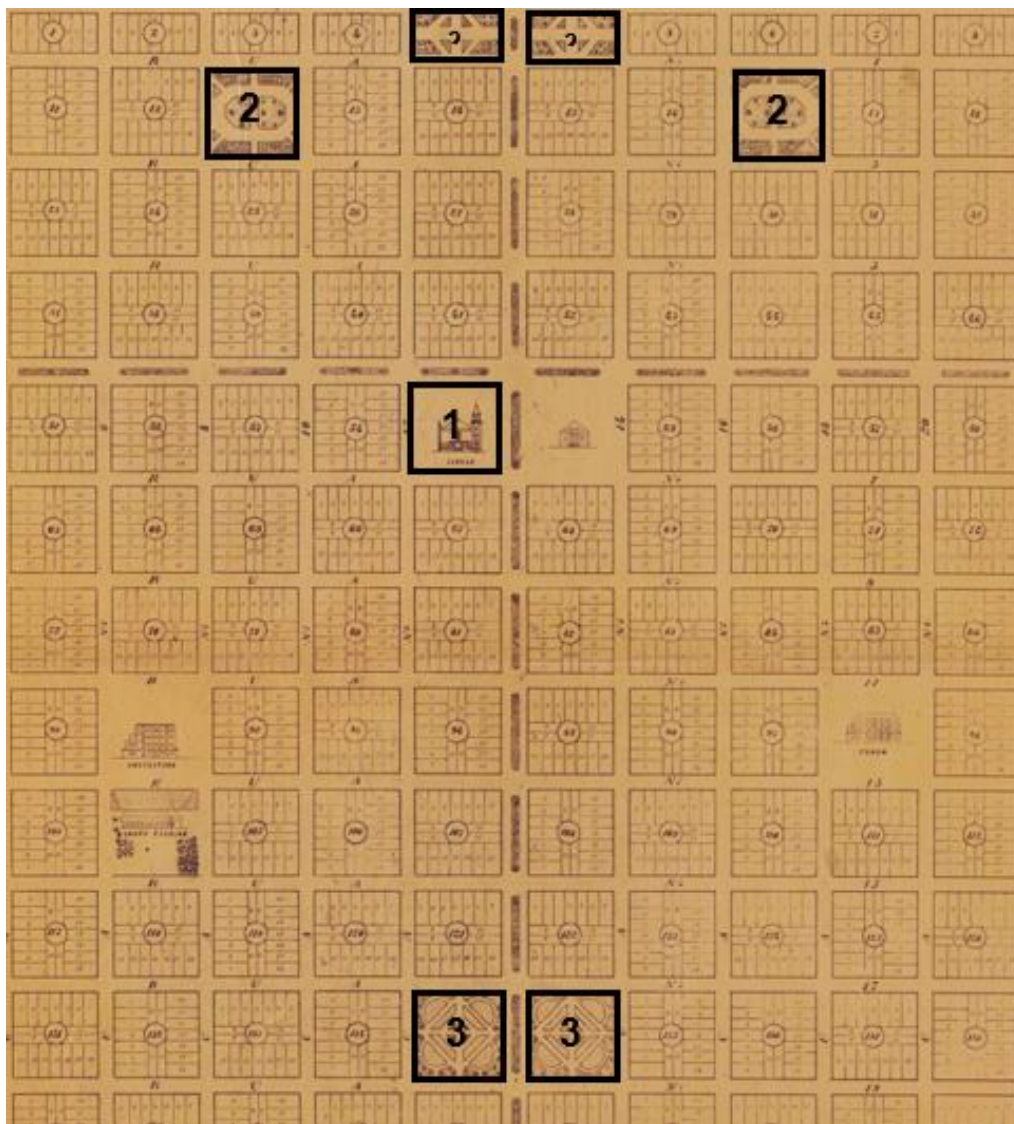
esse tipo de cidade como “vilas de domingo”. Quanto à praça, o mesmo autor relata terem estreita relação com as igrejas, muitas vezes sendo o pano de fundo para a edificação religiosa, construindo uma perspectiva urbana para vila. De acordo com Lamas (1993, p. 102), “a praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações da vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas.”.

A praça e a igreja trabalhavam em conjunto, criando um espaço social que concentraria todo o povoado. “A praça serve de ponto de parada, onde as pessoas se divertem olhando, não ficando mais solitárias; fazer a praça é o principal emprego do tempo dos habitantes” (DEFFONTAINES, 1944, p. 299).

Ao verificar o plano para Santa Fé do Sul (Figura 30), vê-se a existência desses dois marcos urbanos, embora não estejam totalmente conectados. No caso da cidade, a igreja (1) se posiciona no cruzamento das duas vias principais, enquanto as praças se dispersam no tecido urbano. Para Santa Fé do Sul, o posicionamento das praças mais parece uma peça de “melhoramento urbano” do que como palco para vida social. No projeto, quatro praças (2) são posicionadas ao sul, na “porta da cidade”, em frente à linha férrea da EFA – uma tentativa de “recepcionar” os novos moradores e visitantes da cidade. Além dessas, outras duas (3) foram locadas ao sul, no “fundo” da cidade. As praças projetadas ocupam a dimensão de uma quadra completa e parecem já integrar um plano paisagístico ao desenho arquitetônico. Para Lamas (1993), a vegetação é a imagem da cidade e compõem o desenho urbano – desenham, organizam, definem e contém os espaços projetados. Portanto, as praças são divididas entre passeio e espaço verde a partir da delimitação do paisagismo. Além disso, as avenidas são delimitadas por canteiros centrais que parecerem receber paisagismo também. Para sumarizar as qualidades das praças projetadas, Wolfrum (2015) estabeleceu critérios categóricos para análise desse tipo de desenho. Quanto às categorias morfológicas, as praças ao extremo norte (2) possuem função de praça “*entrée*”, ou seja, a praça serve como uma entrada para cidade. Já as praças mais adentro do tecido urbano (2 e 3), têm como características o Garden, ou seja, uma praça que, em sua essência, é formalizada pela vegetação e o Hub, onde várias rotas cruzam a quadra, funcionando como uma via distribuidora de fluxo peatonal. Quanto

à forma básica, as praças se enquadram no formato estelar, quando há um ponto central recebendo acessos de forma simétrica.

Figura 30: Projeto urbano de Santa Fé do Sul - 1: Igreja Matriz; 2: Praças ao norte; 3: Praças ao sul.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, s. d., com intervenção do autor.

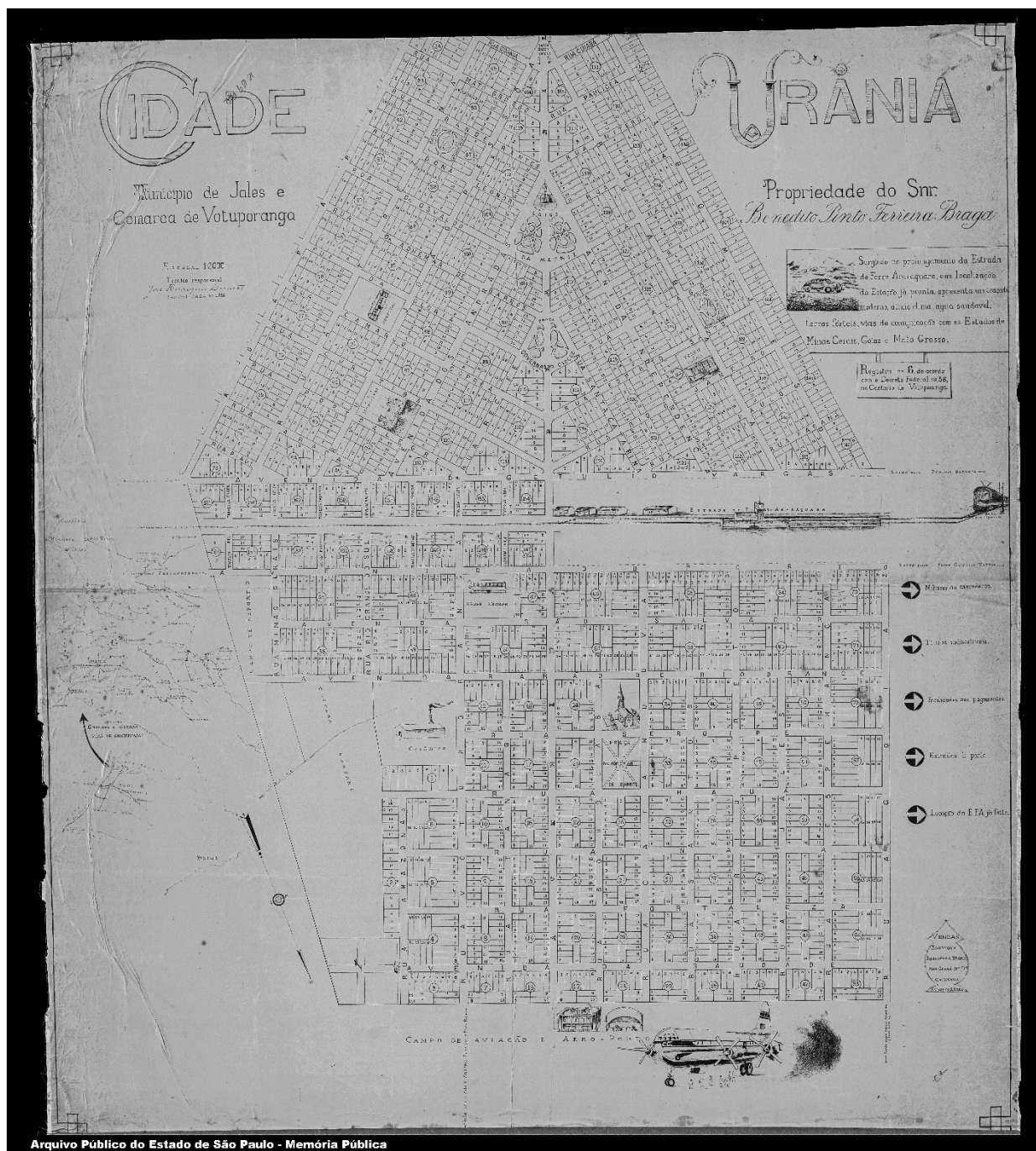
A locação de equipamentos públicos e marcos institucionais, como praças, igreja matriz, escolas, paço municipal, estação, etc. na cidade a ser estabelecida poderia contribuir tanto para assegurar seu desenvolvimento econômico e crescimento urbano, quanto para promover a venda das propriedades. Isso parece ocorrer principalmente no conjunto de cidades formadas mais tardiamente no século XX, num período que a terra passou a ser levada como mercadoria. Por exemplo, em

idades formadas a partir de um arruamento, havia somente o pensamento bidimensional da cidade, sem a indicação prévia dos eventuais equipamentos urbanos que poderia compor a cidade e, às vezes, nem sequer a Igreja Matriz era posicionada (GHIRARDELLO, 2002). Esse tipo de abordagem em relação à terra é mais visto no período da fundação dos patrimônios religiosos no Estado, onde a propriedade adquiriu significado mais religioso e como forma de ostentar a devoção a um santo (GHIRARDELLO, 2010).

Agora, em contraste, cita-se o exemplo da cidade de Urânia, localizada no Extremo Noroeste Paulista e concebida por loteamento privado. Essa cidade, fundada por Benedito Braga em 1950, esteve, de fato, ligada à estratégia de vendas de terras rurais e urbanas – assim como o caso de Santa Fé do Sul. O fundador detinha uma gleba intitulada “Fazenda Santa Maria”, posicionada no território da grande Fazenda Ponte Pensa, e ao tomar consciência da vinda dos trilhos da EFA, decide fundar a vila “justamente pela possibilidade de ganhos imobiliários, através da venda de lotes na futura cidade e, ao mesmo tempo, da comercialização de terras rurais, através de pequenos lotes” (NARDOQUE, 2007, p. 124).

Ao analisar a planta da cidade (Figura 31), nota-se, assim como em Santa Fé do Sul, o posicionamento dos equipamentos urbanos. Contudo, o diferencial desse documento é sua forma de apresentação. A planta foi concebida num tom publicitário, indicando a infraestrutura prevista para cidade, seus modais de transporte e a ilustração tridimensional dos equipamentos urbanos. O documento promovia a cidade por meio de textos atrativos, como “facilidades de pagamentos”, “locação da EFA já feita”, “estradas à porta” e “traçado moderno, ótimo clima, água saudável, terras férteis”.

Figura 31: Projeto urbano para a cidade de Urânia



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, s. d.

O projeto para a cidade de Urânia parte para uma abordagem urbanística mais estética, embora que ainda seja pragmática em comparação às cidades mais ligadas

à temática moderna de *Garden City*¹⁶, como Panorama (SP)¹⁷, por exemplo. Urânia estabelece várias praças com traçado orgânico, além de dedicar uma singular para a igreja matriz, o “Largo da Matriz”. A porção sul da cidade, se apresenta de maneira regular, bem semelhante ao projeto proposto para Santa Fé do Sul, com lotes e quadras idênticos, na maior parte. Ao oposto, a zona norte foi desenhada de maneira a aproveitar a perspectiva – abordagem urbanística barroca das capitais europeias em que as vias se encontram num ponto focal de relevância para a cidade ¹⁸, neste caso: a Igreja Matriz. Aparentemente, a intenção projetual era segmentar a cidade em duas zonas, divididas pela ferrovia. A zona sul integra os modais de transporte (trem e avião), uma fábrica de cerâmicas, lotes rurais, um grupo escolar e igreja – talvez a tentativa de demarcar uma “vila operária-rural” na cidade. O desenho feito para essa zona, como mencionado, se mostra sistemático e regular, inclusive no desenho da única praça locada. Ao passo que a zona norte concentra os prédios públicos e um hospital, possui praças mais elaboradas e vias que trabalham com a perspectiva urbana, fugindo brevemente do tabuleiro de xadrez engessado, com algumas quadras que evitam o padrão reticulado.

Enfim, a planta analisada de Santa Fé do Sul contextualizava melhor o cenário urbano, mas havia outra, também executada pela CAIC, em que documentava a integração de Santa Fé do Sul com sua periferia rural e seus modais de escoamento

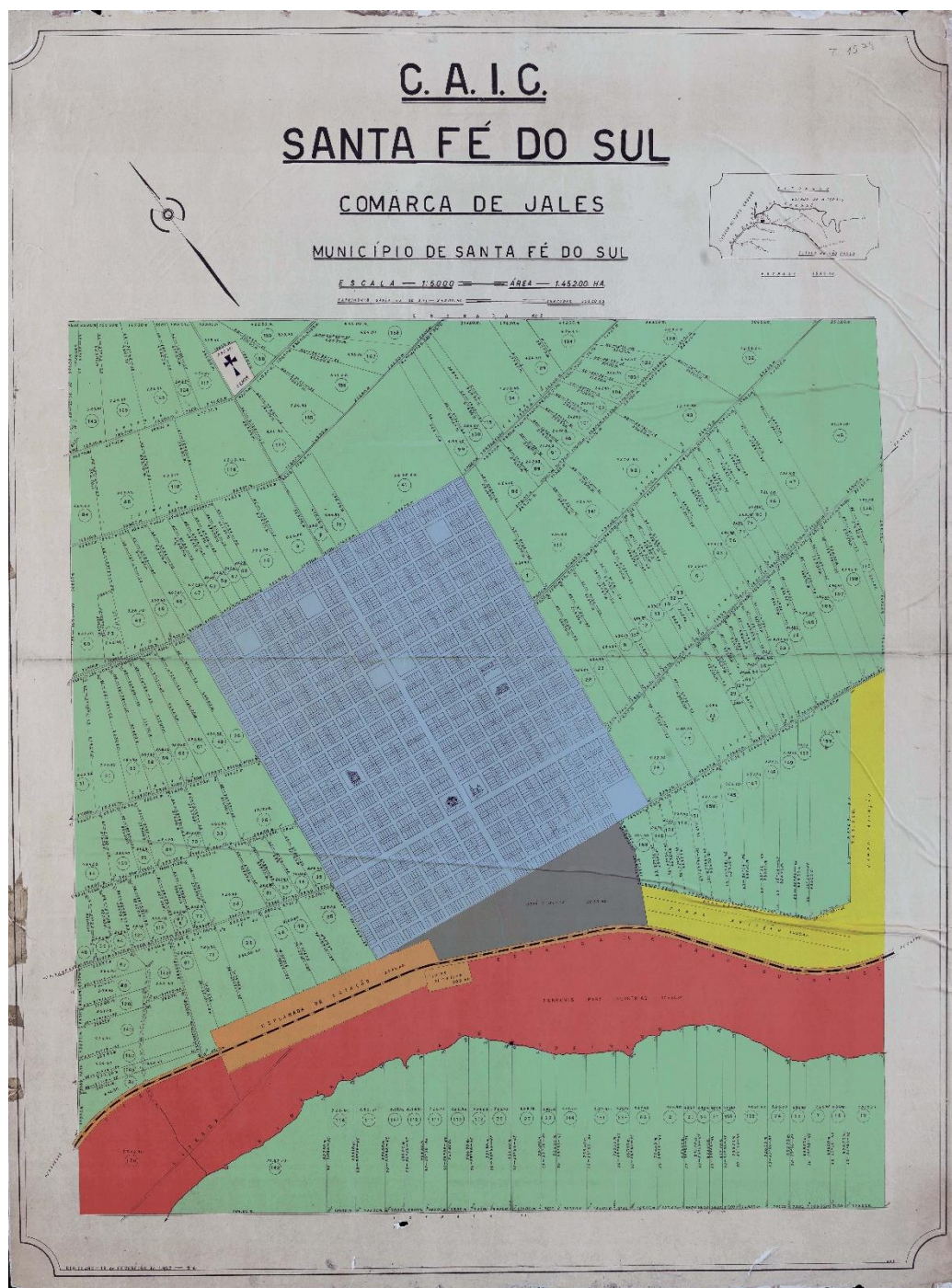
¹⁶ A ideia da *Garden City*, ou Cidade-Jardim, foi proposta por Ebenezer Howard no final do século XIX. Howard debatia que a cidade ideal seria aquela que somava as qualidades urbanas com as do campo, formando uma terceira via. A *Garden City* se concebia em formato de circunferência e integrava o mundo campestre através de largas avenidas – *bulevares* – em formato circular que acabaria por dividir a cidade em bairros; no centro, haveria um jardim com prédios públicos; ao se afastar para o extremo desse círculo, haveriam cinturões de edificações privadas (bairros); por fim, nas bordas se concentrariam as zonas comerciais e industriais, delimitadas pela linha férrea (HOWARD, 1946).

¹⁷ Panorama foi uma cidade projetada para servir como terminal da linha férrea da CPEF. Portanto, havia expectativa de que a cidade prosperasse – assim, o urbanista Francisco Prestes Maia, projetou uma cidade monumental nos moldes da *Garden City* inglesa, que estava em voga na época (década de 1940). O plano de Panorama locava o comércio e edifícios públicos administrativos ao centro; ao lado, se posicionava a zona residencial, juntamente com áreas verdes, e ao lado oposto, locou-se o centro cívico e a estação ferroviária. Após a estação, foi alocado o setor industrial, seguido de uma zona residencial proletária. Por fim, englobando todo o perímetro da circunferência, foi posicionada uma avenida (SILVA, 2003) .

¹⁸ O Urbanismo Barroco europeu se destaca, principalmente, pelo alinhamento das ruas, regularidade das fachadas e a prioridade pela criação de uma perspectiva que guia os olhos para um ponto focal. A cidade passa a preferir a estética ordenada e isso acaba refletindo também na morfologia das edificações e praças – o cenário urbano se torna quase teatral ou pictórico será integrado ao desenho das edificações (e vice-versa) (BENEVOLO, 2019; MORRIS, 1979).

(Figura 32). Portanto, nos próximos parágrafos será discorrida uma análise referente à integração da zona urbana com a rural e, acima de tudo, a ligação dessa conjuntura com a paisagem. Em outras palavras, a intenção projetual como um todo e de qual maneira ele se articula.

Figura 32: Plano de formação para o município de Santa Fé do Sul (SP), com enfoque na zona periférica.



Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, s. d. (colorido pelo autor).

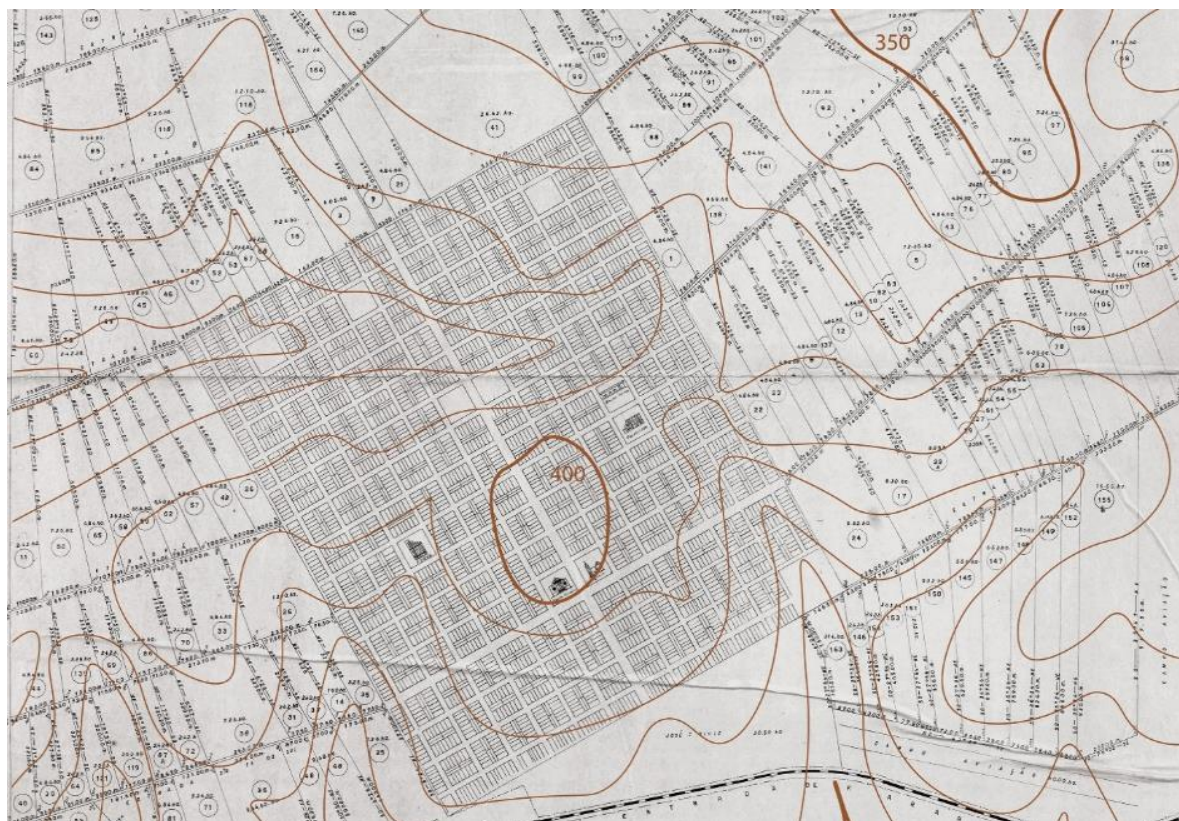
Nessa segunda planta, é possível notar a setorização planejada pela Companhia – embora tenha investido em um traçado urbano simples, já havia pensado nos setores da cidade e como ela se integraria com seus pontos de escoamento. Os lotes rurais (em verde) foram dispostos ao redor do núcleo urbano (em azul), e conectados 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. Além disso, há uma faixa denominada como “terrenos para indústrias” (em vermelho). É notável que essa zona industrial possuía acesso imediato à ferrovia da EFA (em laranja), o que permitia o escoamento da produção industrial. Ainda nesse pensamento de exportação, foi planejado um “campo de aviação” (em amarelo) intencionando o modal aéreo como um meio de escoamento – além do ferroviário. Ainda, existe uma área privada na “entrada” da cidade pertencente à 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.

Além da perspectiva urbana, é necessária a análise referente ao cenário natural da cidade, ou seja, sua paisagem. Primeiramente, há a presença de um curso d'água ao sul da cidade: Ribeirão Jacú Queimado. Para Constantino (2014), cursos d'água estão frequentemente presentes na história urbana de diversas cidades paulistas, assim como Santa Fé do Sul. Nesse caso, em específico, a presença do Ribeirão auxilia, principalmente, na manutenção, viabilidade e vitalidade da cidade, entretanto, há casos em que cursos d'água foram fator importante para a fixação, localização e delimitação das fazendas que, eventualmente, se tornariam vilas e cidades. Ghirardello (2010, p. 87) complementa a função dos cursos d'água no caso dos patrimônios religiosos: influenciava no desenho da propriedade, geralmente cruzava o centro da gleba para haver duas barrancas de uso e havia preferência em relação às propriedades sem água corrente, pois “sem ela, nenhuma vila seria formada”.

Ao sobrepor a planta da cidade com o perfil topográfico da terra (Figura 33), percebe-se que a CAIC posicionou, provavelmente de forma deliberada, o núcleo urbano no ponto mais alto das proximidades. Enquanto a zona rural periférica se

posiciona majoritariamente na cota 350 m, o núcleo urbano se assenta próximo à cota 400 m – o efeito fica visível na topografia ilustrada pela Figura 34.

Figura 33: Planta de fundação de Santa Fé do Sul sobreposta com seu desenho topográfico.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo (s. d.) e IGC (1965), edição e sobreposição feita pelo autor.

Figura 34: Fotografia de Santa Fé do Sul com vista para a avenida (sentido Norte-Sul), onde é evidente o desnível topográfico na cidade.



Fonte: Revista VEJA, 10 dez. 1969.

Inclusive, a Igreja da cidade foi posicionada exatamente na cota mais alta do núcleo urbano. Pode ser que essa decisão tenha sido estocástica, contudo, esse tipo de posicionamento era uma regra nas antigas cidades brasileiras. Durante a era colonial, o Arcebispado da Bahia, no século XVI, havia publicado algumas constituições, de ordem pedagógica e religiosa, que incluía normas para ereção de igrejas no Brasil (COSTA; SOUZA, 2021).

Conforme o direito Canonico, (1) as Igrejas se devem fundar e edificar em lugares decentes, e acomodados, pelo que mandamos, [...] em sitio alto, e lugar decente, livre da humidade, e desviado, quanto for possível, de lugares immundos, e sordidos, e de casas particulares, e de outras paredes [...] (VIDE, 1853, p. 252)

Essa constituição valia em todo território nacional e perdurou por mais de um século, até a instituição do Regime Imperial. Contudo, a norma acabou por se tornar tradição em muitos projetos urbanos, dado que o ponto mais alto da cidade era também o ponto mais nobre e salubre (COSTA; SOUZA, 2021; GHIRARDELLO, 2010). A questão da salubridade era uma preocupação frequente no planejamento das cidades nos séculos XIX e XX, cita Ghirardello (2010). Doenças epidêmicas, como febre-amarela, cólera, peste e tuberculose, preocupavam as cidades brasileiras em decorrência da falta de saneamento, infraestrutura urbana e higiene pública. Portanto, havia a preocupação de desenhar ruas largas, retilíneas e ensolaradas – o traçado orgânico e vielas deveriam ser evitados. Outro ponto projetual ocorrente era um “tímido zoneamento” resultante da setorização de certas edificações – “vilas operárias, fábricas insalubres, matadouros, cocheiras, estábulos, hospitais, maternidades, necrotérios e cemitérios” (GHIRARDELLO, 2010, p. 105) deveriam se situar afastados do núcleo urbano. Esse cenário também é observado no projeto de Santa Fé do Sul, pois o setor industrial e, principalmente, o cemitério estão deslocados da zona urbana (Figura 32).

Por último, vale lembrar da relação dos eixos romanos *cardo* e *decumanus* com os cursos d’água e a inclinação topográfica: “ao longo de um rio ou de um mar, os *decumani* são paralelos à costa; os *cardi* são perpendiculares” e “Num terreno inclinado os *decumani* estão dispostos horizontalmente e os *cardi*, segundo as linhas de inclinação máxima” (BENEVOLO, 2019, p. 222). Além disso, Lamas adiciona uma questão geográfica importante aos eixos romanos:

A cidade orienta-se de este a oeste – no sentido do nascer ao pôr do sol -, interligando-se a uma ordem cósmica e universal. Os dois eixos principais – o *Decumanus maximus*, O/E; e o *Cardus*, N/S – encontram-se no centro, lugar geométrico da área construída (LAMAS, 1993, p. 144)

Novamente, a inspiração de Santa Fé do Sul nesse tipo de traçado fica evidente: sua avenida mais extensa (“*cardo*”) se posiciona alinhada ao eixo Norte-Sul e apontando para a linha de inclinação máxima do terreno, ao passo que a outra via (“*decumanus*”) se assenta de forma perpendicular a essa direção, apontando para o Leste-Oeste e seguindo paralela ao curso d’água (Ribeirão do Jacú Queimado).

Enfim, fica evidente que Santa Fé do Sul foi projetada visando seu eventual crescimento como um centro regional. Segundo Lima e Basso (2008), a CAIC tinha também intenções de instalar um frigorífico na cidade. Na época, toda carga boiadeira era encaminhada para um frigorífico em Barretos. Dessa maneira, Santa Fé do Sul possivelmente pretendia se tornar um “centro polarizador de negócios da região” (LIMA; BASSO, 2008, p. 21), ou ainda, um centro exportador de carne – visto seus modais de transporte – e havia sido projetada com o aporte urbano para tal.

Não só Santa Fé do Sul, mas outras cidades da região também utilizaram da mesma estratégia para vender terras. No caso da cidade mencionada, fica comprovado que a CAIC não fundou a cidade a esmo, a empresa tinha planejado a urbe para ser um entreposto agrícola que funcionaria em função das terras rurais de sua periferia. Por exemplo, nota-se no projeto da Companhia (Figura 32), a implementação de várias estradas rurais que percorriam pelos limites das chácaras e desembocavam nas ruas da cidade – evidenciando que deveria haver conexão entre o mundo rural e urbano. Deve-se recordar que, argumenta Reis (1990), eram terras inóspitas, selvagens e isoladas no mapa – não haveria desenvolvimento econômico se as propriedades rurais não se articulassem a um centro urbano. Assim como ocorreu com as cidades de São Francisco, Jales, Paranapuã e Santa Albertina – fundadas para promover as terras rurais à venda. Sedeval Nardoque pontua:

Uma das estratégias dos mercadores de terras era promover a fundação de cidades, de patrimônios ou vilas. O objetivo era de estabelecer um referencial para a localidade que se tornava ponto de estabelecimentos de relações comerciais e sociais (NARDOQUE, 2007, p. 65)

1.2.3 No rumo de Santa Fé do Sul: planos para uma nova vila

A promessa de crescimento de Santa Fé do Sul, somada à “garantia de sucesso” que a CAIC passava (LIMA; BASSO, 2008), Rubens de Oliveira Camargo, que trabalhava como gerente em fazendas locais da empresa Almeida Prado S.A., compra uma gleba próxima à cidade e funda um povoado em 1951, intitulado de Rubinéia. Possivelmente, Rubens tinha a ideia de se beneficiar do eventual sucesso da cidade. Inclusive, ele se candidata para ser prefeito de Santa Fé do Sul em 1954, logo quando a urbe é elevada a município. O fato de ter investido em um povoado na localidade e pleitear o cargo de prefeito do município, mostra que Rubens acreditava no potencial da região e almejava conquistar autoridade e presença local. Sua eleição já estava popularmente decidida entre os moradores do município, contudo, Rubens acaba falecendo em um acidente de avião, enquanto fazia propaganda para sua eleição (LIMA; BASSO, 2008).

A relação de Rubens enquanto fundador de Rubinéia e possível prefeito de Santa Fé do Sul retrata, brevemente, e de forma simbólica, mesmo que em período posterior à Velha República, a manutenção de determinadas práticas coronelistas em território paulista. Esse agente, presente na história das cidades do oeste nos séculos XIX e XX, tinha importante papel na conjuntura social e econômica das urbes. Segundo Matos (1990, p. 156-157), o coronel era “quase sempre o chefe político da região”, possuía caráter quase paternal e atuava como intermediário em relações governamentais para garantir melhorias para sua cidade ou zona. Entretanto, essas compensações públicas vinham acompanhadas de “pequenas vantagens pessoais” no cenário político do coronel. Portanto, na história de Rubinéia, existia um ciclo “coronelista”: Rubens poderia garantir seu eleitorado com a criação de Rubinéia, consequentemente, conquistaria poder e autoridade ocupando o cargo de prefeito de Santa Fé do Sul – posição que, enfim, poderia assegurar melhorias para seu povoado.

Por fim, a história urbana de Rubinéia se inicia nesse palco de especulações e esperança de crescimento regional. Rubinéia nasce já com o apoio de uma ferrovia, um porto e uma cidade que se esforçava para se tornar um centro regional.

2 A VELHA RUBINÉIA (1950-1973)

Com o levantamento dos condicionantes que indicaram o campo de possibilidades para a formação da cidade em estudo, podemos nos debruçar sobre Rubinéia em si. Nesse capítulo, será percorrida a trajetória da cidade em seus primeiros anos: desde o desenho urbano e primeiros lotes ocupados até o cenário sociopolítico que, eventualmente, permitiria que Rubinéia fosse afogada. O propósito maior deste capítulo é dar foco à natureza urbanística da história de Rubinéia – tema pouco discutido na literatura consultada. Portanto, será feito um diálogo entre o conhecimento já levantado por outros pesquisadores com as fontes primárias encontradas – principalmente plantas urbanas ou fotografias aéreas, que evidenciam a morfologia urbana do objeto.

Arruamento inicial

A fundação de Rubinéia se deu em 1950 a partir do arruamento da propriedade de Rubens de Oliveira Camargo e Nair Vianna de Camargo. Assim, Rubinéia é nomeada a partir desse casal fundador: Rubens e Nair (Néia). Segundo Calazans (1995), os primeiros ocupantes são Bruno Nilsen e Júlio Montanari e em 1951, Bento Felix instala o bar “Fecha Nunca” próximo ao Porto do Taboado – o bar objetivava dar suporte comercial aos viajantes que chegassem em solo paulista, oferecendo alimento, utensílios, munição, etc. Eventualmente, o bar se tornou um ponto de parada e repouso dos viajantes que acabavam de cruzar o rio Paraná.

Rubinéia se assenta em um palco de eventos positivos ao seu crescimento urbano: Santa Fé do Sul, cidade ao lado, já estava sendo ocupada e especulava ser grande entreposto comercial da região; os trilhos da EFA avançam cada vez mais próximos ao Porto do Taboado, e esse, já era rota obrigatória de passagem para boiadeiros que transportavam gado proveniente de Mato Grosso.

Além disso, é importante ressaltar a notável relação que Rubinéia tinha com o rio Paraná. Antes mesmo de se tornar vila, a região era habitada por pequenos agricultores que usavam as margens para cultivo de grãos para consumo próprio. Portanto, quando a vila de Rubinéia nasce, possivelmente seus moradores partilhavam da mesma rotina – é fato que a primeira Rubinéia possuía caráter

fortemente rural (CALAZANS, 1995; TAKIUCHI, 2010). Inclusive, tinha-se ilhas (num período anterior à inundação) no território do município que forneciam terras excelentes para cultivo. Um dos entrevistados de Nones *et al.* cita uma das ilhas: “perdeu uma ilha de 80 alqueires que era uma ilha que tinha aqui entre o rio Paranaíba e outro, rio Grande, então aqui na ponta da ilha, encontrava os dois “rio” (NONES *et al.*, 2018, p. 8). A ilha em questão se trata da Ilha dos Três Estados (Figura 35), que se localizava na divisa dos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais – relata-se que a ilha possuía terras muito férteis. Outro respondente do autor supracitado menciona outra ilha, dessa vez, a Ilha Grande:

Onde está construída a ponte Rodoferroviária hoje, tinha uma ilha, uma ilha que inclusive tinha vários moradores na ilha, morava gente, criava animais, cavalo, gado, porco, chamava Ilha Grande, eles foram todos para outras regiões. (NONES *et al.*, 2018, p. 12)

Figura 35: Ilha dos Três Estados no território de Rubinéia



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Santa Fé do Sul, s. d.

De acordo com Reis (1990), outra fonte de subsistência ligada ao rio era a pesca¹⁹ – sem contar o fornecimento de água para consumo e limpeza dos

¹⁹ O autor complementa: “Por serem as laterais ribeirinhas cobertas com bastante várzeas, era comum o alagado dessas faixas na época das cheias, e depois, com o refluxo das águas, ficavam as lagoas periódicas ou permanentes onde a pesca era fácil e abundante” (REIS, 1990, 37-38)

rubineenses. Nardoque (2007) também apresenta que, na época da velha Rubinéia, havia a predominância de latifúndios para o pequeno produtor (seguido de terras para arrendamento), ou seja, grande parte dos moradores vivia do cultivo de agricultura de subsistência, tendo como aliado o rio para irrigação do cultivo. Por último, a presença do rio também contribuiu para a presença de argila na região de Rubinéia, uma vez que o material somente ocorre em regiões próximas a cursos d'água. Antes de ser inundada, a cidade detinha duas olarias que tiveram importante papel no fornecimento de tijolos de cerâmica para construção da maior parte das residências locais. Em ambos os trabalhos de Takiuchi (2010) e Nones *et al.* (2018) é constado que esse setor foi fortemente afetado com a inundação, já que a água tomou toda a área em que a argila estava presente. Na análise quantitativa de Takiuchi (2010), foi verificado que na nova Rubinéia não foi implantada uma nova olaria – os profissionais que trabalhavam nesse setor foram transferidos para outros ramos ou se mudaram para Santa Fé do Sul. No levantamento de Nones *et al.*, um dos entrevistados menciona:

A olaria acabou, agora “nóis” não “temo mais” isso hoje, só uma aqui perto de Três Fronteiras. A parte de barro, a parte úmida que seria um barro próprio para essas coisas, foi inundado. (NONES *et al.*, 2018, p. 8)

De maneira semelhante, Ferrari (2020) cita o caso da UHE Nova Avanhandava. A usina foi implementada no curso d'água do rio Tietê, no município de Buritama – as obras tiveram início em 1979 e findaram em 1982. O autor menciona que, após a barragem inundar grande parte do território de sua região, o evento prejudicou muitos produtores de tijolos e telhas de cerâmica, os quais ficaram desalojados após o incidente.

Um outro aspecto acerca da relação cidade e rio identificado na literatura é a utilização da bacia (e outros cursos d'água) para lazer. Um dos entrevistados de Nones *et al.* relata: “eu falo dos córregos, do tempo que a gente tomava banho depois de uma chuva... do tempo que a gente saia pra pescar bagre” (NONES *et al.*, 2018, p. 8), assim, nota-se que, aqui, a pesca está relacionada como uma atividade de lazer, sem mencionar o ato de “tomar banho” no rio. Outro respondente afirma: “Eu gostaria que fosse o normal hoje, no rio, pra gente tá pescando naquele rio, [...] a gente tem é saudade aí da beira do rio, fazer alguma coisa... porque todo mundo gostava.” (NONES *et al.*, 2018, p. 10). O mesmo autor ressalta que, no período anterior à

inundação, havia uma queda d'água na região chamada “Cachoeira da Onça” (Figura 36) – ambiente com muita atratividade para lazer dos moradores e, para os entrevistados, possuía potencial turístico. Nones *et al.*, finaliza:

Pode-se ainda exemplificar uma das principais alterações de paisagens reveladas pela toponímia regional, o alagamento da Cachoeira da Onça, uma das paisagens regionais mais lembradas, sendo que se destaca hoje a inexistência de cachoeiras como referenciais de percepção na região do estudo realizado (NONES *et al.*, 2018, p. 21).

Figura 36: Cachoeira da Onça, no território de Santa Clara d'Oeste



Fonte: Nones *et al.*, 2018, p. 14

Novamente, de maneira análoga, Ferrari (2020) cita o caso da UHE Nova Avanhandava. As águas da barragem submergiram o Salto do Avanhandava (Figura 37) – formação geológica semelhante ao caso anterior: “Juntos, desapareceram para sempre, bens naturais, materiais, sociais, culturais e bens tradicionais – todos ligados à história e à memória da região” (FERRARI, 2020, p. 301). O autor segue relatando que as comunidades locais sentem com a perda do Salto e sua paisagem, lazer e, inclusive, a pesca – como trabalho – que a formação proporcionava.

Figura 37: Salto do Avanhandava



Fonte: Ferrari (2020, p. 302)

Portanto, é notável que o rio Paraná teve papel literalmente vital para a existência de Rubinéia – além de beneficiá-la, indiretamente, com o Porto Taboado que movimentava o comércio da cidade com boiadeiros viajantes. Infelizmente, o rio que tanto contribuiu para a consolidação de Rubinéia como urbe, mais adiante, afogaria a cidade em nome do progresso estipulado pela CESP.

Diferentemente de Santa Fé do Sul, Rubinéia não detinha um plano urbano. A cidade vizinha dispunha de orçamento e mão-de-obra técnica para tal – era fruto da CAIC, empresa que já atuava e possuía experiência no retalhamento de terras. Por outro lado, Rubinéia dispunha apenas do orçamento de um casal. Portanto, Rubinéia nasce de um pensamento mais simples e bidimensional – oposto ao planejamento tridimensional, o arruamento apenas busca dividir a propriedade em lotes menores para a venda, sem pensar no posicionamento de equipamentos urbanos, setorização, etc. De acordo com Ghirardello (2002), mesmo que tratando de cidades criadas um pouco antes, 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 que analisou em seu estudo:

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)

Assim, fica evidente que um arruamento se caracteriza apenas por simples divisão territorial para preparar a terra para uma futura cidade. Como o autor cita, nem mesmo a igreja – que era um elemento de grande importância para a questão social da cidade – era posicionada no desenho. Embora a quadrícula seja um padrão recorrente para essa região paulista, o desenho não é uma exclusividade brasileira. Mundialmente, a expansão urbana por tabuleiro esteve presente nos casos de ampliações para atender o crescimento populacional em cenários capitalistas no século XIX. Nas palavras de Mumford (1982) esses planos teriam o único propósito de rápida divisão de terras – uma conversão direta de fazendas em terrenos para especulação e venda. Além do mais, o arruador não fazia grande planejamento de como conduzir as vias e lotes caso atingissem um limite natural, como um curso d'água. Nesses casos, a quadrícula era replicada por todo o território e, caso atingisse um elemento que impossibilitasse sua continuidade, o traçado era interrompido abruptamente.

Para o caso de Rubinéia, não foram encontrados documentos que comprovem o desenho primário do possível arruamento, contudo, há elementos no traçado que corroboram com essa hipótese. Inclusive, o contexto de sua fundação pode indicar isso: a escassa atuação de engenheiros na região (GHIRARDELLO, 2002), possível baixo orçamento e, ainda, o porte pretendido para a cidade.

Na busca de documentos, o material encontrado mais antigo que ilustra o desenho da cidade é a fotografia aérea do Instituto Geográfico e Cartográfico, datada de 1962 (Figura 38). Embora a fotografia se distancie em 12 anos do início da cidade, a condição em que Rubinéia se encontra na imagem não parece apontar grande distinção de seu estado inicial. A possibilidade dessa hipótese se deve ao fato de que, embora exista um traçado já desenhado no chão da cidade (arruamento), poucas quadras estão ocupadas ou detêm de alguma infraestrutura. A partir disso, o arruamento inicial de Rubinéia se desmembra em duas possibilidades: i) o traçado primordial é o mesmo ilustrado na fotografia e permaneceu sem ou com poucas

alterações ou ii) havia um núcleo de quadras iniciais e, conforme a expansão da cidade, novas quadras foram criadas.

Figura 38: Imagem aérea de Rubinéia (perímetro delimitado pelo pontilhado em vermelho).



Fonte: IGC, 1962, modificado pelo autor.

O elemento que mais se diverge do padrão de desenho de cidades ortogonais apresentado no capítulo anterior²⁰ é a forma arqueada ao sul da cidade (1). A forma irregular se deve à presença EFA (2) que, por sua vez, segue a linha sinuosa do córrego Jacu Queimado (3), logo abaixo da estrada de ferro. De acordo com a literatura, o povoamento de Rubinéia iniciou por volta de 1950, enquanto isso, a EFA somente alcançou a cidade no final de 1952 (CALAZANS, 1995). Também é sabido que, nesta região, a formação de vilas antecede a chegada dos trilhos (LANGENBUCH, 2011). Portanto, é seguro dizer que Rubinéia já existia quando a linha férrea foi traçada e, dessa maneira, já havia um arruamento inicial. Assim, novamente, o traçado gera duas hipóteses: i) já havia uma malha primordial maior, sem grande ocupação, que foi seccionada com a chegada da EFA ou ii) o traçado

²⁰ Comparação possível até com Santa Fé do Sul, que o perímetro urbano gerava uma forma regular.

inicial se resumia à algumas quadras centrais e, com a chegada dos trilhos, a quadrícula foi expandida até o limite máximo, adotando assim, a característica sinuosa. Independentemente de qual hipótese seja a mais correta, ambas são factíveis e essa relação do traçado urbano primordial com a chegada dos trilhos foi recorrente em outras cidades, como cita Silva (2003):

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)

Outro elemento que pode ter determinado a morfologia da primeira Rubinéia é a presença de latifúndios de outros proprietários. Essa questão é patente ao verificar um grande maciço de árvores na parte superior do traçado. A propriedade em questão é de José de Carvalho “Zico” Diniz. De acordo com a literatura, Diniz era um latifundiário que detinha grandes porções de terra na região – inclusive, fazia questão de possuir as propriedades que tivessem maior valor em razão de sua posição. O posicionamento de José Diniz se resumia a um princípio: “terra não se dá, não se empresta, não se vende; terra a gente toma, ou – se não puder tomar – compra. Compra e paga só pelas metades” (REIS, 1990, p. 15). Segundo Reis, a propriedade ao norte de Rubinéia se tratava da Fazenda Mariana – o latifúndio detinha grande quantidade de madeira de lei que seria vendida e, posteriormente, a área seria destinada à pastagem:

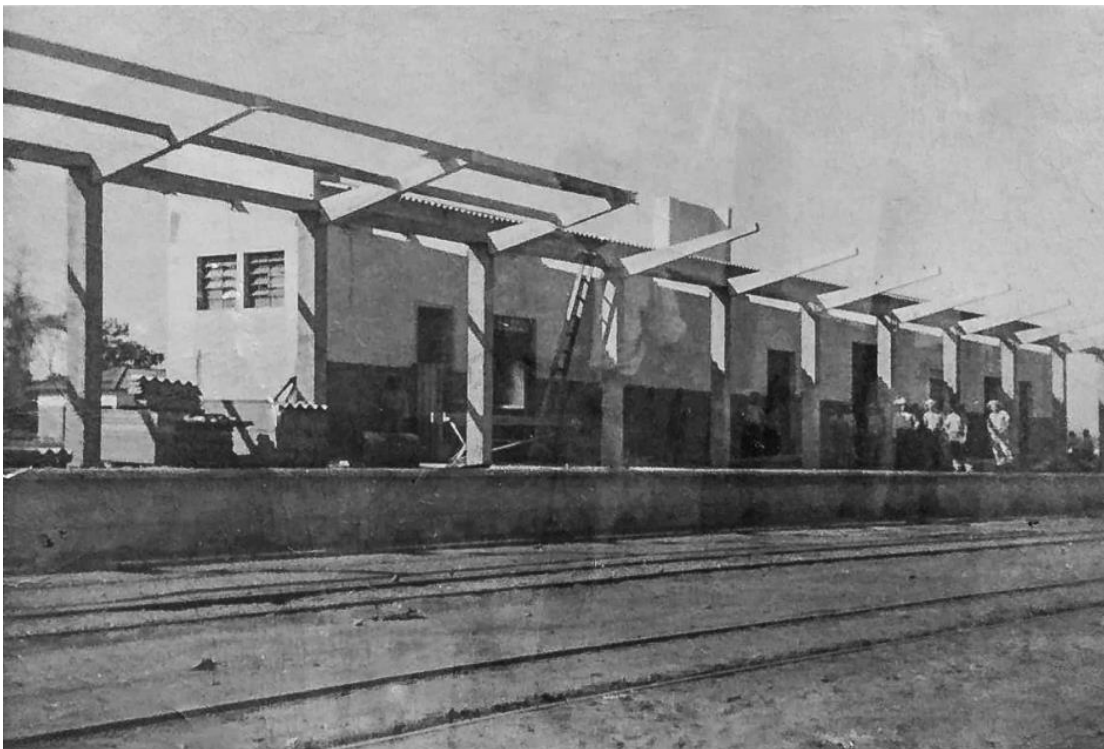
A fazenda Mariana, na época com 1.300 alqueires, repartia-se em duas porções, descrevendo uma imensa meia lua, cercando o antigo distrito de Rubinéia por três lados: ao Norte, ao Sul e ao lado Oeste margeando o rio Paraná. Rubinéia ficava ali, engastada no latifúndio, espremida nas três faces, pressionando e sofrendo pressão, querendo se expandir e encontrando resistência na fome da terra por parte de Zino Diniz (REIS, 1990, p. 36).

Em suma, o traçado de Rubinéia parece já nascer num território enclausurado: rodeada por propriedades de particulares que impediram seu avanço e a própria Estrada de Ferro Araraquara. Assim, a malha da cidade pode ser apenas resumida à segmentação em quadrículas do que se realmente tinha disponível em questão de solo.

2.1.1 Primeiros avanços

Embora as primeiras instalações na cidade datam desde 1950, a cidade só ganhou alguma notoriedade após a vinda dos trilhos da Araraquara. A estação foi inaugurada em 02 de outubro de 1952 e foi um grande marco para a urbe, pois posicionou Rubinéia em uma rede de cidades (da Araraquarense) que se conectava com o restante do estado e com a capital. Embora estivesse locada em Rubinéia, a estação não recebeu o nome da cidade, mas sim, “Estação Presidente Vargas”. Essa decisão foge da prática comum de que a estação era batizada com o nome da cidade, por exemplo, a sua vizinha, “Estação de Santa Fé do Sul”. Nesse caso, a estação foi batizada dessa maneira por desembocar no Porto Presidente Vargas (antigo Porto Taboado). Quanto sua edificação (Figura 39), se mostra de arquitetura simples: um único prédio longitudinal, livre de quaisquer ornamentos e junto à uma cobertura composta de pilares de concreto em forma de “Y”, também sem apresentar quaisquer ornamentos – talvez, de caráter modernista. Inclusive, a estação em Rubinéia se assemelha muito com as estações de Santa Fé do Sul, Jales, Estrela D’Oeste e Fernandópolis (Figura 40) – todas cidades vizinhas ou próximas, que participam do mesmo entroncamento da EFA e que foram construídas em datas muito próximas. Dessa maneira, é provável que a companhia férrea estipulava um padrão (inclusive, modular) que seria replicado na construção dessas estações.

Figura 39: Estação Presidente Vargas em Rubinéia ainda em construção



Fonte: Museu Histórico e Cultural de Rubinéia, s.d.

Figura 40: Estações de Fernandópolis (esquerda), Jales (direita superior) e Santa Fé do Sul (direita inferior)



Fonte: Acervo de Ralph M. Giesbrecht, disponível em: www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 01 mai. 2022.

Segundo Calazans (1995), a vinda da EFA para cidade trouxe consigo uma série de oportunidades de empregos, permitindo a fixação de um grande número de trabalhadores na cidade: “a cidade chegou a ter até oitenta famílias de ferroviários residentes” (CALAZANS, 1995, p. 12). A autora ainda destaca que, pelo fato da estação em Rubinéia ser o terminal da linha, isso fez com que o número de residentes aumentasse e que, além disso, possibilitou melhorias para a vila, como a criação do Grupo Escolar em 1953. Inclusive, nesse mesmo ano, Rubinéia já era elevada para Distrito de Santa Fé do Sul – enquanto essa, se tornava Município.

Grande parte das melhorias urbanas apareceram em meados da década de 1960, após Rubinéia conquistar sua emancipação política. Nesse período, o município abrigava quase dez mil habitantes e já possuía diversos equipamentos, como Ginásio Estadual, posto de correios, cemitério e delegacia. Quanto à infraestrutura urbana, Rubinéia possuía telefonia e iluminação de mercúrio, mas suas ruas ainda não eram pavimentadas e não possuía calçamento – ilustrado pela Figura 41 (CALAZANS, 1995).

Figura 41: Paisagem urbana da cidade (Rua Cecília Meirelles).



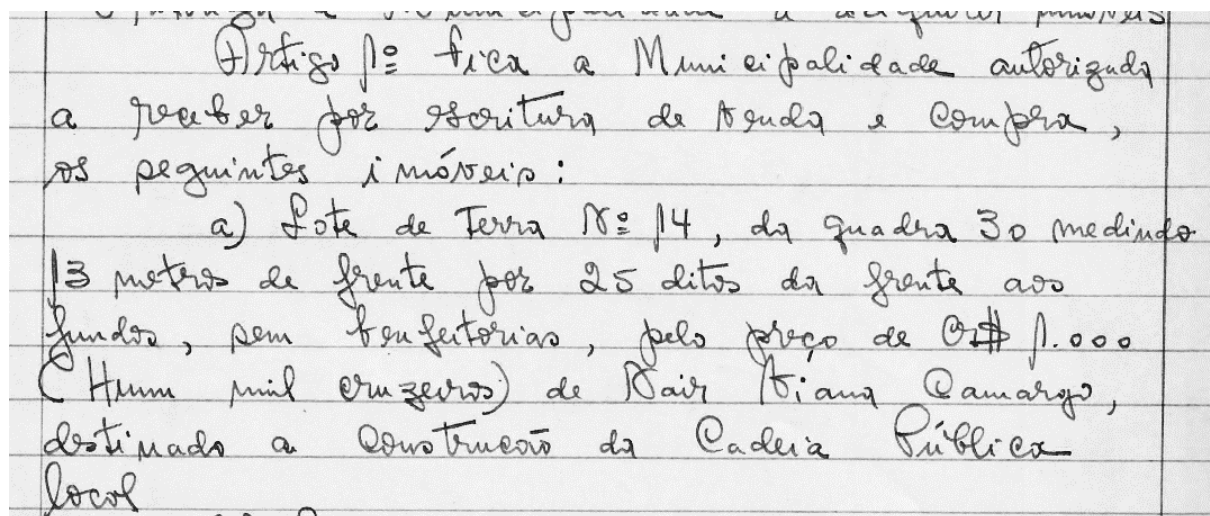
Fonte: Museu Histórico e Cultural de Rubinéia, s.d.

Durante esse período de melhorias urbanas, muitos lotes que eram de propriedade da família fundadora (Camargo) foram transferidos para o domínio municipal. Por exemplo, em 1965, a Prefeitura da cidade estipula o recebimento dos

equipamentos públicos por doação. Por outro lado, em 1966, o município adquire um lote de Nair Vianna de Camargo (viúva do fundador) para a construção da Cadeia Pública (Figura 42). Essa mesma relação comercial entre município e fundador é vista no trabalho de Nardoque (2007). O autor sinaliza o caso de Jales: após ter toda a área inicial (doada pelo fundador) ocupada, o município precisava expandir a malha e criar novos loteamentos. Contudo, as terras mais apropriadas estavam em posse da família fundadora. O autor comenta que houve diversas disputas de interesses políticos e financeiros para a viabilização de novos loteamentos para cidade, em suma:

A cidade transformou-se em negócio e não somente *locus* de satisfação da necessidade primária de morar. [...] os Jales que possuem significativa área de expansão urbana, não trabalham com a lógica das satisfações de morar dos consumidores, mas puramente mercantis, transformando suas áreas rurais em urbanas através de novos empreendimentos imobiliários. (NARDOQUE, 2007, p. 422)

Figura 42: Trecho da Lei 49, de 16 de maio de 1966, evidenciando a compra de lote de propriedade da família fundadora.

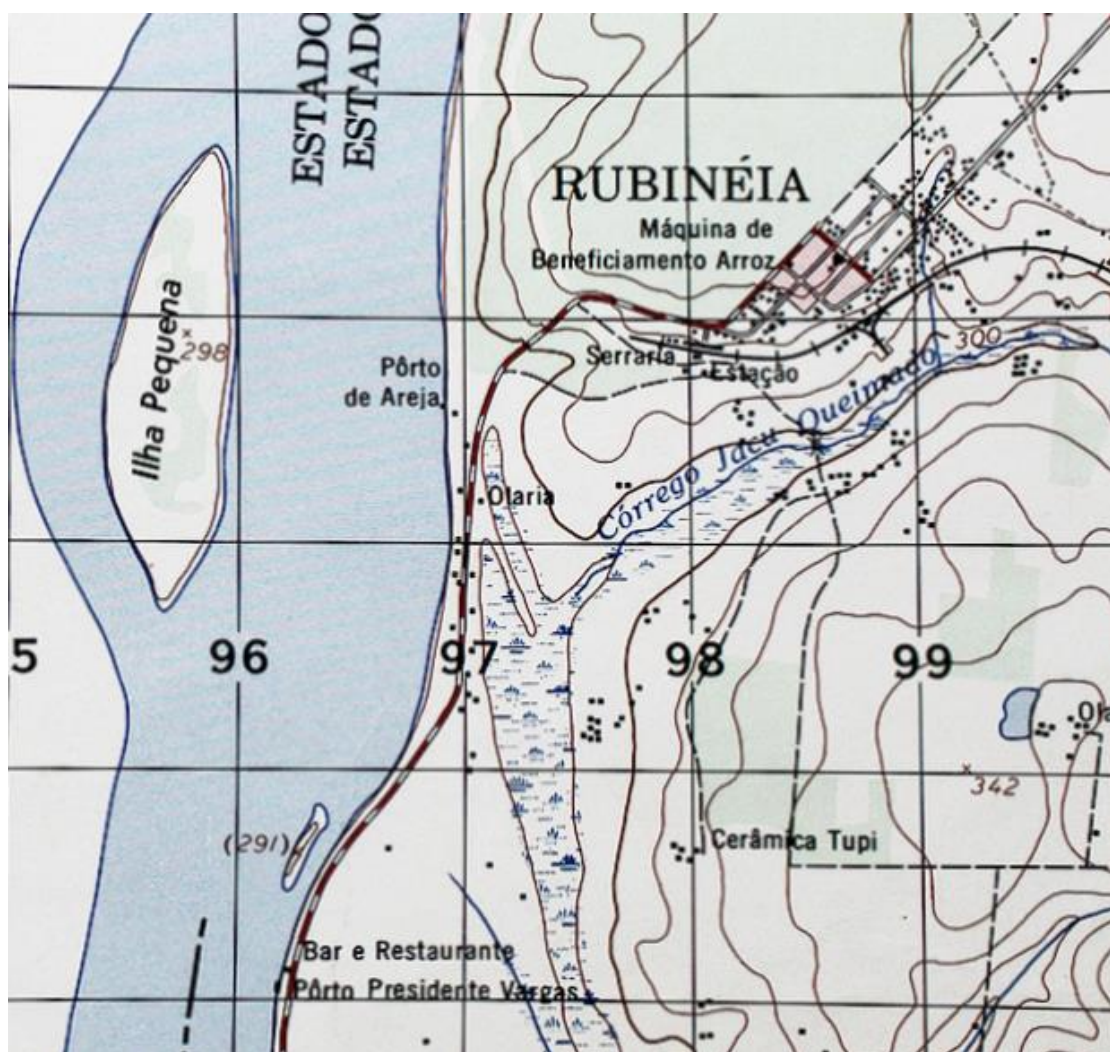


Fonte: Prefeitura Municipal de Rubinéia, 1966.

Os anos seguintes não apresentam mudanças urbanas expressivas para Rubinéia, de acordo com as fontes primárias coletadas. Durante a pesquisa, foi identificada uma planta de levantamento topográfico feita pelo IGC em 1965. Nela, é tido o mapeamento da cidade, com levantamento de algumas benfeitorias e marcos urbanos: estão presentes a Estação, o Porto Presidente Vargas e, ao lado, um “Bar e

Restaurante”²¹, máquina de beneficiamento de arroz, além de fornecedores de construção civil (olaria, cerâmica e serraria). Embora tenha sido desenhada de forma pouco detalhada, a malha urbana não aparenta expansões em comparação com a fotografia aérea de 1962 (Figura 43).

Figura 43: Planta de levantamento topográfico de Rubinéia.



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1965.

A fonte primária que data os últimos momentos de Rubinéia é a fotografia aérea do IGC, registrada em 1972 (Figura 44). Nessa imagem, é possível identificar, com maior clareza, o estado urbano da cidade. Novamente, a malha urbana não aparenta ter alguma expansão expressiva. Ou seja, desde seu início, Rubinéia conteve sua malha urbana – ao comparar as fotografias de 1962 e 1972, nenhuma

²¹ Provavelmente, o bar “Fecha Nunca”, citado por Calazans (1995).

mudança expressiva na quadrícula é identificada. Entretanto, é significativo que na segunda fotografia as quadras estão mais ocupadas – é visto o desenho geométrico produzido na praça da Matriz da cidade, além da presença de edifícios e arborização nos lotes.

Figura 44: Fotografia aérea de Rubinéia.



Fonte: IGC, 1972.

Talvez, a mudança mais expressiva entre as imagens não esteja em Rubinéia, mas sim, em seus arredores. Na fotografia de 1962 (Figura 38), é presente um grande maciço de árvores ao norte da cidade (a fazenda Mariana, de José Diniz) – omissa na imagem de 1972. O proprietário da fazenda era conhecido na região por possuir diversos alqueires de terras em posições privilegiadas (como essa, ao lado do rio Paraná). Reis (1990) afirma que o latifundiário aplicava seu capital em terras de pioneirismo que, eventualmente, se valorizariam: “além da aquisição do direito de posse, a ocupação e preservação das fontes de riqueza ali contidas” (REIS, 1990, p. 15). Talvez, por esse fato, a porção de terras apareça preservada por quase uma década – fruto da especulação. Finalmente, a ausência da vegetação na fotografia de

1972 pode ser explicada pela própria inundação da região – visto que as terras seriam afogadas, o latifundiário se aproveitou da matéria prima para obtenção de capital.

Para finalizar, quanto à evolução da paisagem urbana, pouco pode ser comprovado por meio de fontes primárias. Esse problema se deve ao fato de que grande parte das fotografias coletadas não estão datadas. Contudo, é possível especular qual material é mais recente que outro com base nas melhorias urbanas apresentadas ou intensidade da ocupação do solo. De todo acervo levantado, uma fotografia aérea é a que mais chama atenção: uma vista para a Praça da Matriz, com o rio Paraná ao fundo (Figura 45). Essa fotografia em questão é a que mais sinaliza o grau de ocupação das quadras de Rubinéia.

Figura 45: Fotografia aérea de Rubinéia com vista para a Praça da Igreja Matriz e o rio Paraná ao fundo.



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Rubinéia, s.d.

De maneira geral, a cidade ainda se apresenta de maneira simples: ruas não pavimentadas, sem calçamento, poucos postes de energia ou comunicação (não aparentam ter iluminação integrada) e as quadras não aparecem totalmente preenchidas. O nível construtivo da cidade é basicamente homogêneo – construções térreas de forma quadrada ou retangular com telhado colonial. Na fotografia, todos os

lotes têm acesso direto à via pública, com nenhum elemento restritivo (como portões, cercas, etc.), evidenciando a segurança na cidade. As únicas construções que saem desse estilo arquitetônico são a Igreja Matriz e os prédios comerciais ou públicos. A Igreja se configura numa planta regular guardada por telhado colonial de duas águas – o prédio se destaca apenas por sua ornamentação simples de caráter religioso. Já os prédios comerciais e públicos apenas se diferenciam das residências pelas portas de aço de enrolar, como é visto na Figura 46.

Figura 46: Exemplo de prédio público em Rubinéia - portas de enrolar de aço, telhado colonial com platibanda pouco ornamentada e planta quadrada.



Fonte: Museu Histórico e Cultural de Rubinéia, s.d.

2.2 Contexto sociopolítico

Antes de adentrarmos, de fato, nos últimos anos de Rubinéia, é necessária a concepção do palco que possibilitou eventos como a inundação de cidades por completo. Portanto, será feito um breve resumo da conjuntura sociopolítica da época: é preciso entender qual o posicionamento do país (ou melhor, de seus líderes) quanto aos empreendimentos que arrasariam centenas de alqueires com seus impactos. Na próxima seção, será discutido, mais especificamente, sobre o empreendimento

hidrelétrico que impactaria diretamente na vida de Rubinéia e em todas as cidades de seu entorno.

Após o Golpe de 1964, o Brasil detinha economia próspera, sendo uma das mais crescentes no período de 1890 a 1960, segundo Caldeira (2017). A proposta político-administrativa era de incentivar a indústria brasileira e crescer o mercado interno. Portanto, o regime militar promoveu a estatização das indústrias e garantiu a presença do Estado na economia. De acordo com o mesmo autor, antes de 1964, o país contava com 12 estatais, três anos depois, o número subiu para 44. Ou seja, a ideologia que guiava essa época era o forte nacionalismo e o desejo de garantir que o Brasil suprisse suas próprias demandas – desse modo, justificava-se a criação da grande quantidade de estatais.

Segundo Taroco (2018), logo na Era Vargas, identificou-se a ideia inicial desenvolvimentista que conciliava o nacionalismo e a rápida industrialização do país. Em seu primeiro governo, Vargas destacou o papel estatal para a industrialização nacional. Já em seu segundo governo, Vargas intensificou o ideário desenvolvimentista. Assim, esse legado ideológico é continuado pelos militares, fortalecido ainda mais pela postura rígida e nacionalista de seus líderes.

A proposta do governo era de “povoar para desenvolver”, ou seja, almejava-se expandir a ocupação territorial dinamizando as regiões mais internas do país. Assim, a ocupação territorial estaria muito ligada à industrialização do país – nessa fase, as indústrias começaram a se instalar mais ao oeste do Estado de São Paulo, uma vez que as regiões metropolitanas já detinham grande aglutinamento industrial.

Por conta da acelerada industrialização “pesada”, como a siderúrgica e de cimento, somada à rápida urbanização do interior de São Paulo, a demanda energética paulista aumentou consideravelmente. Além do mais, a crise do petróleo dos anos de 1970 foi decisiva na substituição da energia térmica para a energia gerada por hidrelétricas. Por exemplo, no período de 1956 a 1964, o governo investiu fortemente na expansão de fontes energéticas, dobrando a capacidade de desenvolvimento das usinas brasileiras (PUPIM, 2008). Nas palavras Gonçalves e Vaz:

Em pleno “Milagre econômico”, os setores desenvolvimentistas militares passaram a preocupar-se com a ultrapassada infraestrutura nacional, o desenvolvimento industrial precisava de incentivos para que não caísse no esgotamento e cabia ao Estado suprir as necessidades da burguesia industrial (GONÇALVES; VAZ, 2020, p. 140)

De acordo com Martin (2016), para que novas frentes econômicas surgissem, era necessária uma infraestrutura básica (como mencionado na citação anterior), sendo parte vital dela, os complexos hidrelétricos (a energia, de modo geral). Além do mais, de acordo com Pupim (2008), esse período se caracterizou pela implantação de uma nova forma de indústria – a industrialização pesada – que tinha por objetivo fabricar bens de consumo e que exigia produção de energia farta.

Com a crescente economia internacional, guiada pelo comércio do petróleo, havia abundância de crédito – e foi com esses recursos que os militares promoveram o “crescimento” da economia brasileira e sua estatização. Todo o projeto foi descrito no Plano Nacional de Desenvolvimento I:

Nele havia previsão para construir, ao mesmo tempo, tudo o que faltava para o país virar uma grande potência: usinas nucleares, empresas petroquímicas, siderúrgicas, mineradoras, indústria pesadas, novas ferrovias e rodovias, energias alternativas ao petróleo, hidrelétricas, centros de pesquisa (CALDEIRA, 2017, p. 643).

Assim, o objetivo do Plano seria tomar emprestado o capital externo e investir na criação de estatais nacionais, principalmente as que suprissem os elementos demandados pelas indústrias. Isso isolaria o Brasil das relações comerciais externas e promoveria o atendimento próprio às demandas nacionais: “a entrada do Estado no setor de centrais elétricas, linhas de transmissão e sistemas de distribuição de energia abriu o mercado às empresas brasileiras de energia, substituindo as firmas estrangeiras, que prestavam serviços para as concessionárias forâneas” (CAMPOS, 2012, p. 388).

Como mencionado anteriormente, uma das infraestruturas mais relevantes que contemplavam o Plano I eram as usinas hidrelétricas. O estado de São Paulo apresentava grande potencial econômico na época, entretanto, o desenvolvimento de seu setor industrial exigia a ampliação do parque energético, especialmente no interior do Estado – “regiões detentoras de grande potencial industrial, mas que estava

ameaçado pela falta de energia” (MARTIN, 2016, p. 26). Portanto, as décadas de 1960 a 1980 foram marcadas pelo desenvolvimento do setor de energia (principalmente o paulista e o Sudeste, no geral), que fez dos complexos hidrelétricos importantes chaves para o “progresso” pautado na industrialização.

O estudo de Martin (2016) indicou que as propagandas apresentadas na época da instalação do Complexo Hidrelétrico de Urubupungá (do qual a UHE de Ilha Solteira pertence) apresentavam a região como a “zona central do progresso” e o “novo caminho da expansão energética nacional”, além de adjetivar o rio Paraná como “rio do futuro”. O autor comenta que tais termos foram veiculados num jornal chamado “O Barrageiro”, editado exclusivamente pela equipe do Complexo de Urubupungá. Alguns relatórios de atividades e boletins informativos eram veiculados entre administradores do Complexo, mas o periódico tinha o propósito de circular entre os operários e suas famílias. “servindo assim como um mecanismo ideológico de notícias, formador de opinião e substrato veicular dos acontecimentos organizativos e promocionais do complexo hidrelétrico” (MARTIN, 2016, p. 297). Por exemplo, numa manchete de 1972 (Figura 47), o jornal exibe o título “Abram alas... deixem o progresso passar” – reforço do caráter ideológico do jornal.

Figura 47: Edição de 1972 do jornal O Barrageiro



Além desse jornal, editado com o exclusivo propósito de promover as UHEs do Complexo, outras propagandas foram veiculadas em revistas de circulação nacional, como aponta Assis (2005). Para o autor, as propagandas nas décadas de 1970-1980 destacam, principalmente, o papel intervencionista das UHEs com imagens de obras modificando o meio ambiente, principalmente o rio, para seu funcionamento.

É importante destacar que, somente a CESP – companhia encarregada por essas instalações no Estado de São Paulo – entregou aproximadamente 20 usinas hidrelétricas entre o início da década de 1960 e final de 1980: “A CESP, criada em 1966 reunindo seis companhias estaduais de energia, foi controlada por engenheiros da USP durante a ditadura [...] o foco da empresa durante o regime foram as grandes hidrelétricas para a indústria paulista” (CAMPOS, 2012, p. 396). Dentre as principais hidrelétricas, cita-se: UHE de Ilha Solteira, Três Irmãos, Porto Primavera, Paraibuna e Jaguari.

Portanto, foi nessa conjuntura que a inundação de vários territórios (e cidades) aconteceu – resultado de um período de ausência de democracia e anseio pela industrialização pesada e suas demandas energéticas e espaciais. A industrialização de São Paulo somada à grande movimentação populacional para as zonas urbanas - ou expulsão populacional das zonas rurais, segundo Pupim (2008) – exigiu novas fontes energéticas para suprir as demandas. Na mesma linha, o governo federal, a partir do Plano Nacional de Desenvolvimento I, estimulava a criação de estatais que pudessem suprir essas exigências nacionais. Por fim, o último pilar que possibilitaria a implantação desses grandes projetos seria o próprio regime militar e a impossibilidade de reação dos envolvidos, devido à ausência de democracia.

Os projetos de represamento de rios para hidrelétricas acarretam grandes consequências adversas, principalmente a inundação da área lindeira ao rio – abrigo de diversa variedade de fauna e flora, além de população ribeirinha. Contudo, nem sempre essas áreas estão desocupadas ou não urbanizadas, como foi o caso de Rubinéia e de outras cidades da região. Calazans (1995) relata que a desapropriação dos moradores não foi fácil e nem acolhida – inclusive, o prefeito do período foi o último a deixar a cidade e em pouco tempo antes da inundação ocorrer.

De maneira geral, as empresas que lideravam a implantação de UHEs envoltas no momento de restrita liberdade, tendiam a considerar as populações atingidas como meros obstáculos para a construção do projeto hidrelétrico. Assim, o cálculo das pessoas a serem reassentadas e indenizadas entra na mesma conta dos valores de custo da construção, sem que se mensure os impactos sociais (PINTO, 2012).

Para se ter ideia da questão autoritária da época da inundação, Takiuchi (2010) entrevistou 25 moradores que foram afetados pela decisão unilateral da CESP. Dessa totalidade, cinco pessoas responderam que não contestaram a decisão da empresa pois “Não adiantava, era coisa do governo”. Entre outras respostas, lista-se: “Não iria adiantar nada. Já estava tudo resolvido”, “Não adiantava, a pessoa saia por bem ou por mal” e “Não adiantava nada. O certo era procurar outro local para morar”.

Certamente, havia aqueles que se negavam ao destino – como o notável caso de Aparecido Galdino, que lutou contra a imposição e acabou preso e torturado. Sua história será brevemente discutida nas próximas seções textuais, uma vez que o caso reflete o enredo político ocorrido para que Rubinéia pudesse ser inundada. Portanto, é visível a presença política-militar por trás desses projetos – tudo pelo progresso econômico.

Para finalizar, no levantamento de Takiuchi (2010), houve publicidade otimista e favorável para a construção da barragem. Segundo o autor, a propaganda oficial da construção de UHEs não considerava os impactos sociais e ambientais. A publicidade visava em apresentar as barragens como elemento indispensável para o progresso nacional. Assis (2005) analisou anúncios veiculados acerca da construção desses parques energéticos – a propaganda enfatizava a geração de empregos de forma direta ou indireta, a melhoria da qualidade de vida, crescimento econômico a nível nacional e desenvolvimento e progresso do Brasil. Sobre tal questão, Takiuchi (2010) comenta:

Essa ação do Governo, com a implantação de novos empreendimentos, a qualquer custo, para a geração de energia, está presente nas mídias: elas escondem as tensões sociais que esse tipo de obra leva para as regiões onde são pensadas e implantadas, dado que, esse tipo de empreendimento altera a dinâmica social e torna imprevisível o destino dos desabrigados pela inundação. Portanto, quanto menos considerada pela propaganda do regime militar da

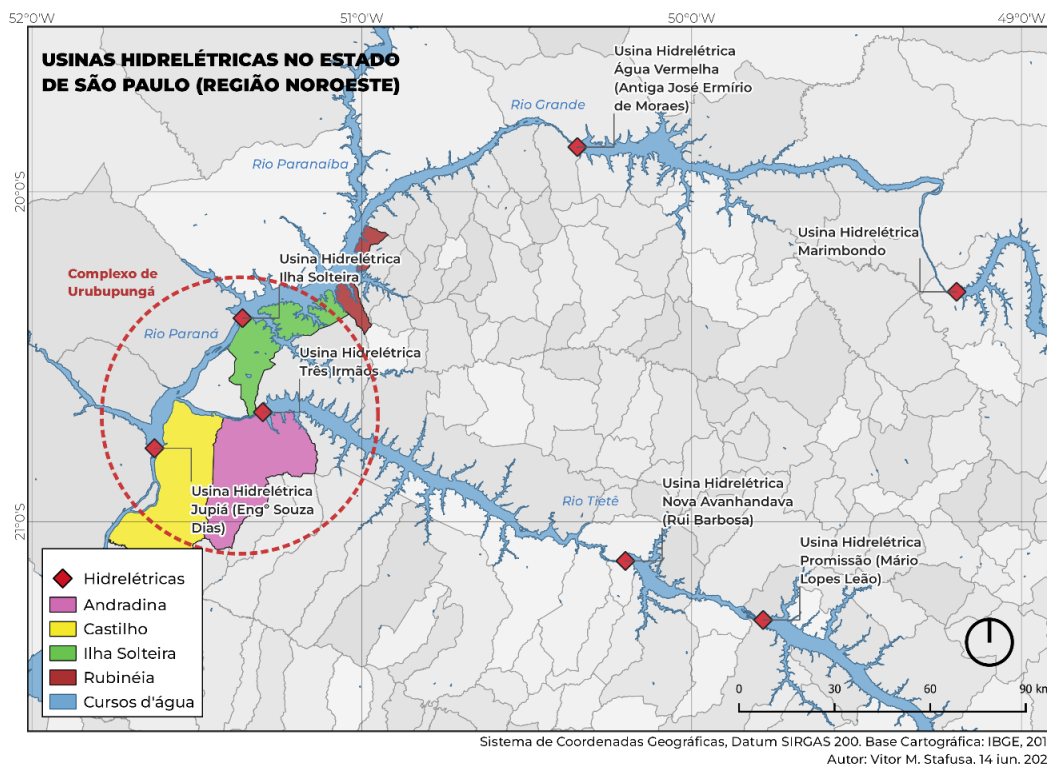
época, maior e melhor imagens são passadas às populações atingidas pela “grandiosidade das obras de barragem” (TAKIUCHI, 2010, p. 41)

Entretanto, certamente, os resultados da implantação de tais barragens não foram positivos. Para o caso em estudo, a UHE de Ilha Solteira gerou os seguintes prejuízos: as verbas indenizatórias se mostraram insuficientes para a população e município, houve desestruturação da cadeia produtiva e comercial, não houve diálogo quanto ao destino dos moradores e, acima de tudo, a decisão da construção da usina foi unilateral.

2.3 Grandes empreendimentos: o Complexo hidrelétrico de Urubupungá

O cenário nacional, principalmente o paulista, carecia de maior aporte energético para sustentar as novas plantas industriais que haviam se instalado ou estavam em fase de instalação, além do próprio crescimento urbano do Estado. Para atender às demandas paulistas, surgia o Complexo Hidrelétrico de Urubupungá. A iniciativa nasceu quase duas décadas anterior à finalização da obra. No início da década de 1950, os representantes dos governos de São Paulo, Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Goiás e Minas Gerais se reuniram a fim de discutir formas de fomentar o desenvolvimento social e econômico dessas regiões – para tal, a questão energética deveria ser atendida. Após estudos de viabilidade, foi constatado o potencial energético do rio Paraná e planejada a construção das três usinas que formariam o Complexo de Urubupungá: a Usina de Jupia, Ilha Solteira e Três Irmãos. A imagem abaixo (Figura 48) ilustra as UHEs presentes na região noroeste do Estado de São Paulo, com a indicação do complexo Urubupungá (Ilha Solteira, Jupia e Três Irmãos) e suas respectivas cidades-sede.

Figura 48: Usinas Hidrelétricas no Estado de São Paulo (região noroeste)



Fonte: O autor, a partir de IBGE (2017).

A construção de todo Complexo seria de iniciativa de estatais brasileiras – na verdade, posteriormente, a construção se resumiria a uma única empresa: a CESP. A Companhia Energética de São Paulo (CESP) foi resultado da fusão de diversas companhias que executavam e administravam outras usinas, como a própria Centrais Elétricas de Urubupungá (CELUSA). A primeira fase do projeto se dava pela construção da UHE de Jupiá, que iniciou suas operações em 1969. A segunda etapa foi a construção da UHE de Ilha Solteira, que teve seu início em 1966 – entretanto, o cronograma do projeto foi comprometido em razão de diversas adversidades: falta de mão de obra qualificada, baixa concentração de moradores na área, custos de transporte para trazer trabalhadores qualificados para a região e o fato da UHE de Jupiá estar sendo construída concomitantemente a essa conjuntura. De fato, os obstáculos que inviabilizavam a construção se resumiam em falta de pessoal – tanto em questão de mão de obra, quanto relacionada a estrutura urbana-regional.

De acordo com o IBGE, o povoado existente em Ilha Solteira detinha rede urbana precária – o relevo do povoado se dava por conta da pecuária extensiva,

portanto, suas terras eram preenchidas por grandes áreas de baixa densidade populacional, além de estarem distantes de centros urbanos maiores (Santa Fé do Sul, por exemplo, que ainda estava em desenvolvimento incipiente, se localiza a mais de 60km de Ilha Solteira – deve-se recordar, também, que grande parte das rodovias ainda não eram pavimentadas). De fato, o impulso urbano de Ilha Solteira só ocorreu em virtude da construção da UHE – para solucionar a questão dos gastos em locomoção de pessoal, se criou um alojamento que evoluiu para vila operária e fez com que Ilha Solteira tivesse a infraestrutura urbana necessária para ser considerada uma cidade.

A construção de grandes acampamentos para abrigar os trabalhadores já era um procedimento quase padrão na construção de UHE – a maioria se localizava em áreas ainda pouco ocupadas e desenvolvidas. Por exemplo, na construção da UHE de Jupia, criou-se um grande alojamento para os colaboradores, contudo, foi destruído com a conclusão das obras. Em resumo, nas palavras de Mendonça (2004):

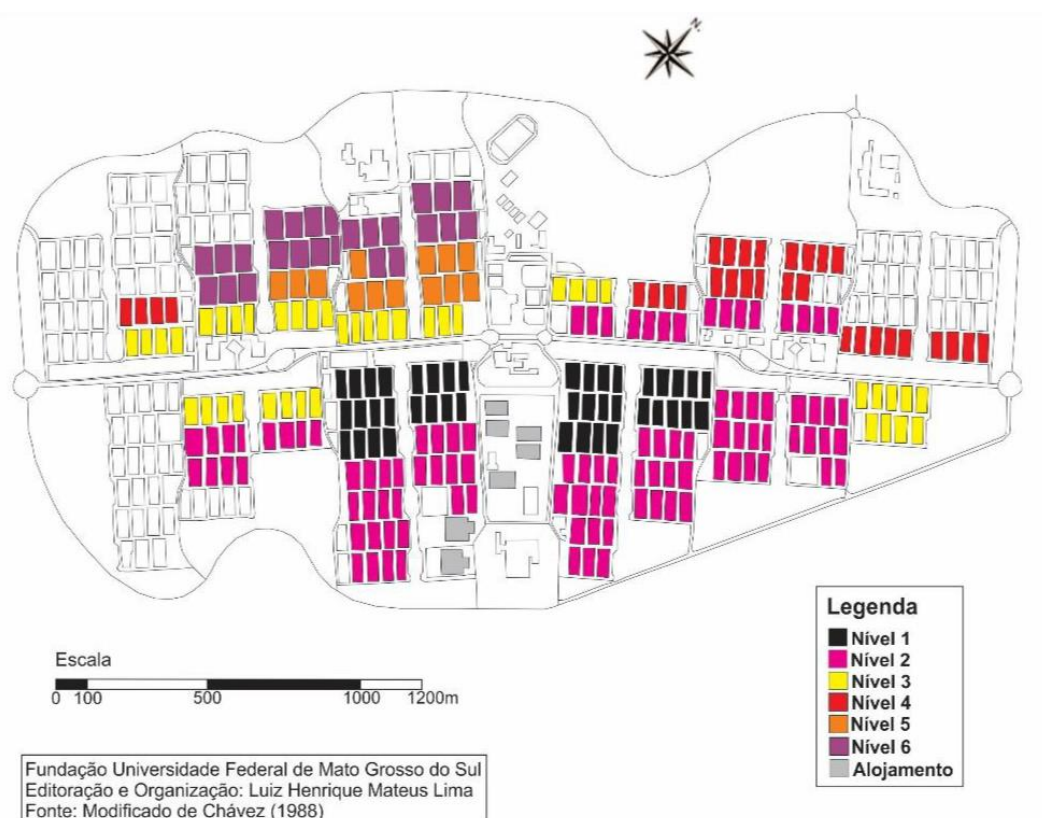
A construção de usinas de grande porte, em uma região carente do apoio dos grandes centros urbanos, exigia a edificação de alojamentos de solteiros, de vilas operárias e de instalações para a residência dos operadores das máquinas, construções estas que dariam sustentação às obras em curso (MENDONÇA, 2004, p. 26).

Contudo, o caso do acampamento da UHE de Ilha Solteira era diferente: argumentava-se que o alojamento deveria possuir “todas as características de uma cidade”, ou seja, deveria ser uma instalação que, eventualmente, poderia se tornar um núcleo urbano fixo no território (D’ALMEIDA, 2011). Esses anseios claramente se alinhavam com a conjuntura urbana da época – havia poucas cidades próximas e ainda, em grande parte, de características rurais. Assim, quando as obras da UHE finalizassem, a região poderia contar com centro urbano de infraestrutura desenvolvida (MENDONÇA, 2004). De acordo com Mendonça (2004), a construção teve início em 1966 e estava prevista para ser finalizada em 1980, ou seja, 13 anos de trabalho. O número de encarregados que deveriam residir na região por esse período, especulava-se chegar à casa de 40 mil pessoas – portanto, o funcionamento desse acampamento e seu destino após a finalização da obra se colocava na dimensão de um problema de cunho urbanístico. O mesmo autor descreve que o

projeto urbano passaria por três fases: acampamento, acampamento-cidade e, por fim, cidade.

O acampamento (e futura cidade) foi idealizado de forma simples, mas pragmática, levando em conta as características sociais dos colaboradores. A cidade se assentaria em forma linear e previa a setorização de funções habitação, lazer e comércio, como preconizava o zoneamento modernista da época. Na questão habitacional, o plano dividiu a zona em níveis que representariam a ocupação do colaborador no projeto. Foram categorizados seis níveis, sendo os primeiros, os funcionários de obras e serviços, e os últimos, os encarregados técnicos e de nível universitário. Consequentemente, essa setorização dividiu os funcionários do empreendimento (divisão entre baixo e alto escalão) e deu privilégio aos encarregados de maior nível. Na divisão, casas geminadas de nível arquitetônico inferior eram destinadas aos encarregados de obras e serviços, por outro lado, casas desassociadas e com área verde contemplavam os colaboradores de nível universitário (MENDONÇA, 2004). A Figura 49 ilustra a distribuição dos níveis hierárquicos pela cidade:

Figura 49: Distribuição dos tipos de habitação da cidade de Ilha Solteira – SP



Fonte: Lima (2013, p. 156)

Com o encaminhamento da solução para a infraestrutura urbana precária, o projeto da UHE poderia ter sequência, contudo, era necessário identificar os impactos que o empreendimento poderia causar na região, primeiramente. Uma UHE trabalha com a água proveniente de uma bacia hidrográfica, mais especificamente, seu represamento. Nas palavras de Calazans (1995):

A água de um rio é represada através da construção de uma barragem. Esta água represada é conduzida, por meio de grandes tubulações, até uma turbina (roda com pás) que gira. Por sua vez, a turbina está ligada a um gerador de energia elétrica de um eixo. O gerador entra em movimento [...] e surge a corrente elétrica (CALAZANS, 1995, p. 24).

Como resultado, a intervenção causada por esses empreendimentos em bacias – principalmente a barragem do fluxo de água – causa inúmeros impactos de dimensões ambientais e sociais. Dentre os principais prejuízos trazidos pelas barragens, lista-se a inundação de terras de potencial agropecuário, áreas habitadas ou com potencial e inutilização de vias de comunicação, como estradas ou portos. No aspecto ambiental, a inundação pode causar a submersão de recursos minerais, deformações no solo por conta da carga exercida pela água, perda da mata ciliar lindeira ao rio, formação de gases tóxicos, etc. (CALAZANS, 1995). Para Sousa (2000), os projetos hidrelétricos causam impactos sociais em dois níveis: difuso e pontual. O primeiro se trata da visão a nível macro que se tem acerca do empreendimento – progresso para todos, é geração de energia que contribuirá para o desenvolvimento de todo estado. O segundo, pontual, recai sobre a sociedade – a que será duramente impactada pelas ocorrências direta da UHE no território. Nessa questão, percebe-se a dualidade de visões – a desenvolvimentista, que não vê ou não se preocupa com os impactos causados, pois não será a parte afetada, e a sua contraposição, que será a porção mais prejudicada, onde se verifica que as consequências e impactos são maiores que o próprio progresso trazido por elas.

No caso da UHE de Ilha Solteira, o represamento do rio Paraná resultou na inundação de 1.231 km² de terras – além das adversidades sociais causadas por isso. Para quantificar, a área inundada pela UHE de Ilha Solteira em algumas das principais cidades da região é demonstrada na Tabela 1:

Tabela 1: Área inundada de alguns municípios

Cidade	Área inundada aproximada
Rubinéia	63.1 km ²
Santa Fé do Sul	28.9 km ²
Três Fronteiras	11.5 km ²
Santa Rita d'Oeste	9.8 km ²
Santana da Ponte Pensa	0.6 km ²
Total	113.9 km²

Fonte: Adaptado de Calazans (1995)

2.4 Planos para tirar uma cidade do mapa

Os primeiros anos da década de 1970 coincidem com os últimos anos da velha Rubinéia. Na época, a cidade contava com aproximadamente 10 mil habitantes, sendo 8 mil residentes da zona rural. Grande parte dos habitantes da área urbana eram colaboradores da EFA, contabilizando mais de 100 famílias. A economia do município ainda girava em torno do meio rural: havia 300 mil pés de café, por exemplo, além de outras culturas e a criação de bovinos, aves e suínos. A estrutura urbana elencava, em suma, duas oficinas mecânicas, duas serrarias, quatro templos religiosos, posto de saúde, posto fiscal, dois grupos escolares, escola rural, ginásio, delegacia, posto telefônico, praça e igreja matriz, estação ferroviária com plataforma de embarque e depósito, prédios públicos (como a prefeitura), cemitério e um matadouro – ao todo, a cidade contabilizava 385 edificações ²².

De acordo com Calazans (1995), os encarregados da CESP iniciaram a comunicação sobre a necessidade de demolir Rubinéia por conta da inundação a partir de 1967. Já se tinha em mente que mais de 90% da área urbana seria comprometida, portanto, era necessário que os atuais moradores se deslocassem daquela região. A autora comenta que a CESP iniciou as negociações com pequenos proprietários, deixando os prédios públicos por último. O dinheiro oferecido, em forma de indenização, representava quase o dobro do valor real do imóvel, assim, muitos moradores aceitavam a proposta rapidamente. A autora complementa: “A empresa

²² Informações obtidas a partir da matéria “Rubinéia aguarda ação da CESP”, do jornal O Estado de S. Paulo, datado de 7 de junho de 1970. Essa é a notícia mais antiga coletada desse jornal que se refere a Rubinéia.

(CESP), pagava prioritariamente aqueles que se comprometessem à imediata demolição das benfeitorias existentes sobre o imóvel adquirido.” (CALAZANS, 1995, p. 28). A informação é comprovada pela própria CESP em nota ao jornal O Estado de S. Paulo: a empresa demonstrou que cerca de 400 moradores decidiram antecipar o processo de indenização e demolição da propriedade ²³.

Em sua dissertação, Takiuchi (2010) levanta como a população rubineense teve ciência de que a inundação afetaria suas propriedades. O autor entrevistou 25 moradores da antiga cidade: 21 deles tiveram conhecimento a partir da visita dos técnicos para demarcar as regiões impactadas e 4 deles tomaram ciência a partir da comunicação da própria CESP. Os resultados indicam que nenhum entrevistado teve conhecimento da inundação a partir de documentos publicados, jornais, televisão ou outros meios de comunicação. O autor finaliza:

Os técnicos responsáveis pela marcação das áreas, que seriam inundadas, se constituíram na quase única fonte de informação. Com a decisão já tomada, qual a razão para informar a população do que iria ocorrer? [...] Os deslocados não tiveram outra escolha, pois não havia uma área projetada e planejada para o acolhimento dessa população. (TAKICHI, 2010, p. 60-61)

Na época, foi-se necessário fazer o mapeamento de toda a cidade e inventariar todas as benfeitorias urbanas, sendo públicas e privadas. De acordo com nota publicada pela CESP no jornal O Estado de S. Paulo, esse serviço iniciou-se por volta de 1970 ²⁴. O mapeamento da cidade foi transcrito para três plantas que, ao se juntarem, ilustravam a malha urbana completa de Rubinéia. Durante a pesquisa documental, encontrou-se a segunda folha que faz essa composição (Figura 50). A planta nomeada de “Levantamento cadastral da cidade de Rubinéia”, recebe carimbo com a identificação da CESP²⁵. A planta é totalmente georreferenciada, com todas as

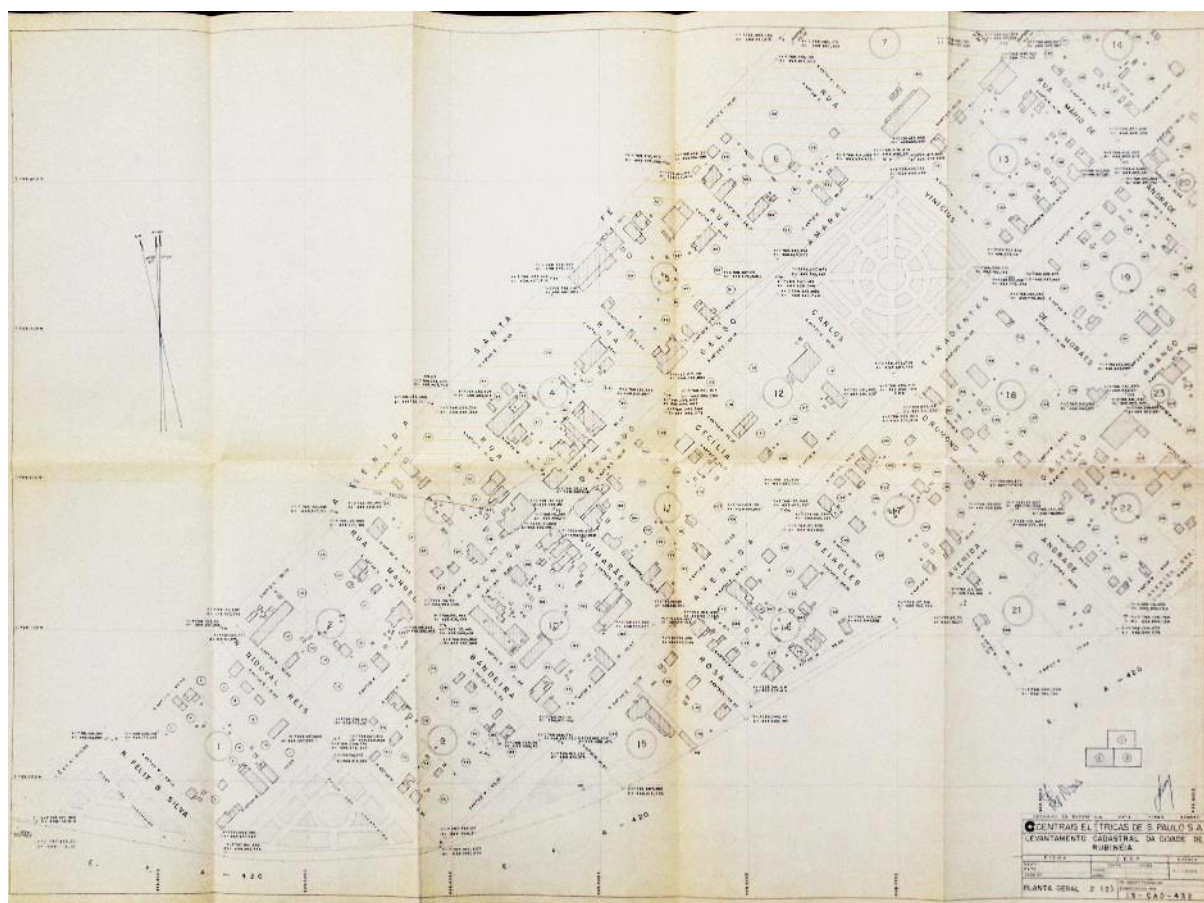
²³ A nota, publicada em 21 de Junho de 1970, relata: “3. Sem embargo, atenta aos aspectos sociais do problema, dispôs-se a CESP a antecipar de imediato a indenização dos habitantes da cidade que desejassem desde logo se deslocar da mesma, atendendo a representação escrita, nesse sentido, assinada por cerca de 400 moradores, na sua quase totalidade eleitores, representação essa encampada e encaminhada à Empresa pela Câmara Municipal Local”.

²⁴ Notícia publicada em 21 de Junho de 1970 intitulada “A CESP presta explicações”.

²⁵ Na planta, a nomenclatura da CESP aparece como “Centrais Elétricas de S. Paulo S.A.”. É importante ressaltar que a empresa deteve duas nomenclaturas: até 1977, chamava-se Centrais Elétricas de São Paulo, após outubro desse ano, a razão social foi alterada para Companhia Energética de São Paulo.

esquinas recebendo uma identificação geográfica. Todas as quadras também estão numeradas, bem como seus lotes. Existe o desenho de todas as benfeitorias dos lotes, inclusive, há a ilustração da igreja matriz e praça e também a demarcação dos trilhos da EFA.

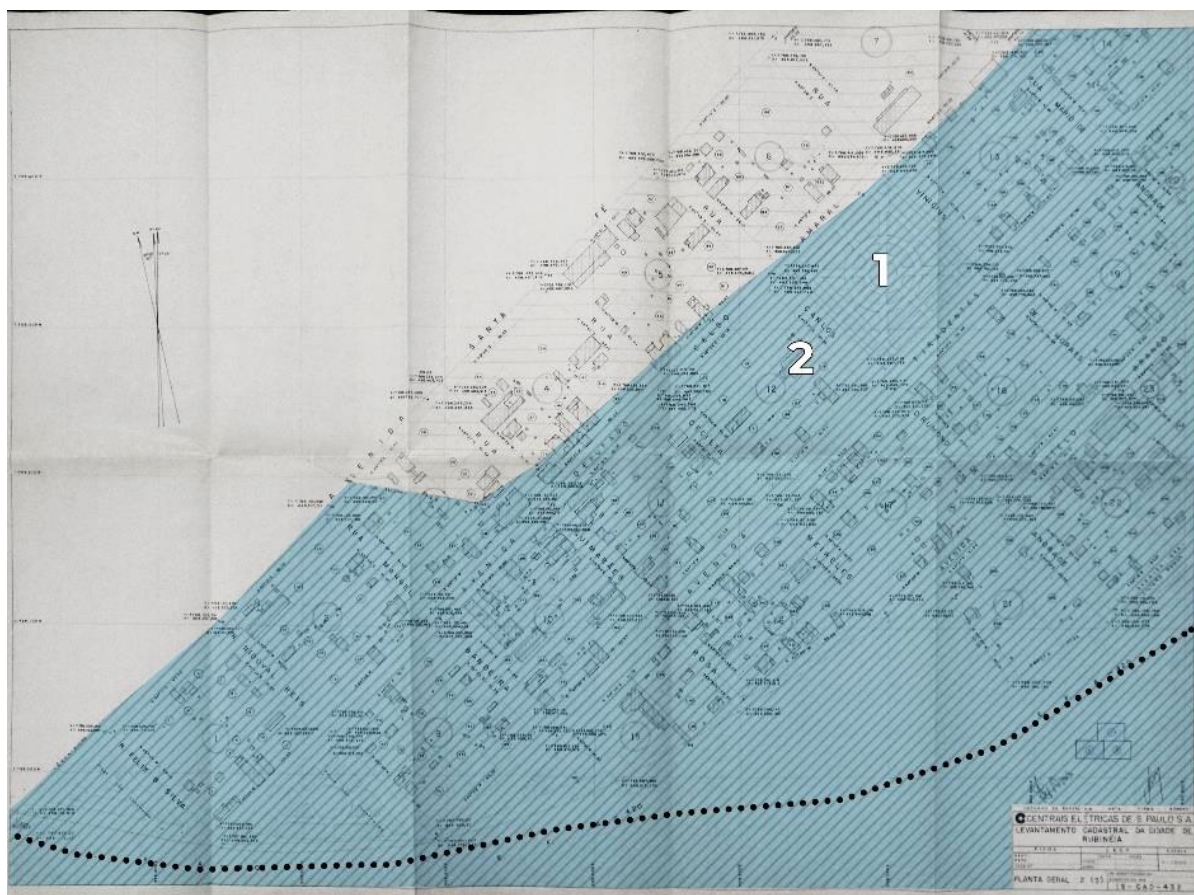
Figura 50: Levantamento cadastral da cidade de Rubinéia



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do Sul, s.d.

Embora seja muito sutil, há a demarcação da zona afetada pela inundação: é foi desenhado um traçado com a descrição “Cota 330,00m” e a área acima dessa cota topográfica foi hachurada em amarelo. Em outras palavras, todas as benfeitorias que estivessem abaixo dessa altura seriam afogadas pelas águas. Na planta, que representa aproximadamente metade do tecido urbano, apenas as quadras 6 e 7 seriam poupadas integralmente. A estação, igreja matriz, praça principal e cerca de 20 quadras estavam na zona de impacto determinada pela CESP (Figura 51).

Figura 51: Área de inundação pela represa da UHE (em azul tachado), englobando a Praça (1) e Igreja Matriz (2) e a linha da EFA (pontilhado preto)



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do Sul, s. d, editado pelo autor

Com o mapeamento da cidade executado, as indenizações se iniciaram, bem como a demolição da cidade. Já no ano de 1970, três anos antes da inundação ter início, as demolições aconteciam – a primeiro momento, pelas propriedades particulares. Nesse momento, a população encontrava-se numa decisão difícil: para onde iriam? Havia a especulação de se construir uma nova cidade para substituir a velha Rubinéia, entretanto, a situação ainda era incerta – a construção dessa nova cidade não era de responsabilidade da CESP, mas sim, dos próprios rubineieenses interessados. Alguns jornais documentaram a luta e resistência dos moradores contra o afogamento da cidade pela CESP:

José Rodrigues Meriano, casado, sete filhos, 64 anos, mantém o que se pode chamar de resistência obstinada. Há 20 anos resistindo em Rubinéia, tendo durante 12 anos trabalhado como maquinista da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, se recusa a deixar suas quatro casas simples [...] por entender que Cr\$ 6 mil é muito pouco “por tudo o que construí durante esse tempão todo”. As águas distam

aproximadamente dois metros dos fundos de suas casas, e as praias, onde se banhava ele e seus filhos, já foram inteiramente invadidas [...] – Se amanhã acordar no meio das águas com minha mulher e meus sete filhos, a CESP terá cometido um crime contra uma família inteira. E pode ser que o caso termine por ajudar dezenas de outros agricultores como eu. Daqui não saio, pois não tenho para onde ir. Com esse dinheiro Cr\$ 6 mil, não conseguirei sequer carregar minhas coisas (JORNAL DO BRASIL, 1973, p. 32).

Assim como o entrevistado comenta, a situação era complicada – a decisão já havia sido tomada e foi unilateral – restava aos moradores ponderar se iam para nova Rubinéia ou se mudavam para outra cidade da região. Diante de tal situação, muitos não tinham ideia de qual decisão tomar e preferiram resistir à imposição – como o caso de José Rodrigues. Apenas para ilustrar, em 1973 – ano da reportagem – o salário-mínimo contava Cr\$ 312, ou seja, o valor da indenização calculava 19,23 salários-mínimos. Em 2022, com salário-mínimo em R\$ 1.212, a indenização seria equivalente a aproximadamente R\$ 23.300,00 – ou seja, tal valor estava contabilizando uma propriedade com quatro casas, sendo pouco mais de R\$ 5 mil reais para cada benfeitoria. Em outra reportagem, é comentado que as indenizações “foram calculadas com base no ano de 1970, à base de 870 cruzeiros por hectare, para o Estado de São Paulo [...] representa pouco mais de 30% do valor real dessas terras” (O ESTADO DE S. PAULO, 1973, p. 41). Outro ponto que prejudicou a população rubineense era a presença de culturas plantadas nas terras desapropriadas – perder terra lavrada equivalia a perder meses ou anos de cultivo que não iriam ser “indenizados”. Em outras palavras, embora insuficiente, o dinheiro indenizatório poderia até ser aplicado na compra de uma nova residência, mas não poderia auxiliar o agricultor que já possuiria terra cultivada. O texto do jornal O Globo comenta que os criadores de gado também foram afetados, pois com a nova condição “não têm mais condições de engordar seu gado”. O texto segue com a menção de que vários proprietários preferiram vender o restante das terras que possuíam: “O fazendeiro João de Oliveira Lopes disse que pretende lotear e vender o restante de suas terras. Ele perdeu mais de mil hectares e foi um dos que mais se abalou com as desapropriações” (O GLOBO, 1973, p. 12). Em outra matéria, o entrevistado alega que via a construção da UHE como progresso, mas não compreendia os meios para atingi-lo: “Reconheço que a barragem de Ilha Solteira é progresso, mas, para nós, que

moramos na parte ribeirinha, só deu prejuízo. [...] Essa terra eu não herdei. Suei por ela. Trabalhei muito, e depois de velho fico sem nada” (O GLOBO, 1972).

Em outra reportagem do jornal O Estado de S. Paulo, o entrevistado comenta que considera o valor de indenização “bem pago”, embora tenha ciência que está abaixo do valor real:

Noé Gonçalves Dias possuía propriedades em áreas que serão alagadas. Disse que as benfeitorias foram bem pagas. Segundo ele, os proprietários preferiram aceitar a avaliação – com preço do alqueire aquém do valor real – e logo empregar o dinheiro na aquisição de áreas na própria região ou em outros estados (O ESTADO DE S. PAULO, 1973).

Quanto à questão do aproveitamento da verba recebida, o prefeito da época nega que todos estariam aplicando na compra de imóveis. Segundo ele, muitos estavam utilizando o dinheiro para adquirir “eletrodomésticos, utensílios de luxo, e até mesmo carros do ano. Principalmente os da zona rural” (JORNAL DO BRASIL, 1973). Além disso, em reportagem do jornal O Globo, é comentado que um grupo de grandes fazendeiros da região de Ilha Solteira colocou placa em uma estrada local dizendo “Terra ainda é o melhor negócio” para incentivar os desapropriados a comprarem suas terras. Para finalizar, o jornal O Estado de S. Paulo comenta que o processo indenizatório não seguiu a constituição brasileira, pois:

Determina que o pagamento das desapropriações deva ser feito em dinheiro, à vista e antecipadamente. Mas a empresa quer fazer este pagamento em 6 parcelas, sem juros ou correção monetária (O ESTADO DE S. PAULO, 1973).

Para que Rubinéia não acabasse por águas, havia o anseio, por parte dos líderes políticos da cidade, de se continuar a cidade, embora não houvesse verba para tal. Pelo fato de a CESP ter priorizado a indenização dos prédios privados, a Prefeitura não detinha recursos necessários para adquirir um novo terreno e transferir os equipamentos públicos. De acordo com Calazans (1995), era esse o objetivo por parte da CESP – que Rubinéia fosse descontinuada. O plano se dava por conta da viabilização da cidade-acampamento de Ilha Solteira: por serem cidades vizinhas, a CESP almejava que os moradores que Rubinéia se transferissem para Ilha Solteira, evitando que a cidade se esvaziasse após a conclusão das obras. A proposta parecia vantajosa, uma vez que, por ser subsidiada pela CESP, a cidade não cobrava impostos ou serviços públicos (como um município cobraria). Embora Ilha Solteira

houvesse sido planejada para receber aproximadamente 40 mil habitantes, quase toda sua totalidade eram trabalhadores com único propósito de servir às obras da UHE – em outras palavras, ainda que o contingente fosse razoável para uma pequena cidade, eram, em sua maioria, habitantes temporários. Dessa maneira, a proposta de descontinuar a cidade de Rubinéia poderia garantir alguns milhares de moradores fixos para Ilha Solteira.

Claramente, os anseios da CESP não se alinhavam com os dos rubineenses, em especial, os líderes políticos. Nos jornais, o prefeito vigente e seu antecessor contrariavam qualquer ideia publicada que comentasse Rubinéia como uma cidade já fora do mapa. Os líderes enfatizavam que Rubinéia “não vai ser afogada”, como aconteceu em outros casos (Figura 52). As notas em jornais defendiam que Rubinéia seria continuada, em terreno mais alto, e já se especulava destino promissor – dessa vez, planejada por arquitetos e urbanistas, e se beneficiaria da própria inundação, pois seria cercada por novos corpos d’água criados com o alagamento. Surgia, assim, um novo respiro para a cidade afogada – a possibilidade de se tornar uma cidade turística.

Figura 52: Nota do ex-prefeito de Rubinéia acerca da possibilidade de descontinuar a cidade

**Não vai ser
"afogada"**

«A reportagem que esse jornal publicou na página 11 do dia 12 p.p., sob o título «Municípios de quatro Estados se unem para construir uma ponte», merece um pequeno reparo, por parte das autoridades de Rubinéia.

«Assim, na qualidade de primeiro prefeito, atualmente vereador e presidente da ARENA local, fiquei incumbido de fazê-lo através desta coluna da qual sou assíduo leitor.

«Refiro-me à parte inicial da referida reportagem, onde o reporter afirma que esta cidade vai desaparecer «afogada» pelo reservatório de 1.200 km² da usina de Ilha Solteira.

«Destarte, devo esclarecer que, embora a cidade fique parcialmente inundada, seu atual prefeito está procedendo a estudos através de uma equipe de arquitetos, urbanistas e outros técnicos no assunto, para reconstrução da Nova Rubinéia, que será, sem dúvida nenhuma, um dos mais belos pontos turísticos de nosso Estado, uma vez que será reconstruída dentro de um rigoroso planejamento e às margens da maior bacia de acumulação do mundo livre.

— Osmar Antonio Novaes (Rubinéia)».

Fonte: Folha de S. Paulo, 17 de abril de 1970.

Embora se especulasse com a construção de nova cidade, sua execução não se concretizava devido a inexistência de recursos públicos. Sem saída, os moradores eram obrigados a abandonar suas casas na cidade e se transferir para algum outro município com sede já desenvolvida, como a cidade vizinha, Santa Fé do Sul. Nesse meio tempo, a cidade ia paulatinamente sendo demolida, restando erguidos apenas os prédios públicos (ainda sem indenização). O fim da cidade era noticiado em diversos jornais, inclusive ganhou uma página completa no Jornal do Brasil (Figura 53). Na notícia, é apresentado um trabalhador recolhendo as famosas placas das ruas dos poetas – por coincidência, a placa da Rua Carlos Drummond de Andrade, um dos maiores expoentes na comoção geral criada pela cidade afogada.

Figura 53: Reportagem acerca do fim da velha Rubinéia

CADERNO

B

JORNAL DO BRASIL — RIO DE JANEIRO —
QUARTA-FEIRA, 3 DE NOVEMBRO DE 1971

As placas são agora simples lembranças da cidade em extinção. Os poucos trabalhadores rurais que ainda restam no local sabem que "estão com seus dias contados." Como tudo mais em Rubineia.

Embora tenha sua presença garantida no mapa até 1973, o Município paulista de Rubineia — distante 700 km da capital — está praticamente morto. 1973 é sua data-limite: o Município será inundado e se transformará em um imenso lago artificial, como parte do complexo hidrelétrico da ilha Solteira.

Na estação final da Estrada de Ferro Araraquara os passageiros são raros. As

ruas e avenidas — cujos nomes homenageiam poetas, romancistas, escritores — estão abandonadas: o que resta na cidade são os prédios municipais, punidos pela destruição. Dos 3 mil habitantes, sua antiga população, apenas o prefeito e sua família continuam morando em Rubineia. As poucas pessoas vistas nas ruas acham que "a maldição cairá sobre as culpadas pela destruição de Rubineia, cidade nascida do amor."



ASSIM MORRE UMA CIDADE

EDILSON MARTINS — FOTOS DE ARIOLDO DOS SANTOS
Enviado Especial

São Paulo (Succursais) — Em seus 18 anos de existência, primeiro como distrito de Santa Fé do Sul e mais recentemente como Município, Rubineia — fusão eufônica de Rubens e Neia, seus fundadores — fez o que nenhuma cidade no Brasil até hoje fizera: deu a suas ruas e avenidas nomes de poetas, romancistas, ensaístas, heróis, escritores, abençoando uma exceção a um presidente da República falecido "pela generosidade com que nos tirou", explica um funcionário municipal.

O Decreto nº 11, em seu Art. 1º, de 17/11/1967, assinado pelo então prefeito Osmar Antônio Novais, atribuiu os nomes de Manuel Bandeira, Guimarães Rosa, Cecília Meireles, Carlos Drummond de Andrade, Vinícius de Moraes, Mário de Andrade, Humberto de Campos, Olavo Bilac, Machado de Assis, Silvio Caldas, Tiradentes, Grazianno Ramos e Humberto Castelo Branco às ruas e avenidas da cidade.

O ex-prefeito Osmar Novais explica que a presença de Humberto de Campos e do Marechal Castelo Branco foi "na verdade uma imposição pessoal minha, já que do primeiro guardo saudosas recordações de leituras de minha infância, e o segundo beneficiou grandemente todos os municípios brasileiros."

Progresso generoso

O advogado da Prefeitura de Rubineia, prof. Alcides Silva, faz questão de afirmar que "ninguém está contra a transformação da cidade num lago artificial, na medida em que isto representa progresso, busca colívia de toda a população."

— O que ocorre — prossegue — é que as Centrais Elétricas de

São Paulo, responsável por obra tão importante, até agora não indenizou os prédios e os terrenos municipais. A população do Município era de 10 mil habitantes, segundo o Censo de 1970, e somente na área urbana residiam mais de três mil pessoas. A população foi indenizada, mas a Prefeitura até agora não recebeu absolutamente nada dos CR\$ 303 mil a que tem direito, conforme avaliação feita pelos próprios técnicos da CESP.

O prefeito Rubens Messaro acentua que a população recebeu indenizações "mais que generosas, principalmente levando-se em conta tratar-se de gente do interior, sem maior poder aquisitivo, e com isso, se facilitou a desocupação da área a ser inundada pelas águas. A CESP conseguiu, com verdadeira fórmula mágica, esvaziar uma área com 10 mil habitantes, levando-se em conta que a população rural, até junho de 1973, data prevista para a inundação, terá também de abandonar as terras."

Rua sequestrada

O advogado Alcides Silva revela que se inspirou num poema de Carlos Drummond de Andrade para formular a petição inicial do processo contra a omissão da CESP.

— Já que a CESP não indenizará os prédios e a área a ser inundada, decidimos sequestrar as ruas e avenidas. O juiz Bráulio Porto Costa, da Comarca de Santa Fé do Sul, depois de estudar a questão, determinou a medida, amparado na lei do executivo fiscal.

Ao ler o poema publicado pelo JB — prossegue o advogado — verificamos que Drummond desconhecia a homenagem de Rubineia. Último que assim tenha

acontecido. A homenagem verdadeira, e isso o poeta sabe melhor que ninguém, prescinde de aviso. Ela vive por si só, não se ampara em nada, tem o seu próprio universo.

Último combatente

Rubineia, até junho de 1973, constará nos mapas como Município, mas na verdade a área urbana está inteiramente desocupada. O prefeito Rubens Messaro mora com a mulher e três filhos numa cidade extinta, onde já não existe o cinema, o barzinho, a praça, o barbeiro de domingo.

— Tenho exata consciência — comenta o prefeito — das dificuldades que eu e minha família estamos enfrentando. Mas é preciso que seja assim. Não devo nem posso abandonar a velha Rubineia. Devo ser o último a resistir, enquanto não se cumprem as exigências previstas pela lei. Já dispomos de uma área para construção da nova Rubineia, onde existe um núcleo populacional, mas é preciso receber as indenizações a fim de que possamos ofe-

recer os serviços primários exigidos por uma cidade.

O Município de Rubineia é banhado pelo rio Paraná, após o encontro dos rios Grande e Paranapiacaba. Sua altitude é de 313 metros, ocupando uma área de 216km². Faz quase sempre na cidade um forte calor, que se estende pelas madrugadas, e são raras as correntes de vento, que provocam assobios nos cruzamentos das ruas desocupadas, dando a Rubineia um ar de cidade-fantasma.

Placas à venda

Abandonada pela população, com data prevista para ser inundada, Rubineia recebe somente de passagem pessoas procedentes de Aparecida do Taboão, em Mato Grosso, ou trazidas pelos trens da Estrada de Ferro Araraquara.

Dois barcas e uma lancha transportam pessoas, veículos e animais, procedentes de Mato Grosso, através do rio Paraná. O porto fica perto da estação ferroviária e, à tarde, quando chega o trem, Rubineia, em sua faixa ru-

ral, por instantes se reanima mas logo volta a ficar vazia.

Atualmente, os funcionários da Prefeitura, já instalados em outros distritos e municípios, passaram a receber pessoas vindas principalmente da capital paulista, em busca das placas das ruas sequestradas, com nomes das poetas, romancistas e ensaístas.

— Já registramos — comenta um funcionário — a presença de estudantes, professores, estudiosos, que andam pelas ruas, tentando localizá-las pelos nomes dos homenageados e terminam em grupos recitando versos e lendo poemas.

A população rural de Rubineia — cerca de 7 mil pessoas — e a da área urbana, em sua grande maioria, de posse do dinheiro das indenizações, se dirigiu principalmente para a capital paulista, comprando carros do ano ou se instalando em apartamentos alugados. O prefeito Rubens Messaro garante que "breve retornarão em massa, pois se trata de uma mão-de-obra não qualificada, sem lugar nos grandes centros industriais urbanos."

O poeta, sensibilizado pela cidade que chamou suas ruas por nomes dedicados aos poetas e prosadores, escreveu diversos textos a defendendo e expondo sua comoção pelo caso. Em 1971, publicou o famoso texto “Aconteceu em Rubinéia” (Figura 54), relatando a inundação e reconstruindo a cidade por meio das palavras: “E assim, em Rubinéia, Machado vizinhava com Cecília, Rosa contava do Urucuia a Bilac, Bandeira e Mário não precisavam cartear-se: viam-se” (JORNAL DO BRASIL, 1971). Drummond também adiciona sua comoção pelo descaso aos poetas e prosadores: “Caem nossas ilustres placas, e no chão de escombros não se consente memória de nomes” (JORNAL DO BRASIL, 1971). Destaca-se as críticas que Drummond escreve acerca do empreendimento, como “Eis que a CESP projeta a barragem de uma usina-monstro” e “Mas nós dois, Vinícius e eu, não é dura pena, sermos desapropriados, demolidos, sequestrados, depositados e submergidos em sacrifício a industrialização do país”. Deve-se lembrar que essas palavras foram publicadas em jornal de grande circulação e num período de alta restrição de mídias e censura – é notável a brava forma como Carlos Drummond se põe a frente da causa de Rubinéia.

Por fim, também relata o percalço para a indenização dos prédios públicos, ressaltando que tudo já se resume a escombros no chão, exceto o prédio da Prefeitura.

Figura 54: Carta acerta de Carlos Drummond de Andrade acerca do fim da velha cidade

Carlos Drummond de Andrade

ACONTECEU EM RUBINÉIA

Eis no que dá ser nome de rua: sofrem-se os maiores vexames. Está o homem tranqüilo em sua condição de peão de esquina, servindo à orientação de pedestres e motociclistas, e começam a surgir em torno dele estranhas questões ligadas ao desenvolvimento nacional, à propriedade privada e à política em termos parciais. Chega o momento em que até a provação do sequestro lhe é infligida. Pensam que fica nisto? Engano. Os aborrecimentos terminam — estou falando sério — em morte por afogamento.

Tudo isso está acontecendo em Rubinéia com o poeta Vinícius de Moraes e o supra-assinado, a quem Rubinéia, com discrição encantadora, pois nada nos comunicou, gentilmente homenageara promovendo-nos a logradouros públicos. Ao saber agora da distinção, era caso de saltarmos nossos foguetes e brandirmos nossas copas de uísque. Mas, tristeza das homenagens, a que nos compete é corrigir. Pois acabamos de ser vítimas de sequestro e, pior, dentro em breve sofreremos nas águas. Pois Rubinéia vai desaparecer da face da terra, e com ela seremos submergidos.

Que é Rubinéia, onde fica? Rubinéia já era, e não fica propriamente, ficava em São Paulo. Sete mil habitantes, pequena cidade civilizada, pois quando tinha de dar nome a ruas, não fazia por menos: batizava-as de Machado de Assis, Manuel Bandeira, Guimarães Rosa, Cecília Meireles, Mário de Andrade, Graciliano Ramos, outros mais. Esquecendo-se de que estamos vivos, lembrou-se ainda de Vinícius e deste escrevente; dóle, com justiça de mim, como brincadeira. Cidade quase toda consagrada a poetas e prosadores, haverá outra no Brasil ou no mundo, que em geral prefere valores menos abstratos, e abre exceção para um literato mantendo a regra em louvor de mil homens de ação prática?

E assim, em Rubinéia, Machado vizinhava com Cecília, Rosa contava do Urucuia a Bilac, Bandeira e Mário não precisavam cartear-se: viam-se. Uma cidade di-

ferente, na paz de suas bolas-letras, no bulício de suas 13 escolas. Eis que a CESP (Centrais Elétricas de São Paulo) projeta a barragem de uma usina-monstro, no complexo de Urubupungu. Toda a região será alagada, e Rubinéia inteira é desapropriada para esse fim.

A população inteira migra para outros pagos, suas casas são demolidas. Caem nossas ilustres placas, e no chão de escombros não se consente memória de nomes. Todas as casas? Menos uma, a sede da Prefeitura, cujo titular exige indenização considerada excessivamente gorda. Como esta é recusada, o prefeito entende de cobrar da CESP 120 mil contos de Imposto Territorial enquanto o chão não é tragado pelo rio Paraná. E move executivo fiscal contra a empresa. No decorrer do pleito, procede-se a sequestro e depósito das outrora ruas onde outrora placas nos glorificavam. Operação-fantasma, promovida por autoridade-fantasma. Aquel, um trecho do auto lavrado por dois meirinhos:

“Aos 29 dias do mês de setembro de 1971, na cidade de Rubinéia onde comparecemos nós oficiais de justiça deste juízo (...) depois de haver, observadas as formalidades legais, nos dirigido a vários lugares para citar a executada e como não foi possível, porque a pessoa que pode receber citação em nome da mesma reside à Avenida Paulista n.º 2.064, 20.º andar em S. Paulo capital, assim sendo, de conformidade com o decreto-lei 980 de 1938, passamos a proceder ao sequestro dos bens que deram origem à dívida, abaixo inscritos:

14 lotes da quadra 18, com as seguintes confrontações: Avenida Tiradentes, Rua Vinícius de Moraes e Rua Carlos Drummond de Andrade;

17 lotes da quadra 22, com as seguintes confrontações: Rua Vinícius de Moraes e Avenida Graciliano Ramos...”, etc.

Tiradentes, não é caso de reclamar, ele já se habituou ao martírio, em pos-

soa, estátua, verso e discurso. Os outros grandes mortos, Machado à frente, pouco se lhes dá, vivem na perenidade da biografia. Mas nós dois, Vinícius e eu, não é dura pena, sermos desapropriados, demolidos, sequestrados, depositados e submergidos em sacrifício à industrialização do país e à briga de interesses entre prefeito, vendedores e CESP? Só nos resta o consolo ministrado pelo poeta português Sôdónio Muralha, radicado em S. Paulo. Cantando “o último luar do Rubinéia”, afiança que

“... seus poetas, lá no fundo das águas, vão reconstruí-la, vão reconstruí-la, e ela virá à tona, com limos e com magmas, e nós, homens mortais, vimos larrancá-la das águas como nasce uma estrela do-outra estrela.”

Será mesmo que dá pô, amigo Sôdónio?

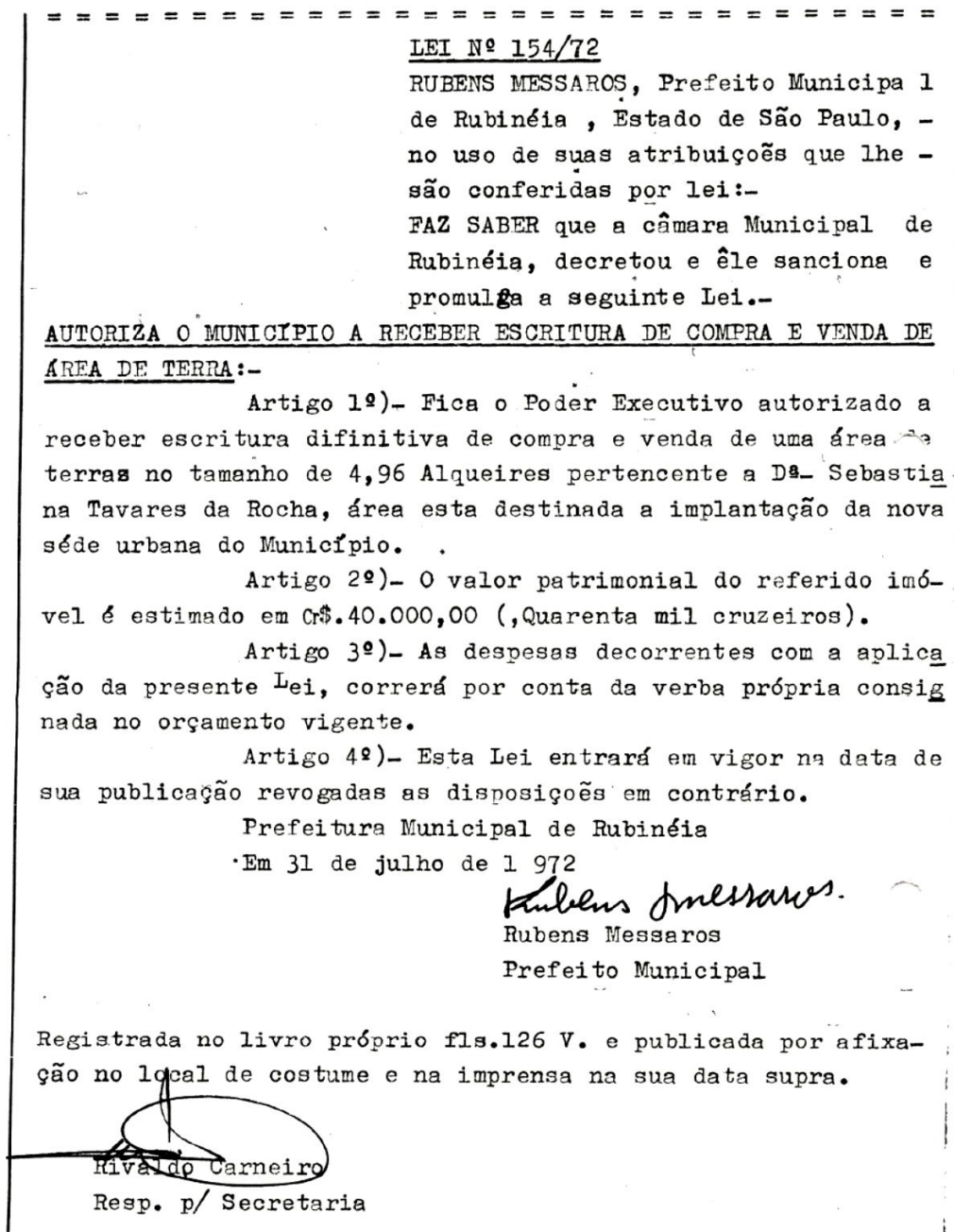
Fonte: Jornal do Brasil, 28 de outubro de 1971.

Com o esvaziamento populacional de Rubinéia e sem economia alguma para edificar uma nova sede, o prefeito vigente (Rubens Messaros) tomou um empréstimo bancário pessoal para adquirir alguns alqueires de terra mais ao norte e iniciar a construção da nova Rubinéia. Nas palavras do ex-prefeito:

Contudo, o pagamento não saia! Para não haver perda de tempo, tomamos um empréstimo pessoal aceito pelo prefeito Rubens Messaros e avalizado por mim e Dr. Alcides Silva do Banco Bandeirantes e adquirimos os primeiros 5 alqueires para acomodar as primeiras pessoas interessadas na nova cidade. Paralelamente, entramos com uma ação fiscal contra a CESP que não pagava os Impostos Territorial Urbano dos lotes das casas demolidas e assim, houve uma negociação e ela resolveu acertar os pagamentos, nessas alturas absolutamente defasados. (CALAZANS, 1995, p. 41, depoimento de Osmar Novaes)

A compra dessas terras foi documentada na Lei nº 154, de 31 de julho de 1972. A Lei autoriza a compra de 4.96 alqueires de terras alienados à Sebastiana Tavares da Rocha pelo valor de 40 mil cruzeiros. A Lei já descrimina que a área é “destinada a implantação da nova sede urbana do Município” (Figura 55):

Figura 55: Lei nº 154, de 31 de julho de 1972, que autoriza a compra de terras para a implantação da nova Rubinéia.



Fonte: Prefeitura de Rubinéia, 1972.

Embora nova Rubinéia já tivesse um destino com a compra de alguns alqueires, a velha cidade ainda dependia da CESP. Nela, ainda estavam erguidos os prédios públicos – em meados de 1972, poucos meses antes da inundação concretizar, os prédios ainda não haviam sido demolidos. O ex-prefeito da velha cidade relata:

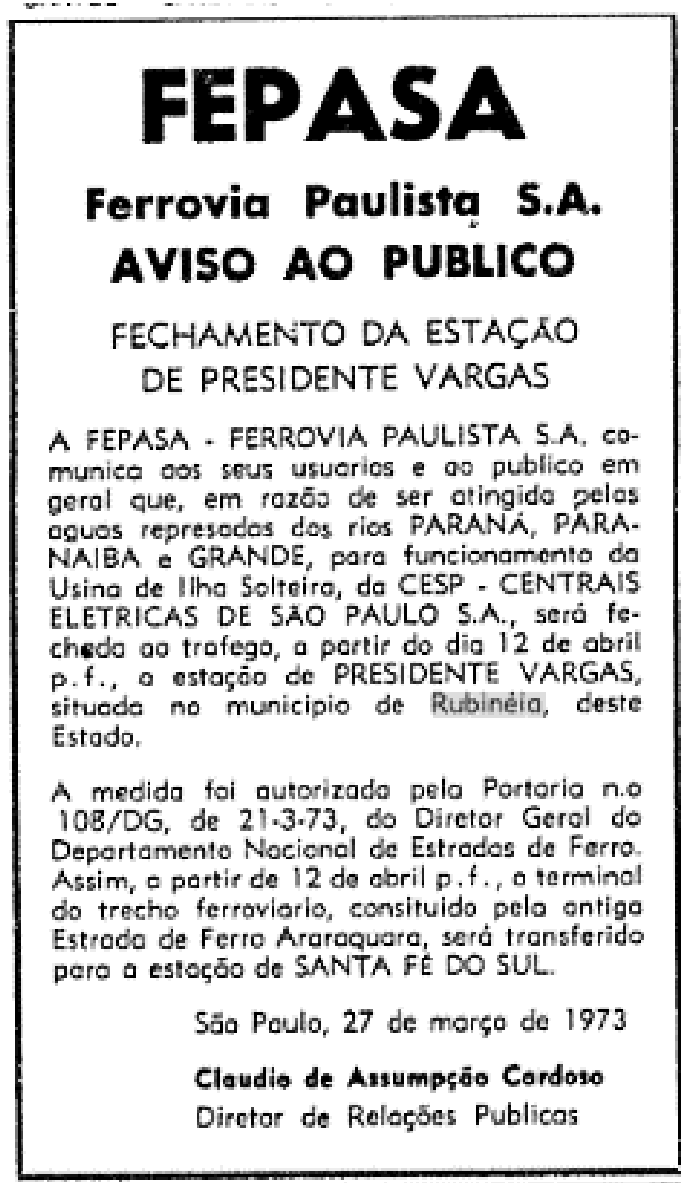
Apenas se via os escombros como se fosse o efeito de uma bomba atirada em época de guerra! À noite, me sentava em um banco tosco próximo à estação EFA para sentir a ilusão de que tudo aquilo era mentira, pois naquelas imediações tudo ainda estava em pé. (CALAZANS, 1995, p. 40, depoimento de Osmar Novaes)

Para se ter ideia do quão extemporânea ocorreram as indenizações e demolições, apenas em 27 de março de 1973, foi anunciado o fechamento da Estação Presidente Vargas (Figura 56). Na primeira semana de abril do mesmo ano, as águas começaram a subir na cidade. Ou seja, até o final do março, com Rubinéia já demolida em quase sua totalidade, os trens ainda chegavam ao solo da cidade – corroborando com o depoimento do ex-prefeito da cidade, que se sentava naquela região ainda poupada pelo atraso da CESP. A nota de fechamento da estação também regulamentava que o terminal da EFA agora passaria para a cidade de Santa Fé do Sul.

De acordo com Mendonça (2004), as obras da represa iniciaram em 3 de abril de 1966 e as operações começaram no ano de 1973. O autor comenta que o primeiro gerador entrou em operação em 18 de julho de 1973 e o último em 28 de dezembro de 1978. Quanto ao processo de inundação, é comentado nos jornais que o nível da água começou a subir em 4 de abril de 1973, contudo, nenhuma data exata é apontada como o fim do processo – exceto pela menção de que o enchimento perdurou durante o mês de abril²⁶.

²⁶ Jornal do Brasil, 25 de agosto de 1974, notícia intitulada “Represa tira duas cidades do mapa”.

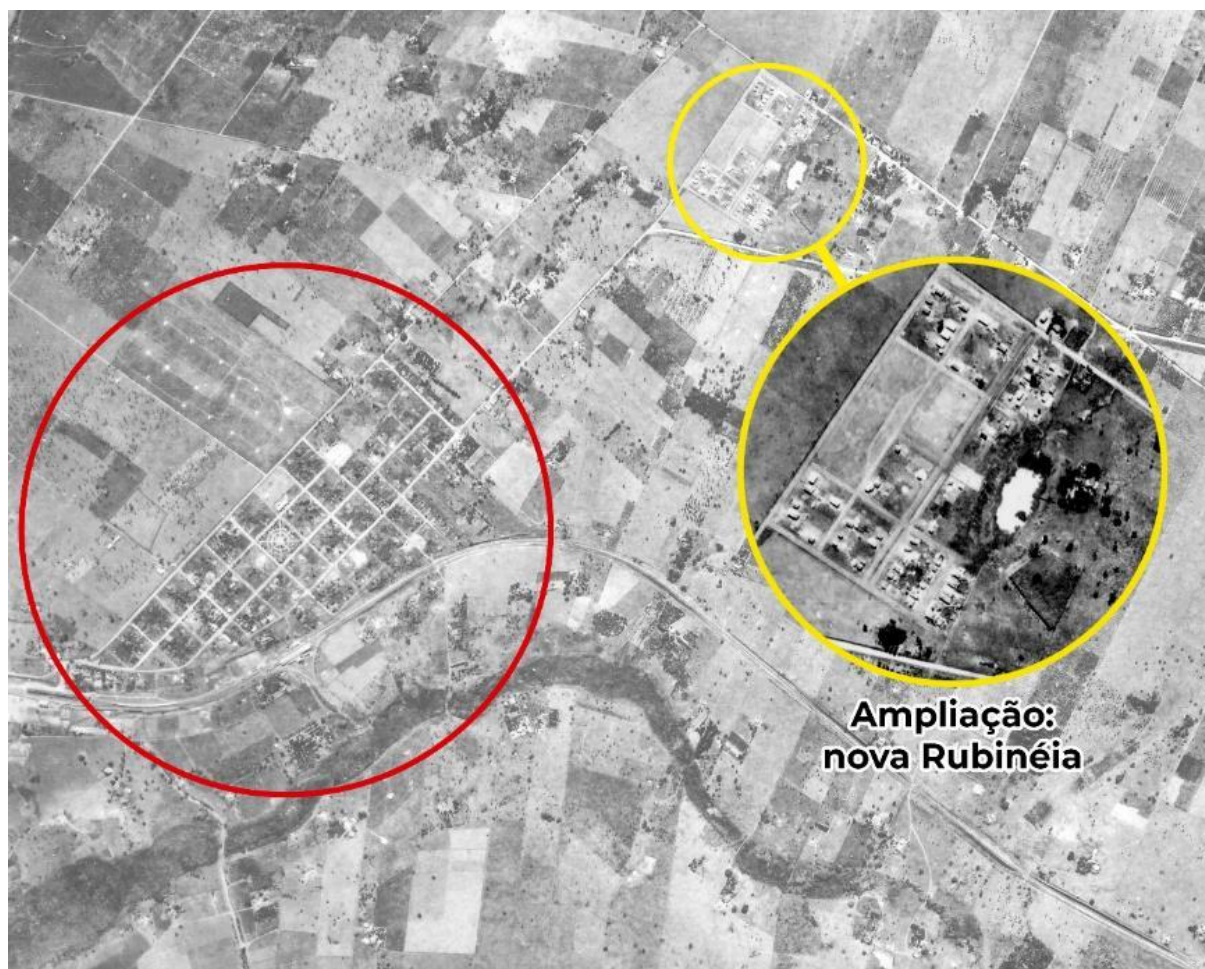
Figura 56: Nota sobre o fechamento da Estação Presidente Vargas, poucos dias antes das águas avançarem



Fonte: Folha de S. Paulo, 27 de março de 1973

O atraso em indenizar os prédios remanescentes da velha Rubinéia somado à urgência em se construir um novo lar para os moradores possibilitou um evento singular – a existência de duas “Rubinéias” no território municipal. Uma fotografia aérea de 1972 ilustrou o caso (Figura 57), onde é possível ver a malha urbana da velha cidade e a incipiente implantação da nova Rubinéia. Na imagem, a nova cidade já detinha algumas dezenas de residências e uma quadra que seria destinada aos prédios públicos (o projeto para a nova cidade será discutido na próxima seção do capítulo).

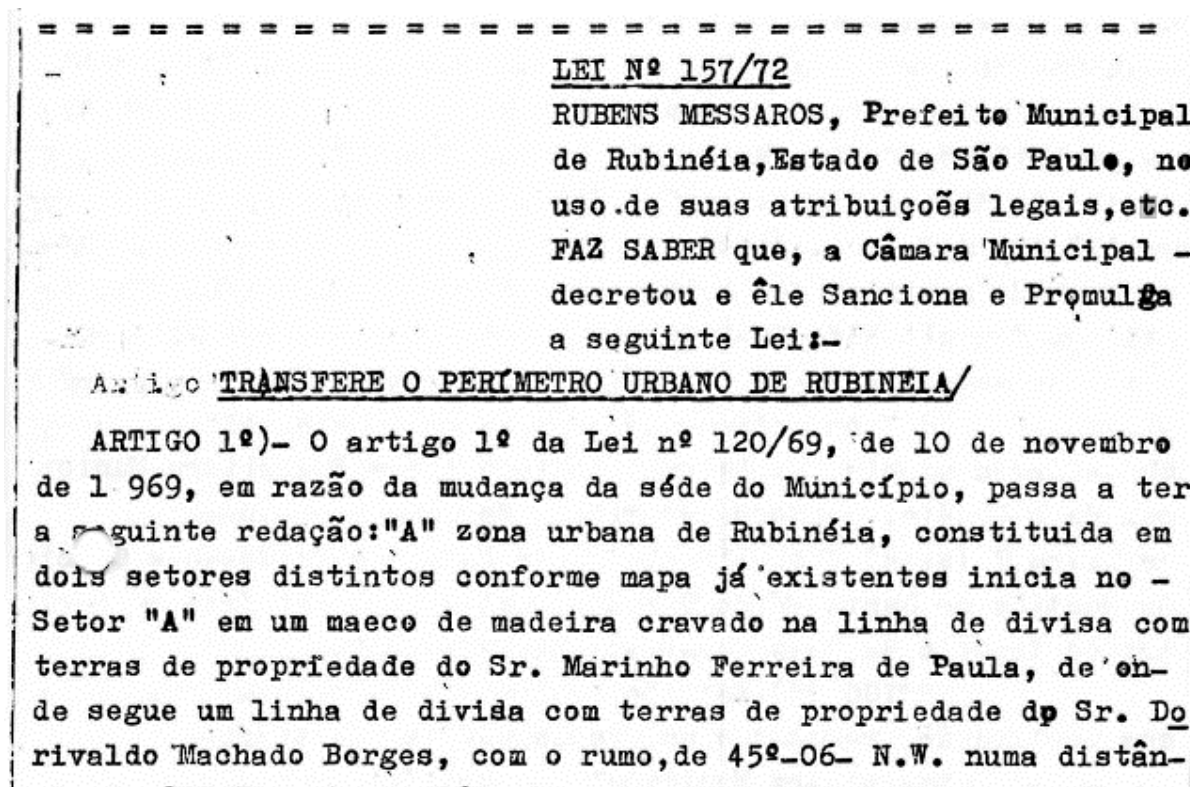
Figura 57: Fotografia aérea de 1972, demonstrando a existência da velha (vermelho) e nova (amarelo) Rubinéia



Fonte: IGC (1972), editado pelo autor

Por fim, oficialmente, a transferência da sede ocorreu em setembro de 1972 e foi decretada em lei no município (Figura 58). Na legislação, é especificado em coordenadas a nova área a ser implantada a cidade, além de indicar as conformações da gleba com outras propriedades particulares.

Figura 58: Trecho da Lei 157 de 1972, que determina a transferência de sedes e demarca o perímetro urbano da nova Rubinéia



Fonte: Prefeitura Municipal de Rubinéia, 1972.

2.4.1 O combatente rubineense: Aparecido Galdino

Antes de se aprofundar, especificamente, no início da submersão da velha cidade, será brevemente comentado o caso de Aparecido “Aparecidão” Galdino. No viés social, a trajetória de Aparecidão sempre é rememorada quando é trazida à tona a inundação e seus impactos na sociedade em geral. De maneira breve, Aparecido Galdino foi morador da velha Rubinéia conhecido na comunidade como benzedor e um líder religioso. Por deter essa posição influente, Aparecido posicionava fortemente contra a criação da barragem de Ilha Solteira e, portanto, instigava outros moradores a questionarem tal intervenção política em suas vidas. Certamente, essa posição incomodava políticos e a polícia – tudo era visto como ameaça à segurança pública.

Aparecido Galdino se transferiu para Rubinéia em 1951, nos primórdios da cidade, onde comprou uma chácara para morar com a família. Na época, Galdino era boiadeiro e se ocupava em encaminhar gado até matadouros regionais (GONÇALVES; VAZ, 2020). Sua vida religiosa começou durante suas viagens –

Galdino se oferecia para benzer o gado adoecido ou que os foram atacados por outros animais selvagens. Em suas crenças, Galdino realizava a benzedura a partir de orações, da qual não cobrava pelo serviço – além disso, era muito solidário com outras pessoas, principalmente as adoecidas ou em busca de salvação espiritual (LOPREATO, 1999).

Com a conhecimento popular de que a CESP promoveria o afogamento das terras rubineenses, Aparecido previa que o fim do mundo estaria próximo, portanto, estaria disposto a promover o encontro dos moradores com Deus. Claramente, Galdino rejeitava tal decisão autoritária e estava disposto a lutar para impedir a barbárie. Assim, Aparecido juntou seguidores dispostos a cooperar com sua luta – certamente, isso não agradou a polícia e Galdino foi encarcerado por alguns dias em Jales, sendo proibido de praticar rituais assim que retornasse. Galdino não concorda com tal decisão e continua a praticar suas benzeduras. Muito pelo contrário, dessa vez, o líder religioso cria uma espécie de exército, “Força Divina”, que todos eram fardados e rezavam para serem salvos do fim próximo. Esse ato desagradou ainda mais os defensores da segurança pública, enquadrando o líder messiânico em incitar a desobediência coletiva e constituição de organização militar (GONÇALVES; VAZ, 2020; LOPREATO, 1999).

Como resultado, Aparecido Galdino é preso, juntamente com todo seu grupo, sendo submetidos a exames de sanidade mental. Sua prisão ocorreu em 1971 (Figura 59), sendo transferido para diversas cidades antes de ser absolvido. A absolvição de Aparecido foi, na verdade em partes. O messias foi internado (preso, de certa maneira) em um manicômio por sete anos, diagnosticado com esquizofrenia paranoide. Inclusive, antes de ser internado, Galdino foi mandado ao Departamento de Ordem Política e Social (DOPS) – órgão policial que esteve à frente de todos os suspeitos de ameaçar a ditadura e a ordem e segurança pública. Quando Galdino foi finalmente liberto, em 1979, a velha Rubinéia já era história sob as águas. Galdino, então, transferiu-se para a nova Rubinéia e manteve-se na cidade com sua família de diversos filhos – Aparecido faleceu em 2020 com 97 anos (GONÇALVES; VAZ, 2020).

Figura 59: Mandado de prisão de Galdino

580041

JACINTHO - APARECIDO GALDINO = VULGO-"APARECIDÃO"
 RESID. - Resid. a Vila Mario Rubineia
 QUALIFICAÇÃO - Vulgo "Aparecidão", branco, brasileiro,
 natural de Maracá-SP, nasceu a os 15-8-1922, filho de Gal-
 dino Jacinto e de Dna. Mariana Rosa de Jesus, Boiadeiro, se-
 instrução, atualmente preso na Cadeia Pública de Santa -
 Barbara do Oeste-SP,
 ASSUNTO - MANDADO DE PRISÃO - prenda e recolha à dis-
 posição da Auditoria da 1a. Auditoria da 2a. Circunscrição
 Judiciária Militar, o denunciado Aparecido Galdino Jacin-
 tho, em virtude de, por despacho exarado em 5-3-71, haver
 sido decretada a sua prisão preventiva, com fundamento
 nos artigos 254 e 255, do C.P.P.M., nos autos do proces-
 so 557-71, que a Justiça Militar lhe move, como incursão

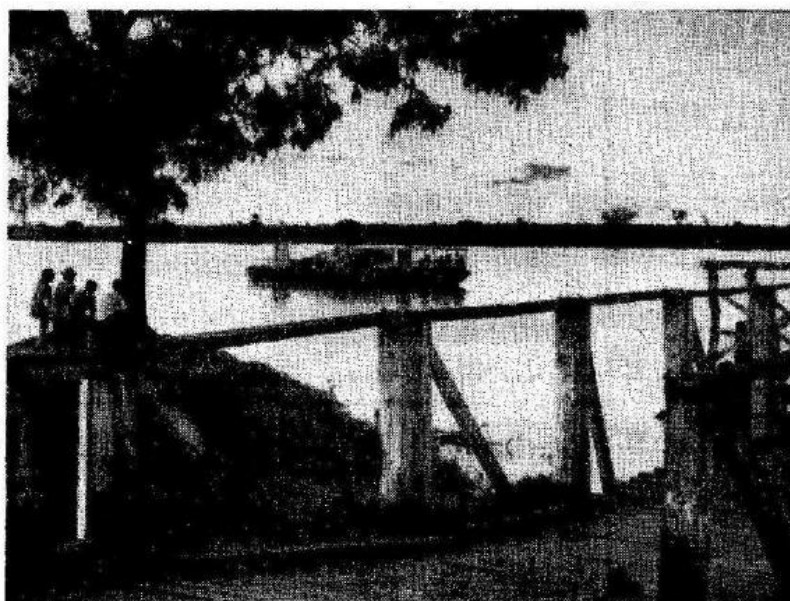
Fonte: Centro Sérgio Buarque de Holanda de Documentação e História Política, 1971

Para finalizar, o caso de Galdino, sempre rememorado junto à Rubinéia e seu afogamento é indissociável de seu contexto. Somente sua história já é capaz de ilustrar toda a conjuntura rubineense: o drama do morador que teria sua terra inundada por decisão autoritária unilateral – sem poder de escolha ou fala, a única esperança que restava era o Divino.

2.4.2 As águas avançam em Rubinéia

O primeiro semestre de 1973, marcado pelo início da inundação, foi documentado por diversos jornais de circula  o nacional. O Estado de S. Paulo foi um dos que mais publicou matérias nesse período, sendo possível acompanhar semana após semana da enchente do rio Paraná. Já nos primeiros dias, Rubinéia havia perdido seu porto e ferrovia – como documentado na matéria do jornal O Globo (Figura 60). No texto, o jornal reporta que as águas subiram 1.5m e o Porto Presidente Vargas desapareceria de ambos os lados (Rubinéia e Aparecida do Taboado) – o jornal fotografou a última travessia realizada pela balsa:

Figura 60: Reportagem sobre a última travessia realizada no Porto Presidente Vargas



A balsa faz a última travessia de Aparecida do Taboão para Rubinéia, pois ambos os portos desaparecerão

WASHINGTON (Por Guillermo Piernes, especial para O GLOBO) — Os chanceleres Mário Gibson Barboza, do Brasil, e Eduardo McLoughlin, da Argentina, almoçarão juntos na próxima sexta-feira, quando discutirão problemas relacionados com o aproveitamento de rios de curso internacional.

Os dois ministros chegaram ontem a Washington, num avião da Braniff, depois de conversarem durante quase trinta minutos, no Aeroporto John Kennedy, de Nova York. Gibson Barboza e McLoughlin vieram participar da terceira assembleia-geral da Organização dos Estados Americanos, que se inicia hoje.

Foram recebidos em Washington pelos embaixadores brasileiro e argentino ante a OEA, George Alvarés Maciel e Raul Quijano.

Tanto Gibson Barboza como

McLoughlin se recusaram a fazer declarações sobre o que conversaram em Nova York, a bordo.

Apesar da reserva dos dois ministros e dos membros das respectivas delegações, foi possível confirmar-se que Gibson Barboza e McLoughlin estão dispostos a abordar "qualquer assunto referente às relações bilaterais".

"Quando dois chanceleres almoçam juntos, dificilmente falam apenas do tempo", comentou um diplomata sul-americano presente no desembarque.

Águas sobem um metro e meio no rio Paraná

ILHA SOLTEIRA (Dos enviados especiais de O GLOBO) — Três dias depois do fechamento de 10 das 20 comportas da barragem de Ilha Solteira, as águas do rio Paraná já subiram um metro e meio no lado norte. Esse nível deverá atingir 30 metros depois de fechadas as demais comportas, formando o imenso lago de 1.231 quilômetros quadrados.

teira a Pereira Barreto. Esta foi a maneira encontrada pelos grandes fazendeiros para liquidar os pequenos proprietários que tiveram suas casas desapropriadas e adquiriram mais terras.

Os possesores de Rubinéia e Ilha Solteira estão satisfeitos com a tendência dos fazendeiros de venderem suas terras. Isso se explica pelo fato de

Fonte: O Globo, 4 de Abril de 1973.

Uma outra notícia, dessa vez do jornal O Estado de S. Paulo, também comenta a descontinuação do porto de Rubinéia e adiciona um importante fato acerca da estação ferroviária (Figura 61). Por ter sido demolida às pressas, visto que seu desligamento se deu poucos dias antes da inundação, foram deixados muitos remanescentes da Estação Presidente Vargas – o maior exemplo são os pilares que sustentavam a cobertura da plataforma de embarque. Devido à sua estrutura resistente, os pilares permaneceram mesmo com o avanço das águas do rio Paraná – inclusive, podem ser vistos até os dias atuais (Figura 62).

Figura 61: Notícia acerca do desligamento dos modais de transporte de Rubinéia



Fonte: O Estado de S. Paulo, 6 de abril de 1973.

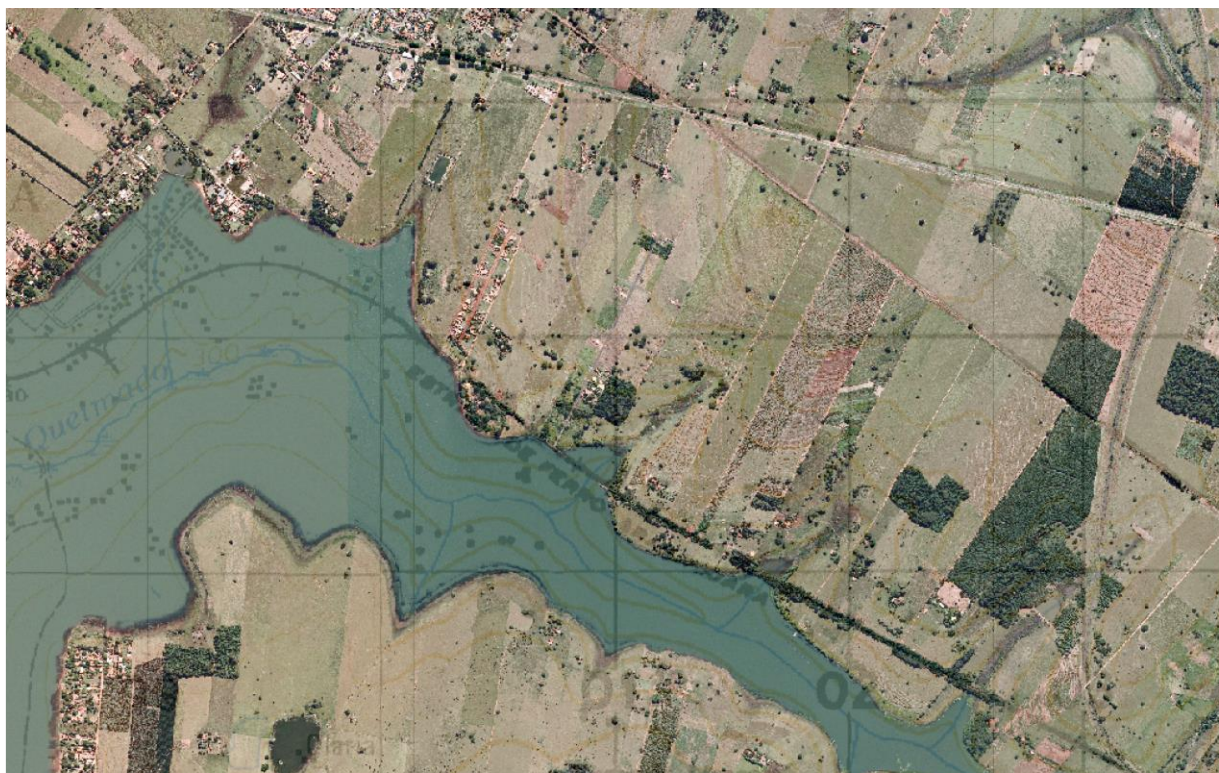
Figura 62: Pilares da cobertura da plataforma de embarque da E. Presidente Vargas



Fonte: Acervo de Percival Gonzales, 2021

Além dos pilares terem resistido ao tempo e às águas, a linha férrea da EFA também deixou rastros que são visíveis até hoje (Figura 63). Ao contrapor o mapa topográfico da velha Rubinéia (que contemplava o trajeto da EFA) com uma imagem de satélite atual, é possível encontrar as marcas e ruínas que resistiram por várias décadas. Na sobreposição, é possível visualizar o antigo traçado da EFA antes de chegar no terminal – hoje, a linha é coberta por vegetação, mas ainda é possível verificar o relevo original que recebia os trilhos.

Figura 63: Contraposição do mapa topográfico de Rubinéia (IGC, 1965) com imagem de satélite de 2011



Fonte: DataGEO, 2021.

Para finalizar, um outro comparativo possível de executar é a modificação da morfologia hidrográfica do rio Paraná. Foi possível encontrar uma fotografia de satélite de 1972, ano anterior a inundação, que ilustra o perfil natural do rio (Figura 64). É notável que a largura do rio duplicou ou quase triplicou após a instalação da barragem. Além disso, os córregos que recebiam as águas do rio foram saturados e também aumentaram em largura. Talvez, o maior impacto da barragem na paisagem natural tenha sido a imersão das ilhas próximas à Rubinéia (Ilha Grande e Ilha Pequena).

Calazans (1995) comenta que a CESP também teve de desapropriar as famílias que ali moravam, pois já se tinha ciência da inundação dessas terras.

Figura 64: Comparativo da morfologia do rio Paraná, antes e após a intervenção da barragem de Ilha Solteira

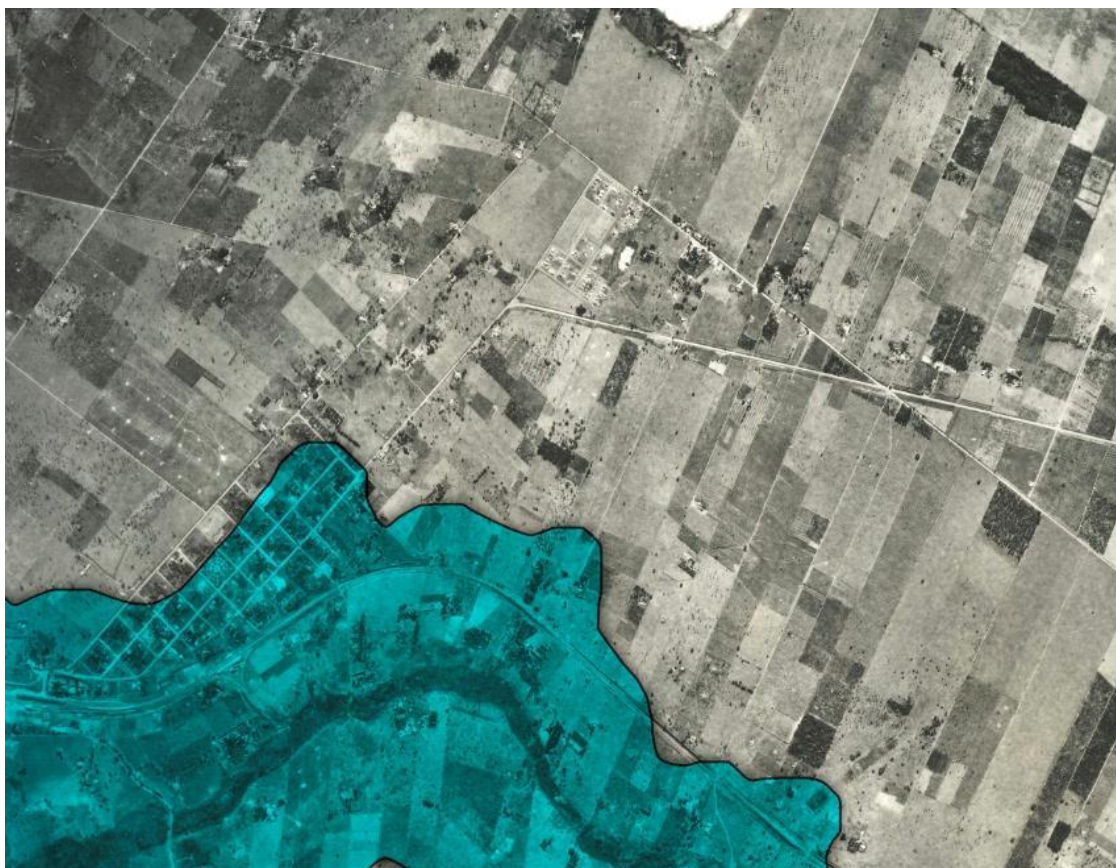


Fonte: USGS/NASA (1972) e Google Earth (2016).

Para ter melhor visualização da nova margem d'água formada pela represa da UHE de Ilha Solteira, foi sobreposta a imagem aérea da cidade de 1972 com a fotografia do mesmo local em 1985, assim, obtendo a área afetada pelas águas em

Rubinéia. Na Figura 65, a mancha em azul representa a nova hidrografia na região de Rubinéia. Nota-se que o Córrego Jacu Queimado (ao sul da cidade) sofreu com a saturação da carga d'água do rio Paraná, portanto, expandindo seu traçado. A expansão afogou grande parte da linha férrea da EFA, além de quase todas as quadras da velha cidade e diversas propriedades rurais do entorno.

Figura 65: Nova margem d'água formada com o represamento do rio Paraná



Fonte: Adaptado de IGC (1972 e 1985).

Enfim, com a inundação da velha cidade ocorrida, a história da primeira Rubinéia se encerra (ou pelo menos, formalmente). Embora a antiga cidade tenha durado apenas algumas décadas, a velha Rubinéia foi palco de diversos avanços – sendo que alguns deles sobreporiam outros, como o progresso das UHEs que engoliu o território de diversas urbes. Ainda é possível revisitar a velha cidade, não somente por lembranças ou fotos – a primeira Rubinéia segue com diversas ruínas ainda de pé, sendo o exemplo máximo, os pilares da antiga estação. Rubinéia é um grande exemplo da resiliência urbana – foi decretada como “afogada”, mas resistiu por todos os percalços e segue até hoje em outra localidade.

3 A NOVA RUBINÉIA (1972)

Neste último capítulo serão recordados os últimos anos da (velha) Rubinéia e os percalços que levaram seu afogamento, além de, concomitantemente, os primeiros anos da nova cidade. Pelo fato de se tratar de um evento complexo com diversos acontecimentos se dando simultaneamente, será dado maior enfoque ao município em estudo. O cenário sociopolítico será rememorado ocasionalmente para dar contexto aos eventos que ocorreram. Ainda, a UHE de Ilha Solteira será menos evocada e se tornará apenas um objeto – o destaque, agora, se dará para CESP, a instituição que administrou e se responsabilizou sobre a UHE. Nesse enredo, há dois atores principais: Rubinéia e CESP, que se conflitam por objetivos divergentes. Para finalizar, é importante acrescentar que houve um curto período em que Rubinéia detinha duas sedes – uma em desapropriação e outra em construção para substituí-la – portanto, serão referenciadas como velha e nova Rubinéia.

3.1 Projeto para um novo lar

A nova Rubinéia – o respiro de esperança de uma cidade afogada – nasce com o fim de sua antecessora. Enquanto a velha cidade era demolida e deixada, a nova Rubinéia se iniciava a passos lentos (e criada contrariamente às definições da CESP). Como noticiado nos jornais, a nova cidade seria planejada por arquitetos e urbanistas e, dessa vez, se beneficiaria do turismo. Talvez, a questão turística tenha se iniciado até mesmo antes – na velha Rubinéia – a inundação da cidade acabou por virar palco de uma tragédia que atraía curiosos e melancólicos, como ilustra a Figura 66.

De acordo com os jornais, a inundação atraía milhares de pessoas que se reuniam às margens do rio (agora, um lago, por conta da barragem). Esse contingente de pessoas incentivou a vinda de comércio temporário na região.

Figura 66: Notícia acerca da situação da nova Rubinéia, que comenta a ascensão do caráter turístico na região



Fonte: O Estado de S. Paulo, 6 de setembro de 1973

Assim, a nova Rubinéia já se inicia enquanto sua antecessora é demolida. Dessa vez, Rubinéia nasce de um projeto orientado às necessidades de seus habitantes – e não de um arruamento feito sem grandes planejamentos. Seu projeto é criado a partir do alinhamento de ideias de um arquiteto e dos líderes políticos da época. Felizmente, a pesquisa de Takiuchi (2010) inclui a redação de uma entrevista dirigida pelo autor ao prefeito da época do planejamento da nova cidade:

Aí eu chamei o Dr. Álvares ²⁷ de Jales que tinha escritório lá, ele que loteou pra mim, ele planejou a cidade e loteou os lotes de 14 por 30. “Eu fez” uma lei com a câmara de vereadores, entendeu? que o cara que tinha o direito de um lote na Rubinéia velha, sendo que ele era obrigado a construir dentro de seis “mês”, se ele não construísse o lote, era tomado de volta (TAKIUCHI, 2010, p. 52)

²⁷ Na verdade, o verdadeiro nome do arquiteto é Áureo, conforme descrito na Figura 67.

Na pesquisa documental, foi possível encontrar o projeto que daria sequência a Rubinéia. O material não está datado, mas certamente é dos primeiros anos da década de 1970. O arquiteto responsável é Áureo Fernandes de Faria, jalesense, portanto, morador da região. Não foi possível encontrar muita informação sobre o autor: sabe-se que teve importante atuação na cena arquitetônica em sua cidade, por exemplo, com o projeto do Jales Clube – grande clube de lazer que contempla piscinas, salões de festas, jogos, etc. – entretanto, nenhuma atuação urbanística, além do projeto de Rubinéia, foi encontrada. Além disso, uma das vias públicas em Jales recebe o nome do arquiteto – ao contactar a Prefeitura Municipal de Jales, foi encontrado o texto legislativo que nomeava a rua, entretanto, a homenagem não recebe nenhuma justificativa, em especial, explicando os motivos da honraria. Foi localizado o registro do CREA ²⁸ do arquiteto e a empresa que possuía em Jales (Auffar Construtora), mas nenhuma Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) foi encontrada em seu nome enquanto pessoa física ou jurídica. Por último, um catálogo²⁹ da VI Bienal de São Paulo do Museu de Arte Moderna indica que o arquiteto participou de um concurso de projetos de arquitetura, além de indicar que estudou na Faculdade de Arquitetura do Instituto Mackenzie de São Paulo e nasceu em 1931.

Como solução para falta de informações acerca de Áureo, foi conduzida uma breve pesquisa qualitativa semiestruturada com pessoas que possivelmente tiveram contato com o arquiteto. Um dos entrevistados alega ter conhecido brevemente o arquiteto, mas teve pouco contato, uma vez que especula que Áureo faleceu por volta de 1982, quando o entrevistado ainda era jovem – ele complementa:

Ele foi o primeiro arquiteto de Jales [...] e obras que ele fez, ele fez o projeto da sede do Jales Clube [...] fez também a sede do Clube do Ipê. Fez bastante residências de diversos padrões [...]. Na época ele era sozinho aqui em Jales e todas as plantas que tinha ele que fazia, mas as principais foram essas [...]. Assim que me formei, logo em seguida ele faleceu, deve ter sido em 82 mais ou menos (Entrevistado 1, 2022).

Ao ser questionado se Áureo teve alguma atuação urbanística em Jales ou na região, o entrevistado comentou que desconhecia e, além disso, não tinha ciência do

²⁸ Nessa época, os arquitetos ainda pertenciam ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA). Somente a partir de 2011, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) foi criado para atender as demandas próprias dos Arquitetos e Urbanistas.

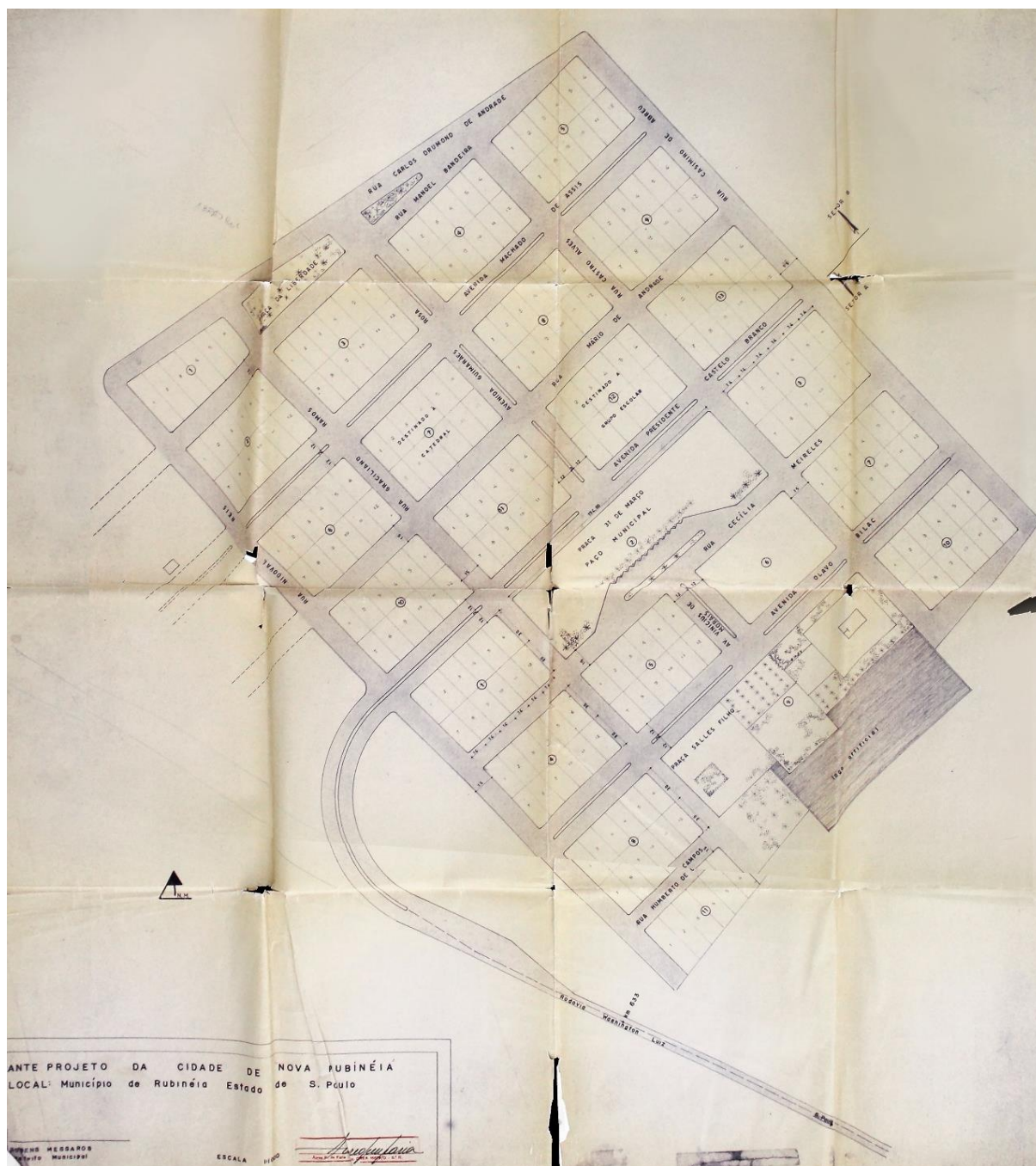
²⁹ Disponível em: <https://issuu.com/bienal/docs/namee9c394/516>. Acesso em 13 de junho de 2022.

projeto feito para Rubinéia. Um outro entrevistado trouxe informações que complementaram o caso e justificam a falta de registros do trabalho de Áureo, embora tenha comentado não ter conhecido o arquiteto.

Essa época que trocou a Rubinéia de lugar era uma época muito difícil, não tinha dinheiro pra nada [...]. O que tocava Rubinéia na época eram os impostos e o prefeito da época, o seu Osmar, era um homem muito bem relacionado. Então, as pessoas acreditavam, ele tinha tanto entusiasmo que as pessoas acreditavam no sonho dele e faziam as coisas pra ele. Então, acho que ele [Áureo Fernandes de Faria] fez [o projeto] gratuitamente para seu Osmar, mas não tenho certeza e nunca vi um documento sobre [...] Então, as pessoas naquela época faziam isso, não tinha isso de ficar registrando nada, fazia por amizade (Entrevistado 2, 2022).

Quanto ao projeto encontrado (Figura 67), trata-se, na verdade, de um anteprojeto (ou seja, um “rascunho” da ideia projetual). Contudo, ao contrapor o anteprojeto com a construção em si, nota-se muita similaridade. O projeto foi dividido em “Setor A” e “B”, cada um contendo 13 e 11 quadras, respectivamente, formando um desenho retangular. O formato das quadras e vias é regular e segue o paradigma da quadrícula – um quase “padrão morfológico” das cidades do interior paulista em meados do século XX (SILVA, 2003). O setor “A” refere-se aos primeiros cinco alqueires adquiridos com crédito pessoal pelo antigo prefeito (CALAZANS, 1995). Nele, foi previsto o paço municipal, uma praça com igreja e oito quadras destinadas a uso residencial. Já o setor “B”, implantado numa segunda fase, contemplava um grupo escolar, uma pequena praça, uma catedral e 11 quadras de uso habitacional.

Figura 67: Anteprojeto para a nova cidade de Rubinéia



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Santa Fé do Sul, s. d.

Quando comparado ao desenho da primeira Rubinéia, algumas similaridades são encontradas – como os nomes de algumas ruas que permaneceram iguais na nova cidade. O desejo em manter as homenagens veio do prefeito vigente dos primeiros anos da nova cidade e o encarregado jurídico do município – admiradores da poesia e de Drummond. Em entrevista ao Jornal do Brasil, o antigo prefeito comenta: “A poesia pode até ser submersa pelo progresso, mas logo depois ela

ressurge, com o homem, do qual procede”³⁰. Outra similaridade é que no traçado da nova Rubinéia se mantém a maneira regular de dividir as quadras. A única divergência é que, na velha cidade, as quadras possuíam formato mais quadrado, enquanto na nova, a divisão parte para a forma retangular, com quadras mais alongadas. Além disso, em ambos os casos, as quadras mais “periféricas” são dotadas de desenho levemente distinto do padrão. A causa se deve, provavelmente, para adequação da quadra aos limites da gleba. Por exemplo, a velha Rubinéia adotou formas mais arqueadas para as quadras próximas ao limite da Estrada de Ferro Araraquara.

O projeto da nova cidade é seccionado, parcialmente, por duas avenidas principais que guiam o seu traçado. Essa tipologia também foi muito presente nos projetos de cidades da região (SILVA, 2003). Inclusive, o projeto de Santa Fé do Sul – analisado no primeiro capítulo – também apresenta o mesmo desenho de avenidas. A diferença é que, em Santa Fé do Sul, as avenidas seccionam a malha por completo, já em Rubinéia, as avenidas são interrompidas por algumas quadras de função pública.

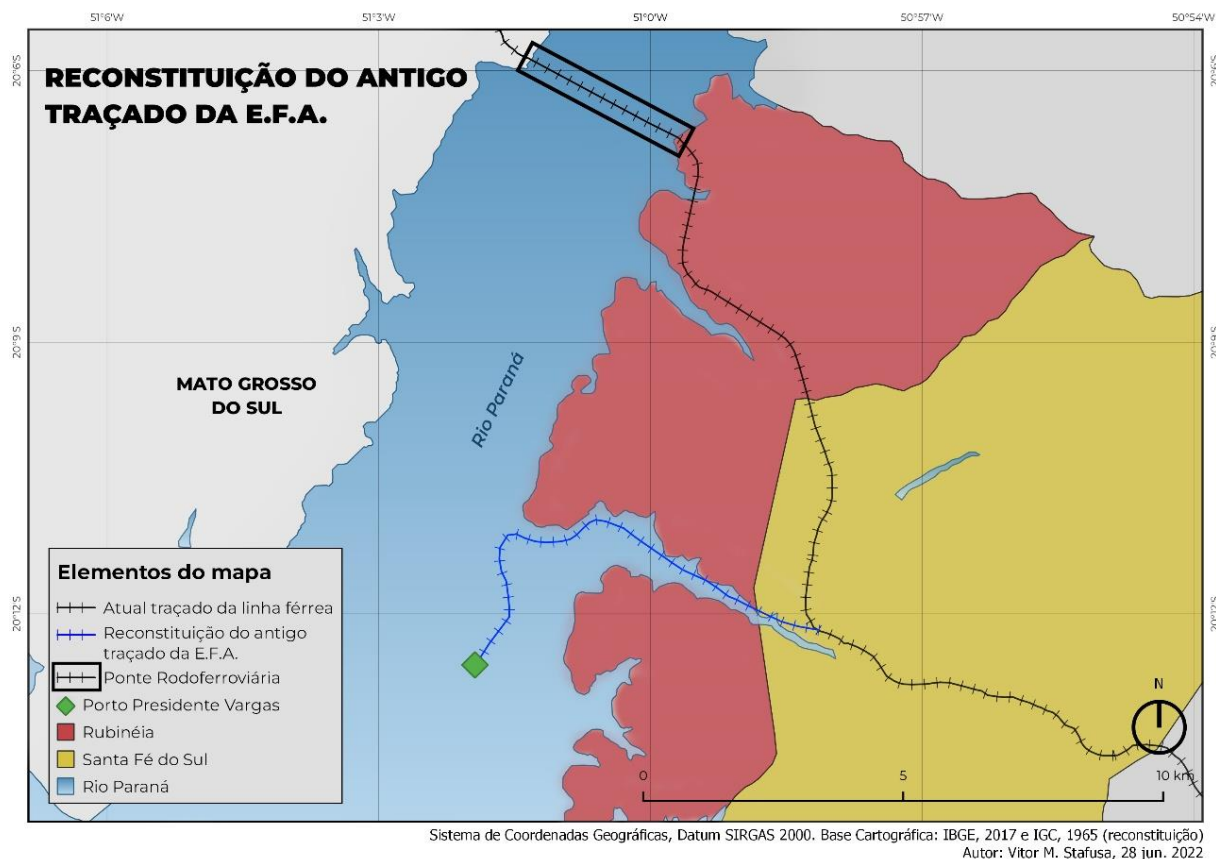
Para Calazans (1995), a nova cidade foi posicionada nesse local respeitando um recuo maior das margens do rio para evitar possíveis inundações. Deve-se lembrar que a nova Rubinéia começou a ser construída antes da inundação, ou seja, não era conhecido – ao menos, para os moradores de Rubinéia – o perfil que o rio viria a tomar após a intervenção. Além do mais, embora não seja documentada essa intenção, a nova Rubinéia foi posicionada de forma estratégica para que se beneficiasse da Rodovia Euclides da Cunha – na nova cidade, a rodovia está bem mais próxima à entrada da cidade e, praticamente, se conecta diretamente com a avenida principal.

Para finalizar, é importante salientar a questão da ferrovia – que, neste caso, é inexistente no projeto da nova cidade. Ao passo que a primeira Rubinéia integrava o traçado ferroviário em sua malha, a nova não parece sequer especular uma estação ou conexão da via com o tecido urbano. Provavelmente, isso se deve por dois principais motivos: o declínio do modal férreo como meio de escoamento principal e a própria inundação ocorrida no território. O primeiro motivo se deve à decadência na utilização das ferrovias como modal de transporte – na época, o trem já pouco atuava

³⁰ Notícia de 25 de agosto de 1974, publicada no Jornal do Brasil, intitulada “A nova Rubinéia, cidade dos poetas”.

na condução de passageiros. A construção de estradas de rodagem havia se mostrado economicamente mais veloz, viável, flexível e de mais rápida implantação. Portanto, já em meados do século XX e, particularmente, no final do século, as ferrovias para passageiros são desativadas, substituídas por rodovias. Apenas algumas linhas para trens de carga foram mantidas até a atualidade – especialmente, os carregamentos de grande peso, como *commodities* agrícolas e de mineração (FERREIRA; BASSI, 2011). Já o segundo aspecto, a inundação, pode ter influenciado em certo grau para que a ferrovia não cruzasse a cidade. Isso se deve em razão da descontinuidade da linha para Rubinéia – o traçado foi regredido até a estação anterior, Santa Fé do Sul, e por lá estacionou a partir de 1973 (DEMARZO; WHITAKER, 2020). De acordo com Giesbrecht (2011), nesse momento, a Estação de Santa Fé do Sul começa a entrar em decadência – a linha para passageiros havia sido limitada até a cidade de São José do Rio Preto – e, em 1997, foi definitivamente fechada. Contudo, na mesma década, com a finalização da Ponte Rodoferroviária – que conecta os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul – o traçado da estrada de ferro avançou. Embora, dessa vez, a linha cumprisse sua trajetória original – em direção ao Porto Taboado – mas sim, desviando-se ao norte para que se conectasse à Ponte (Figura 68).

Figura 68: Reconstituição do antigo traçado da EFA em comparação com o atual



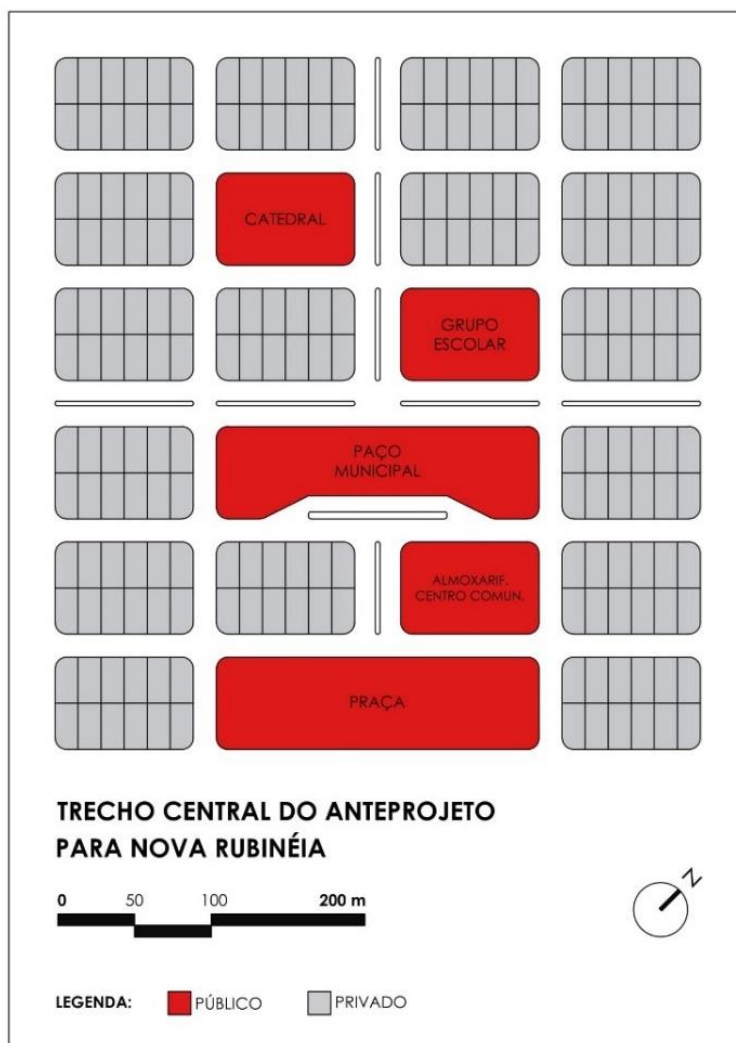
Fonte: O autor, a partir de IBGE (2017) e IGC (1965)

Dessa maneira, a ausência de planejamento para conectar Rubinéia à ferrovia pode ter relação com os próprios planos da linha férrea – deve-se salientar que o desejo de unir São Paulo a Mato Grosso do Sul por meio de uma ferrovia perdurou durante todo o século XX, com a ideia embrionária de Euclides da Cunha nos primeiros anos do século (CUNHA, 1907). Enfim, a primeira versão da cidade se mostrou fortemente ligada à ferrovia – inclusive, foi um dos fatores para a consolidação de Rubinéia como urbe – já a segunda, não planeja integração, ou expansão, para que se conecte com a linha férrea. Sem embargo, a nova Rubinéia parece estar estrategicamente posicionada para se beneficiar diretamente da rodovia próxima – diferentemente da velha cidade, que se conectava por meio de estradas rurais até a rodovia.

Do ponto de vista urbanístico, provavelmente o projeto intencionou a criação de um centro cívico que adensaria as principais funções públicas da cidade. Algumas quadras foram reservadas para a implementação do paço municipal, praça, catedral,

grupo escolar, centro comunitário e almoxarifado (Figura 69). Todas as quadras, de certa forma, se concentravam num centro próximo.

Figura 69: Planta do trecho central da nova Rubinéia



Fonte: O autor, 2021.

A ideia da criação de um “centro cívico” nas urbes surgiu durante os debates do VIII CIAM – Congresso Internacional da Arquitetura Moderna, 1951. Na verdade, a “centralização cívica” das cidades já havia sido empregada na cidade clássica europeia – como na ágora grega, o fórum romano, a praça medieval ou renascentista (MAYUMI, 2005). O tema principal do Congresso era a reflexão sobre o “coração da cidade” – os centros históricos das urbes europeias estavam cada vez mais marginalizados e esquecidos – era preciso criar maneiras para trazer, mais uma vez, a funcionalidade à essas regiões. Se, historicamente, o ser humano expressava seu aspecto “social” nos centros urbanos, a cidade moderna não deveria romper com esse

elemento histórico, mas sim, consolidá-lo ao planejamento urbano (BEUF, 2012).

José Luis Sert, então presidente dos Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna, apresentou uma proposta de zoneamento urbano setorizado e a aplicação desses “corações” em cada zona (MAYUMI, 2005). Isto é, a cidade teria um centro cívico principal e “subcentros” relacionados à cada setor urbano (industrial, comercial, residencial, etc.). Além do mais, foi proposta a separar a circulação entre pedestres e veículos; aplicar somente dois gabaritos de altura para os edifícios e cada “subcentro” deveria ter funções sociais, como bibliotecas, centro administrativo, ginásio esportivo, entre outros.

Essa orientação espacial, formulada pelo CIAM na década de 1950, persistiu no receituário urbanístico por décadas, sendo que no projeto de Rubinéia, do início da década de 1970, a ideia mostra-se incipiente, porém é clara, visto a intenção de centralizar as funções sociais urbanas em área específica e destinada exclusivamente a pedestres, outra das características fundamentais dos centros cívicos. A demarcação do “paço municipal” é o exemplo mais notável: atualmente, a larga quadra abriga a Prefeitura Municipal, a igreja matriz e o museu municipal (Figura 70). Dessa maneira, a proposta do centro cívico moderno fica aparente: um espaço social e multifuncional.

Figura 70: Fotografia de satélite do lote reservado ao paço público de Rubinéia



Fonte: o autor, 2022

Uma outra hipótese para justificar o “centro cívico” em Rubinéia, dessa vez mais próxima da realidade das cidades brasileiras tradicionais, seria o posicionamento de apenas uma “praça cívica” ³¹. Ou seja, não houve a intenção de se criar integralmente um centro, mas sim, apenas houve o posicionamento de uma praça que concentraria diversas funções – o entorno “cívico” das outras quadras foi apenas uma consequência involuntária. A praça cívica, segundo Marx (1945), foi comum nas capitais e outras cidades brasileiras. Por exemplo, O Largo do São Francisco em São Cristóvão (SE), reúne a Casa de Câmara e Cadeia e duas igrejas.

3.1.1 Nova vida na nova cidade

Durante sua pesquisa, Takiuchi (2010) liderou uma consulta com a população da nova cidade que também morou na velha Rubinéia a fim de identificar quais mudanças a nível social ocorreram na vida dos moradores. Mesmo continuando em Rubinéia, a vida se manteve a mesma? As respostas obtidas pelo autor refletem que não.

Primeiramente, o autor questionou acerca da ocupação profissional antes e após a mudança – grande parte abandonou seu antigo emprego pois, ou não havia recursos para que existisse trabalho, ou a própria ocupação deixou de existir (ou sua existência foi dificultada. Por exemplo, Takiuchi (2010) identificou famílias de madeireiros e oleiros na velha cidade – com a transferência para a nova, os provedores ficaram sem emprego. O ocorrido se deve por conta da matéria-prima para o trabalho – a inundação findou com as áreas de argila que permitiam o funcionamento das olarias, além do alagamento de matas que proviam madeira para madeiras. Ainda, muitos profissionais do comércio também ficaram sem ocupação ou tiveram que mudar de área ocupacional – a nova Rubinéia, ainda com desenvolvimento incipiente, não detinha população necessária para que existisse fluxo comercial relevante.

Quanto à atividade social, Takiuchi (2010) indagou se havia amizade entre a

³¹ Para essa hipótese, foi apenas avaliada a Rubinéia construída, não seu projeto. Isso se deve ao fato de que, em seu projeto, a praça central da cidade apenas pleiteava o paço municipal. Entretanto, a execução da praça se mostrou diferente, com igreja matriz, paço municipal e museu.

população da antiga Rubinéia – todos os respondentes deram retornos positivos. Contudo, ao questionar se o clima amigável prosperou na nova Rubinéia, os entrevistados declinaram a resposta. Além disso, a pesquisa do autor revela que os vizinhos de outrora não continuaram na mesma localização urbana, dificultando o desenvolvimento do mesmo clima amigável da velha cidade. Em seu relatório, o autor revelou que as comemorações religiosas eram base da vida social do velho-rubineense: as festas ocorriam frequentemente na área da Igreja Matriz e eram motivo de grande orgulho para a população. Entretanto, na nova Rubinéia, tais festas não ocorriam com a mesma frequência que a velha cidade. O autor relata que isso se deve ao fato de que a nova igreja levou mais de três anos para ser construída.

3.2 O crescimento de uma nova Rubinéia

Nesta última seção textual será comentada a evolução da situação urbana de Rubinéia durante as últimas décadas, com enfoque em suas expansões de malha urbana. De maneira geral, nota-se que a cidade tem se expandido grandemente nas últimas décadas, assim, é preciso entender as causas dessa expansão. Para tal, foram coletados alguns arquivos e dados na Prefeitura Municipal de Rubinéia e na de Santa Fé do Sul que informam o crescimento da cidade nos últimos anos, além de fotografias aéreas do Instituto Geográfico e Cartográfico (IGC).

Primeiramente, é necessário estabelecer um “estado inicial” de análise, ou seja, em que ponto do tempo será considerada a Rubinéia com seu núcleo primitivo – para então identificar as expansões urbanas ocorridas. Pelo fato de a nova Rubinéia não compartilhar nenhuma conexão com a velha cidade, essa última será descartada da análise (embora sejam sede do mesmo município, praticamente são cidades distintas). A fonte que ilustra o “primeiro momento” da nova Rubinéia é a fotografia aérea de 1972 (Figura 71). A imagem apresenta a implantação inicial do que seria o “Setor A”, apresentado na planta do anteprojeto para a cidade (Figura 67).

Figura 71: O "estado inicial" da malha urbana da nova Rubinéia



Fonte: IGC, 1972.

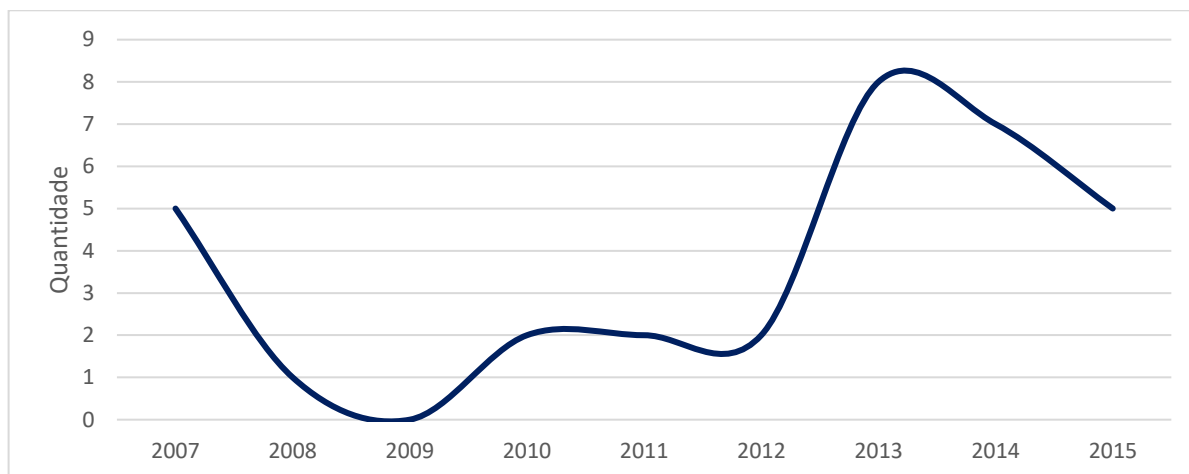
Seguindo no tempo, a próxima fonte que se tem coletada é a imagem aérea da cidade em 1985 (Figura 72). Nesse material, a nova cidade já aparece consolidada – seus setores A e B já estão implementados, existe o posicionamento dos edifícios públicos e há quantidade considerável de residências construídas. Ainda, é visível a implantação de algumas residências mais distantes do centro, provavelmente propriedades rurais.

Figura 72: Malha central de Rubinéia em 1985



Fonte: IGC, 1985

Em seguida, dando um salto para 2001, foi encontrada uma planta da cidade prevendo um “Conjunto Habitacional”. A Figura 73, provavelmente, ilustra a primeira expansão urbana do centro – embora, pouco possa se dizer da fonte, pois não apresenta descrição, legenda, carimbo ou qualquer informação dessa natureza, apenas a inscrição “Rubinéia”, “Perímetro urbano” e a escala do desenho.

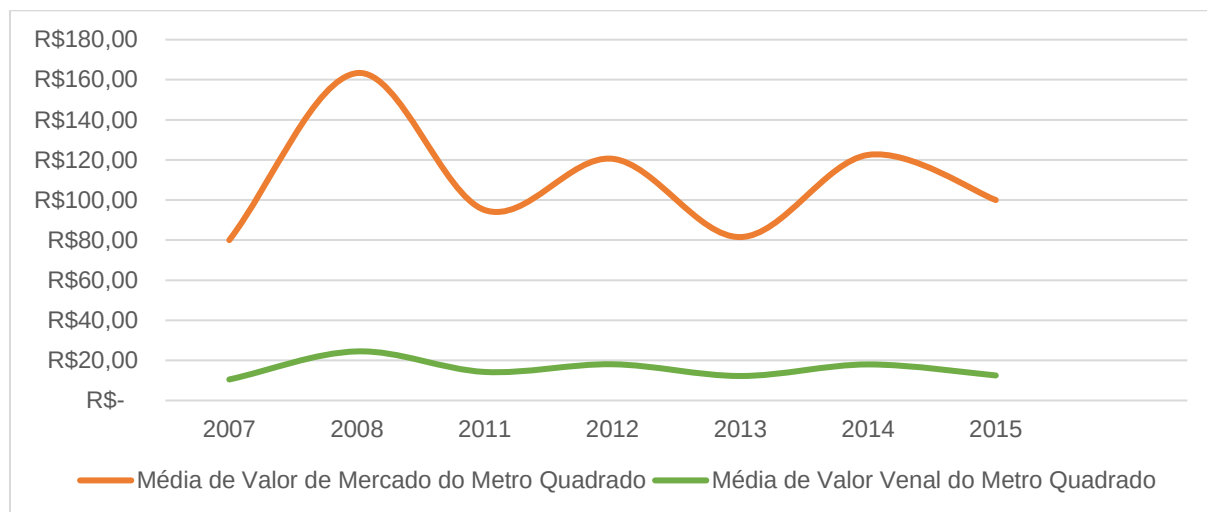
Gráfico 1: Implantação de novos loteamentos em Rubinéia (2007-2015)

Fonte: O autor, a partir de dados da Prefeitura Municipal de Rubinéia.

Outro instrumento da Prefeitura Municipal de Rubinéia averiguado foi a Planta Genérica de Valores³³. De acordo com a própria Prefeitura, a Planta Genérica de Valores é um instrumento que mensura o preço de um lote por metro quadrado para o cálculo do valor venal do imóvel – ou seja, a quantia a ser considerada para computar taxas e impostos pelo Poder Público, por exemplo. Para calcular esse valor são considerados diversos aspectos, como o valor comercial apurado e fatores que possam valorizar ou desvalorizar a propriedade, como a configuração topográfica e proximidade com córregos ou rios.

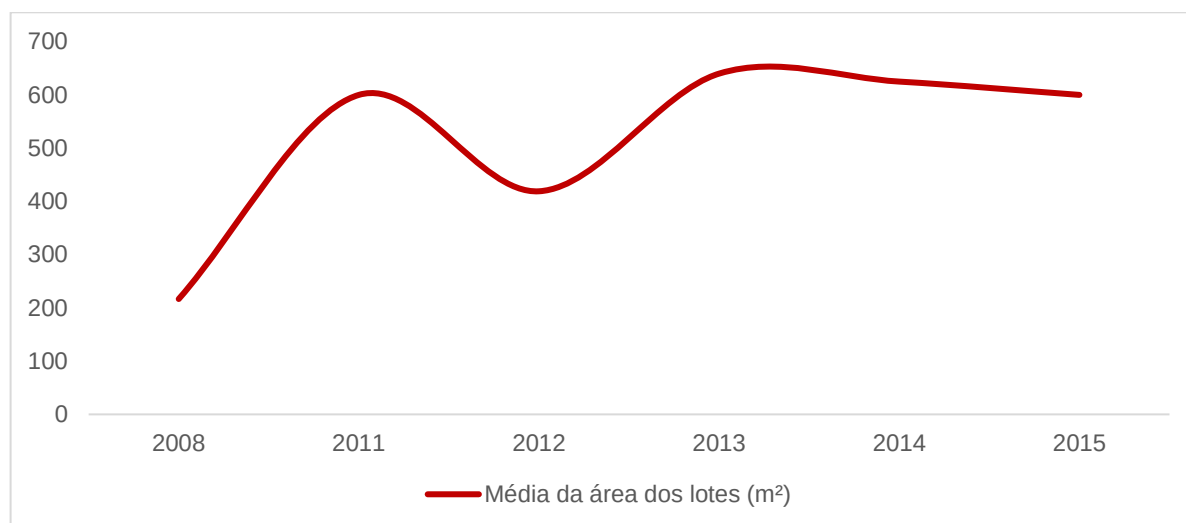
A partir dessa Planta, foi mensurada a média do valor do metro quadrado dos lotes ao decorrer dos anos. O Gráfico 2 mostra os dados resultantes, comparando o metro quadrado do valor de mercado em contraponto com o valor venal (estabelecido pela Prefeitura para cálculo de impostos urbanos). Ambos os valores seguem uma constante ociosidade, aumentando ou diminuindo na mesma proporção durante os anos. De modo geral, o valor de mercado permanece numa constante flutuação de R\$80 a R\$120, enquanto o valor venal flutua entre R\$10 a R\$20 por metro quadrado. O ano de 2008 é único que se projeta fora da média constante, aumentando o valor venal e de mercado para a faixa de R\$25 e R\$160, respectivamente.

³³ Lei Complementar nº 112 de 2014.

Gráfico 2: Comparação dos valores de metro quadrado dos lotes em Rubinéia

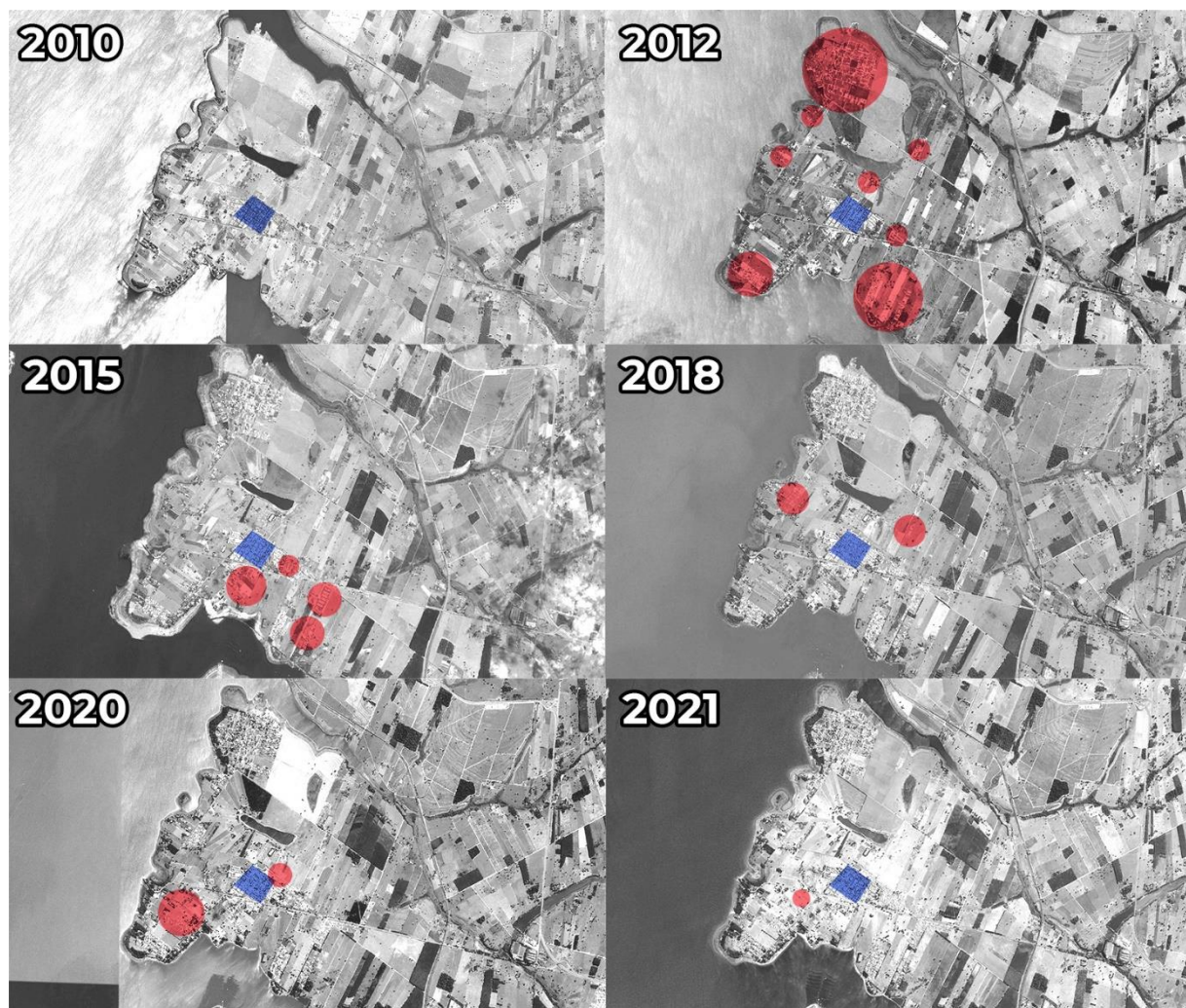
Fonte: O autor, a partir de dados da Prefeitura Municipal de Rubinéia.

Por fim, também foi calculada e analisada a média da área dos lotes implantados. Esse valor também é divulgado na Planta Genérica de Valores da Prefeitura. O Gráfico 3 apresenta a análise resultante. A implantação dos lotes em Rubinéia apresenta crescente aumento na área das propriedades, sendo que em 2007, a média dos lotes era em torno de 200m², em contraponto com 2014, com média de 600m². O pico averiguado foi em 2013, com a média dos lotes alcançando 640m². A curva crescente se deve ao fato de que, a partir de 2008, inicia-se a implementação de lotes com área de 1000m², ou seja, lotes para “chácaras” (casas de veraneio). No período analisado, foram feitos cinco loteamentos com propriedades de 1000m² e dois com propriedades acima de 500m² - o total representa a metade de todos os loteamentos analisados.

Gráfico 3: Média da área dos lotes implantados em Rubinéia

Fonte: O autor, a partir de dados da Prefeitura Municipal de Rubinéia.

Além dos dados obtidos pela Planta Genérica de Valores, é possível avaliar outros aspectos da implantação de lotes em Rubinéia por meio de outras ferramentas – por exemplo, imagens de satélite (Figura 74). Embora esse tipo de fonte não explicita dados que possam ser manipulados matematicamente, é possível verificar de forma empírica a implantação dos loteamentos ao longo do tempo e, principalmente, onde ocorre a implantação. Para tal, foram obtidas imagens de satélite de Rubinéia do período de 2010 a 2021. As imagens, extraídas do Google Earth, foram manipuladas para apresentar a mesma área do município. Para facilitar a visualização dos loteamentos que foram implantados, as imagens foram descoloridas e círculos vermelhos foram posicionados nas regiões onde houve alguma expansão urbanística – em azul, foi destacada a área inicial de Rubinéia (implantada em 1972). Para esse caso, o círculo vermelho foi somente posicionado quando o loteamento apresentasse alguma infraestrutura (como vias pavimentadas) ou alguma benfeitoria particular construída. Por ser considerado como o “estado inicial” da análise, não foram indicados novos loteamentos na imagem de 2010. Embora a análise não abranja todos os mesmos anos do Gráfico 1, é perceptível que a época próxima de 2012 representa o ápice da expansão urbana de Rubinéia, semelhantemente, o Gráfico 1 apresenta esse crescimento em 2012-2013.

Figura 74: Expansão urbana em Rubinéia (2010-2021)

Fonte: Google Earth, editado pelo autor.

Fica evidente que os novos loteamentos (em vermelho) tendem a ser implantados longe do centro urbano da cidade (azul). Durante todo o período analisado, poucas unidades aparecem próximas ao núcleo inicial da cidade – a maior parte das implantações aparecem próximas ao rio Paraná. Para ilustrar o efeito, foi feito um comparativo de imagens áreas que focam o centro da cidade: a Figura 75 compara ambas as áreas centrais, sendo que o polígono azul demarca o núcleo inicial. Em quase 40 anos de evolução, o núcleo inicial de Rubinéia pouco se expandiu – a maior parte das expansões urbanas se concentraram fora da malha principal da cidade (como visto na Figura 74).

Figura 75: Comparativo da evolução urbana ocorrida na região central de Rubinéia



Fonte: Google Earth (2021) e IGC (1985), editado pelo autor.

Para quantificar, foi feita mensuração a partir do Google Earth da área central da cidade em 1985 em comparação com a área atual da malha central de Rubinéia ³⁴ (Figura 76). De acordo com o *software*, a primeira área detinha aproximadamente 0,20 km² (em vermelho), por outro lado, a área atual mensura cerca de 0,80 km² (azul). Para se ter ideia da grandeza da expansão ocorrida no centro, também foi mensurado um dos loteamentos implantados na cidade – visualmente, o maior. A área do loteamento em questão (verde) resulta em cerca de 1 km². Em outras palavras, apenas a área de um loteamento implantado em Rubinéia foi maior do que sua própria região central.

³⁴ Para esta breve análise, foram somente computados os loteamentos que se integrassem diretamente à malha primitiva de Rubinéia (como vista na Figura 75). Os loteamentos distantes que se integram por meio de estradas não foram incluídos. Além disso, a mensuração feita é apenas uma aproximação para fins ilustrativos e podem não representar, com exatidão, a grandeza urbana real.

Figura 76: Comparativo de áreas loteadas em Rubinéia, em vermelho o centro inicial da cidade; em azul, o centro “expandido” e em verde um aglutinamento de loteamentos.



Fonte: Google Earth, editado pelo autor.

Em suma, a partir do quadro analisado dos anos recentes de Rubinéia, tem-se as seguintes considerações: a malha central pouco se expandiu em comparação com seu entorno; há tendência na implantação de lotes com grandes áreas e loteamentos posicionados fora da malha central, às vezes, estrategicamente posicionados lindeiros às margens do rio Paraná. Em outras palavras, é possível compreender que os novos loteamentos na cidade têm se direcionado para atender demandas turísticas – lotes com grandeza suficiente para construção de chácaras e ranchos (casas de veraneio) e frequentemente posicionados para receber a vista do rio. Apenas para ilustrar a tendência turística de casas de temporada na cidade, foi pesquisado no Google Maps o termo “Rancho” no perímetro da cidade – foram encontrados 54 resultados indexados à plataforma. Em contraponto, ao pesquisar o termo “Mercado”, por exemplo, foram retornados quatro itens e o termo “Restaurante” resultou em 14 ³⁵.

³⁵ Pesquisa realizada em 22 de maio de 2022, no endereço www.google.com/maps.

3.2.1 Periferização

Efeito patente na malha urbana de Rubinéia é a direção para a periferização dos novos loteamentos implantados. A partir da análise temporal feita na seção textual anterior, é notável que a expansão urbana de Rubinéia não é centralizada – na verdade, o que ocorre, é um aparente desprezo pela região central (o centro “velho”) de Rubinéia. Nota-se que diversas expansões urbanas ocorreram desde a implantação da nova sede da cidade, contudo, o centro inicial pouco se expandiu ao longo dos anos. De modo contrário, apenas um aglutinamento de bairros já ultrapassa a região central em área. Esse efeito de expansão urbana descentralizada pode ser nomeado pelo termo de “periferização”. Primeiramente, é preciso teorizar melhor a questão semântica de periferia.

Periferia não é sinônimo de área degradada ou zona habitada por classes de baixa renda. Na verdade, pode ser exatamente o oposto, como Villaça (2001) põe em seu estudo: as regiões periféricas analisadas pelo autor eram, na verdade, zonas de expansão urbana que abrigavam as elites. O autor comenta que, para fugir da precária infraestrutura viária das metrópoles, por exemplo, as classes com rendas mais altas se abrigavam em bairros distantes. Como consequência, uma frente de escritórios e comércio seguia esse sentido de expansão e se instalava nessas áreas afastadas. Outro ponto a ser defendido é que “não pode existir centro urbano sem periferia em parte alguma do mundo, pois esta corresponde ao crescimento físico da cidade matriz, dotada de áreas nobres ou não” (YÁZIGI, 2017, p. 675). Ou seja, a periferia nada mais é que a futura expansão da malha urbana do centro – é uma área que, primeiramente, será habitada por elites e, por consequência, irá atrair os setores comerciais e a atenção municipal para infraestruturação da área (VILLAÇA, 2001). Para sumarizar a questão, Villaça (2001, p. 311) comenta:

Uma tendência a desenvolver o que popularmente se chama de um “centro novo”, localizado na região geral de concentração das camadas de mais alta renda. O centro tradicional, abandonado pelas burguesias, vem sendo tomado pelas camadas populares. Torna-se cada vez mais acentuada a divisão de nossas metrópoles em duas cidades divorciadas uma da outra – a dos mais ricos e a dos mais pobre excluídos.

Portanto, a primeiro momento, até se poderia concluir que o efeito ocorrido em Rubinéia é a periferização em decorrência de segregação social de classes,

conforme defende Villaça (2001). Entretanto, é necessário se aprofundar um pouco mais na questão. Primeiramente, os casos que Villaça (2001) apresenta em seu estudo são estatisticamente e empiricamente comprovados – contudo, não representam a realidade de Rubinéia. O autor defende sua teoria com base em grandes centros urbanos (metrópoles, por se dizer), como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, etc. Assim, embora a ideia do autor pode ser replicada em outras cidades, a escala urbana é completamente diferente. Além disso, é preciso entender as dinâmicas sociais de cada caso: por exemplo, São Paulo não é economicamente conduzida pelo turismo de um rio, como Rubinéia. Em outras palavras, a tese de Villaça (2001) pode ser justificativa da periferização ocorrida em Rubinéia, contudo, a análise não pode se findar de forma pouco profunda. Para ilustrar, supõe-se que alguns loteamentos implantados fora da malha central da cidade sejam realmente uma alternativa das classes altas para fugir da infraestrutura mais “arcaica” do centro. Assim, para esta suposição, deve-se assumir que a população da malha central pertença às classes média e baixa, enquanto os moradores das áreas afastadas sejam de classe alta. Para verificar a hipótese, foi novamente utilizada a Planta Genérica de Valores da Prefeitura de Rubinéia. A partir dela, foram listados os loteamentos da cidade e em qual bairro se enquadravam – para sumarizar, foi feita a divisão entre Centro (Setor A e B) e bairros periféricos. A Tabela 2 indica os loteamentos inclusos do documento da Prefeitura, o bairro que está localizado, o valor venal da área e, por fim, a média do valor venal. Os loteamentos coloridos em verde pertencem à malha central, enquanto a cor azul representa a malha periférica.

Tabela 2: Loteamentos em Rubinéia, organizados por localidade e valor venal do metro quadrado

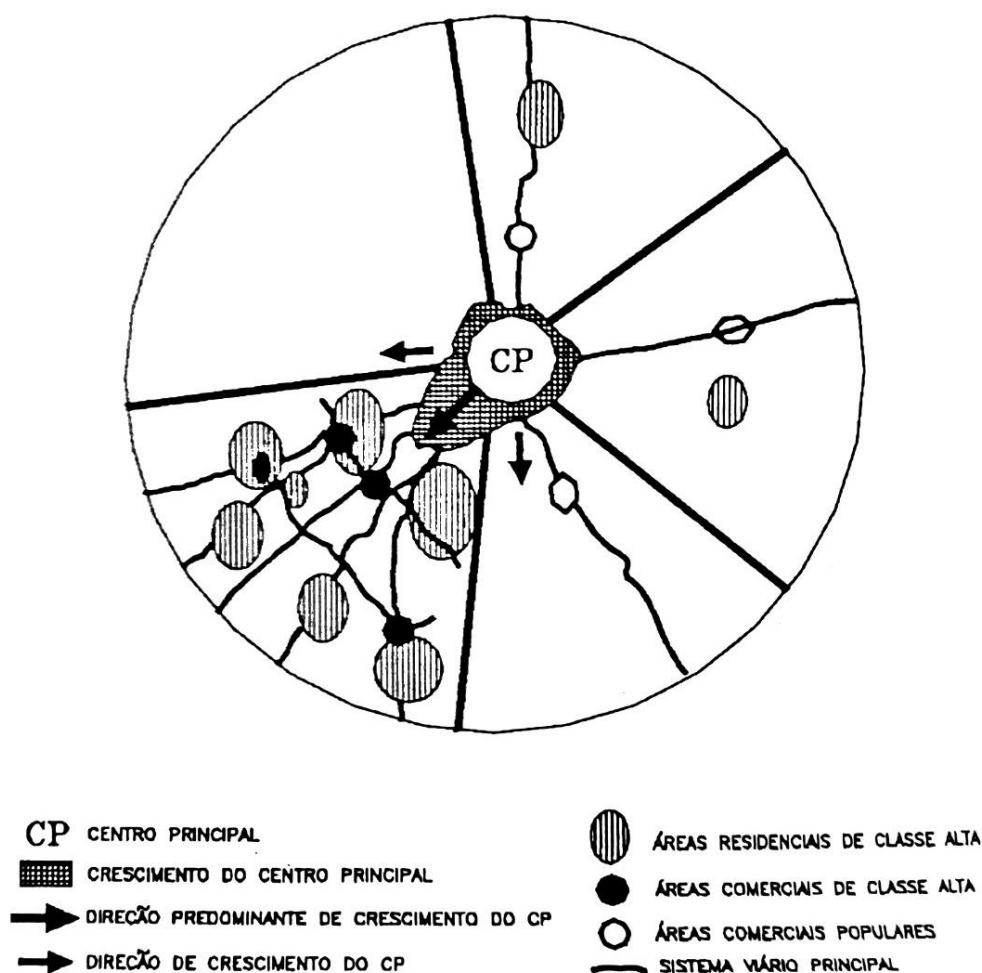
Loteamento	Bairro de referência	Valor Venal do Metro Quadrado	Valor Venal Médio do Metro Quadrado
Recanto dos Pássaros	Centro - Setor A	R\$ 12,50	R\$ 19,89
ADUR II	Centro - Setor A	R\$ 18,75	
ADUR I	Centro - Setor A	R\$ 22,50	
Grande Lago e Lago do Sol	Centro - Setor A	R\$ 15,00	
Rua Cecília Meireles, Av. Olavo Bilac e Rua Humberto de Campos	Centro - Setor A	R\$ 17,86	
Demais ruas do Vale do Sol	Centro - Setor B	R\$ 25,00	
Morada do Sol - Rua Cora Coralina e Rua Chiquinha Gonzaga	Centro - Setor B	R\$ 12,50	
Av. Pres. Castelo Branco	Centro - Setor B	R\$ 25,00	
R. Mario de Andrade	Centro - Setor B	R\$ 25,00	
Av. Machado de Assis até o Vale do Sol	Centro - Setor B	R\$ 23,21	
R. Manoel Bandeira	Centro - Setor B	R\$ 21,43	
Brisas D'Oeste I	Brisas D'Oeste	R\$ 7,50	R\$ 14,07
Brisas D'Oeste II	Brisas D'Oeste	R\$ 6,00	
Distrito Industrial	Distrito Industrial	R\$ 6,00	
Paraíso das Águas e Praia Água Doce	Ipanema	R\$ 22,50	
Morada do Sol - Av. Guimarães Rosa	Jardim Morada do Sol	R\$ 16,67	
Mundial Golden	Mundial Golden	R\$ 27,00	
Porto do Sol	Porto do Sol	R\$ 7,50	
Pousada das Garças	Porto do Sol	R\$ 7,50	
Praia Ilha do Sol	Praia do Sol	R\$ 30,00	
Bená	Praia do Sol	R\$ 21,00	
Primavera II	Primavera	R\$ 16,76	
Primavera I	Primavera	R\$ 10,50	
Lagoa da Garça	Residencial Lagoa da Garça	R\$ 9,00	
Residencial Rubinéia	Residencial Rubinéia	R\$ 9,00	

Fonte: O autor, a partir de dados da Prefeitura Municipal de Rubinéia.

A partir dessa tabela, constata-se que, na verdade, a região central de Rubinéia possui a média do valor venal mais alto (R\$ 19,89/m²), ou seja, os lotes são mais caros e o imposto pago é superior. Apenas com essa informação já se defende a ideia de que, na verdade, as classes de renda maior habitam o centro, e não a periferia. Entretanto, Villaça (2001) apresenta mais um elemento que concluiu a partir de seus estudos de caso. A Figura 77 ilustra como funciona o sentido de expansão urbana ordenado à periferização – nota-se que há o posicionamento de áreas residenciais fora da região central, contudo, existe o aglutinamento dessas áreas seguindo um

sentido único. O que ocorre em Rubinéia é o oposto: há o posicionamento de áreas residenciais afastadas do centro principal, contudo, não há um direcionamento único para a expansão – ela ocorre simultaneamente ao norte, oeste e sul.

Figura 77: Periferização ocorrida por segregação social, segundo Villaça



Fonte: Villaça, 2001, p. 340

A partir do exposto, nota-se que a periferização ocorrida em Rubinéia não se deve por questões socioeconômicas, mas o processo ainda continua sem uma causa. Portanto, revisitamos a literatura acerca da temática turística e a formação de periferias em busca de respostas. A Teoria das Localidades Centrais esclarece por que algumas cidades se posicionam na localidade que estão e, principalmente, estabelece justificativas para cidades turísticas: atrações do clima e paisagem, fontes de qualidades terapêuticas, perspectivas históricas e culturais, possibilidade de prática esportiva, etc. Contudo, ainda é adicionado mais um ponto referente as localidades periféricas, uma vez que a teoria se baseia apenas nos lugares centrais,

ou seja, o centro de uma urbe. Para a teoria, as leis de localização não podem ser aplicadas com a mesma exatidão para lugares periféricos, contudo, tais lugares apresentam condições mais favoráveis para a perspectiva turística (CRISTALLER apud SILVA, 1996). Além disso, de acordo com Silva (1996), as regiões centrais de cidades turísticas são tipicamente destinadas ao comércio, administração pública, educação, saúde, etc. salvo exceções de cidades históricas onde o patrimônio se localiza nessa área. O autor complementa:

O Turismo tem, portanto, a tendência natural para a periferia das regiões densamente povoadas já que, na maioria das vezes, o turista procura paisagens remotas e ambientes exóticos, muitas vezes idílicos (montanhas, florestas, praias, lagos, áreas rurais, etc.) (SILVA, 1996, p. 12)

Contudo, conforme essas áreas vão sendo condensadas com hotéis e restaurantes, por exemplo, uma nova região periférica é buscada – uma vez que, segundo Silva (1996), o turista busca exatamente o afastamento do cenário urbano.

Portanto, a periferização em Rubinéia pode ter suas raízes na busca por fontes turísticas, e não por questões socioeconômicas. De fato, os bairros localizados nas áreas ribeirinhas apresentam maior concentração de casas de veraneio, como é visto na Figura 78 – uma residência para lazer localizada fora do perímetro urbano central. O fato também foi constatado por Celbo Rosas em sua tese:

Embora seja inegável que ocorram avanços do urbano no rural em decorrência dos loteamentos nas periferias das cidades, mais notoriamente em Santa Fé do Sul e Rubinéia, devido à presença de ranchos (moradia secundária e de descanso), que são consideradas áreas urbanas, desde sua infraestrutura até seu uso, sendo descontínua do núcleo urbano. (ROSAS, 2010, p. 53)

Figura 78: Rancho na periferia de Rubinéia, localizado próximo ao Rio Paraná



Fonte: O autor, 2021.

Figura 79: Fundos de uma propriedade na periferia em Rubinéia - ao fundo, o Rio Paraná



Fonte: O autor, 2021.

Apenas para ilustrar, a Figura 79 demonstra os fundos de uma propriedade periférica em Rubinéia. Aproveitando-se do potencial do rio, alguns lotes podem se beneficiar com sua localização de acesso direto às águas – de certa maneira, os donos desses lotes praticamente incorporam certa porção do Paraná em sua propriedade.

Assim, Rubinéia se configura exatamente como Silva (1996) comenta: um centro de teor administrativo que oferece suporte básico aos moradores e as regiões periféricas, constituídas de casas de temporada, ranchos, etc. O centro fornece a infraestrutura para o cidadão rubineense, enquanto a periferia serve o turista.

3.3 Outros aspectos da nova história

Embora não seja o principal tema desta pesquisa, também será feita uma retrospectiva da evolução de outros aspectos da cidade, como a demografia, condições sociais, ocupação profissional, etc. Um dos principais objetivos da dissertação foi analisar como a malha urbana rubineense se expandiu ao longo de sua nova história, ou seja, a pesquisa focou em aspectos propriamente urbanísticos. Entretanto, é importante elucidar outros pontos que se transformaram ou reconfiguraram ao longo dos anos pois, de certa maneira, impactam na conjuntura urbana. Para tal, a Rubinéia atual será contraposta com a Rubinéia escrita, principalmente, por Calazans (1995) e Takiuchi (2010), na época de suas pesquisas. Apenas para elucidar as grandes transformações ocorridas na cidade, a velha Rubinéia que foi palco da pesquisa de Reis (1990) nada tem de similar com a Rubinéia atual – primeiro, são cidades distintas, segundo, a velha Rubinéia descrita pelo autor era integralmente rural e sobrevivia do campo e da pesca. A Rubinéia assentada hoje já não depende do campo – a aposta agora é no turismo que o rio Paraná proporciona.

Primeiro, Calazans (1995) faz comparação da evolução da quantidade de residentes na cidade. A autora faz retrocesso até 1970, era da antiga Rubinéia, e compara os valores com a nova Rubinéia de 1980 e 1991. A partir disso, adicionamos os valores referentes aos anos de 2010 e 2021 obtidos pelo IBGE. As quantidades foram indexadas na Tabela 3:

Tabela 3: Número de habitantes em Rubinéia

Ano	Habitantes
1970	4876
1980	2419
1991	2236
2010	2862
2021	3191

Fonte: Adaptado de Calazans (1995) e IBGE (2010, 2021)³⁶

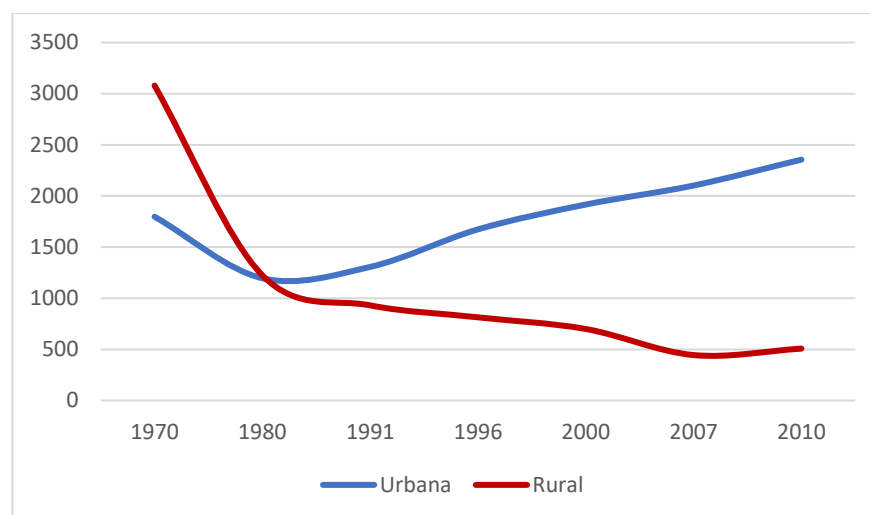
Como era de se esperar, houve grande queda no número de habitantes ao comparar as décadas de 1970 e 1980 – número quase 50% menor em comparação. Isso se deve, claramente, à evasão populacional ocorrida em decorrência da inundação. Como Calazans (1995) cita, muitos residentes receberam as indenizações e partiram para uma nova vida em cidade diferente. Foram poucos os persistentes que aguardaram a ação da Prefeitura Municipal para criação de nova sede. Vale lembrar que a criação da nova cidade se deu em 1972, pouco menos de um ano antes da inundação ocorrer – ou seja, os cidadãos que realmente desejavam permanecer no município tiveram que resistir até o último momento e viver numa cidade sendo demolida dia após dia. Hoje, quase 50 anos após o recomeço de Rubinéia, a quantidade de residentes no município ainda não atingiu o valor da era de velha Rubinéia – a quantidade atual representa aproximadamente 65% do valor de outrora. Fica perceptível que, ainda possuindo valor menor que a velha cidade, há progresso, embora lento, no número de residentes. O fato observado dialoga com a visão exposta por Sousa (2000, p. 9), que defende que os impactos causados por hidrelétricas “são verificados ao longo e além do tempo de vida da usina e do projeto, bem como ao longo do espaço físico envolvido”. Em outras palavras, embora o projeto, a construção e a inundação já tenham se findado, o empreendimento causou danos que seguem até os dias atuais.

Rosas (2010) traz à análise a evolução populacional por característica do local domiciliar (urbano ou rural) de 1970 até 2007. A partir dessa fonte, adicionamos o valor referente ao ano mais recente, 2010, com base nos números do IBGE (Gráfico 4). É perceptível que o mundo rural dominava sob o urbano no início da nova Rubinéia.

³⁶ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/rubineia/panorama>

Em 1980, os números populacionais se equivalem, seguido pelo aumento da população urbana e decaimento da quantia do aspecto rural. A situação atual é o inverso da conjuntura inicial de nova Rubinéia – os valores da população urbana se sobressaem em relação à rural.

Gráfico 4: Evolução populacional por característica de local domiciliar



Fonte: Rosas (2010) e IBGE (2010) ³⁷

Outra quantia informada por Calazans (1995) é o número de unidades habitacionais (rurais e urbanas) no município. Adicionamos o valor de 2010 obtido através do portal do IBGE (Tabela 4). Dessa vez, há avanço na quantidade e o valor mais recente ultrapassa o número obtido na época da velha Rubinéia. O valor de 2010 representa 158% da quantidade resultante em 1970. Quanto ao prejuízo dado pela inundação, novamente é apresentada queda: o valor de 536 (período da nova Rubinéia) representa 56% do valor de unidades habitacionais da velha Rubinéia.

Tabela 4: Número de unidades habitacionais em Rubinéia

Ano	Unidades habitacionais
1970	949
1992	536
2010	1503

Fonte: Adaptado de Calazans (1995) e IBGE (2010) ³⁸

³⁷ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/rubineia/pesquisa/23/24304?detalhes=true>

³⁸ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/rubineia/pesquisa/23/22106?detalhes=true>

3.3.1 A questão turística

Durante a revisão da literatura, grande parte dos trabalhos que enfocam a discussão acerca da nova cidade citam a questão turística da cidade. Dessa maneira, será feito um breve retrospecto para compreender quando se iniciou essa questão e como ela foi tratada nos trabalhos com o decorrer dos anos (para expandir a análise, também serão contemplados os textos jornalísticos).

Como levantado anteriormente, a primeira Rubinéia era basicamente rural – as atividades econômicas giravam em torno da criação de gado e cultivo de cereais (REIS, 1990). Com a inundação e uma nova cidade em lugar distinto, muitos aspectos mudaram. Conforme defendido por Takiuchi (2010), muitos rubineenses precisaram repensar suas atividades ocupacionais devido à perda de recursos após a inundação. Por exemplo, proprietários de terras rurais que arrendavam áreas para cultivo ou criação de gado tiveram grande prejuízo ao terem as terras inundadas – sem terras, não havia arrendamento e, sem esse último, não haveria atividade agrária (portanto, o distanciamento da nova cidade com os trabalhos de natureza rural). Em uma matéria publicada pelo jornal O Estado de S. Paulo em maio de 1972 (Figura 80), vê-se o começo da transição do mundo rural para o turístico:

Figura 80: Primeiro texto jornalístico acerca do turismo na nova cidade

TURISMO

Rubinéia será, futuramente, local turístico, pois estará cercada de água por todos os lados, menos um, o que dá acesso à rodovia Euclides da Cunha. Várias entidades já se comprometeram a construir suas sedes de recreação no município. É em Rubinéia que se pretende implantar uma das bases da reivindicada ponte sobre o rio Paraná, que ligaria São Paulo a Mato Grosso. "Haverá uma faixa de terras férteis para o desenvolvimento da agricultura; a pesca será abundante. O município tem condições para progredir. Falta-nos, porém, a compreensão da CESP, que não libera o pagamento da indenização a que a Prefeitura tem direito" — asseveraram as autoridades.

Fonte: O Estado de S. Paulo, 2 de maio de 1972

O interessante é que, em primeiro momento, a notícia já cita o potencial turístico da cidade: "Rubinéia será, futuramente, local turístico, pois estará cercada de água por todos os lados". O texto também menciona que algumas entidades desejam construir clubes de recreação no município em vista de seu entorno para o rio. Contudo, a notícia finaliza com fala de uma das autoridades do município: "Haverá uma faixa de terras férteis para o desenvolvimento da agricultura; a pesca será abundante". Ou seja, embora a nova cidade especule com seu futuro turístico, os líderes de Rubinéia ainda precisam se assegurar de que a cidade possua estrutura agrária para sobreviver.

Após 1973, com a inundação, diversos textos de jornais relataram acerca do potencial turístico – dessa vez, sem mencionar questões agrárias. De modo geral, o

aspecto do turismo foi tratado da mesma forma em diversos jornais (foram analisados O Estado de S. Paulo, Jornal do Brasil e Folha de S. Paulo), apenas especulando que a cidade possuía potencial para turismo em vista de estar cercada pelo rio. Os jornais não mencionaram se os líderes políticos estavam trabalhando em diretrizes para potencializar essa vertente ou atrair visitantes para cidade. Contudo, alguns textos relataram que a região da antiga cidade começou a atrair diversos visitantes para acompanhar a tomada das águas sob as terras. Por exemplo, em um texto do jornal Diário de Notícias, relata-se: “A Prefeitura, impressionada com o movimento nos bares e ruas da cidade, fez uma rápida pesquisa e descobriu que uns 500 carros estavam estacionados na proximidade do lago”³⁹. A notícia prosseguiu comentando que alguns pescadores ofertavam um passeio pelo lago que afogaria a cidade pelo preço de Cr\$2,00. De maneira semelhante, uma notícia do mesmo ano informou que por conta da inundação e ruínas da antiga cidade, houve aumento de visitantes no local: “mais de duas mil pessoas se reúnem às margens do lago, o que provoca a instalação improvisada de barraquinhas para venda de peixes, salgados, doces e frutas”⁴⁰.

Avançando no tempo, em 1985 foi encontrada uma notícia celebrando o aniversário da cidade⁴¹. Nela, é relatado os avanços de Rubinéia e alguns parágrafos focam na questão do turismo. A notícia relata que há previsão para construção de um “projeto turístico” que elenca hotel, lanchonete, clube de *camping*, entreposto de pesca e outros melhoramentos – por outro lado, a cidade não dispunha de economia necessária para tal projeto e alegava necessidade de apoio de órgãos governamentais. A notícia finaliza comentando que o aniversário da cidade seria celebrado com missa, shows, competições esportivas e peças de teatro.

Os anos seguintes a 1985 não apresentam muitas publicações acerca de Rubinéia. Os textos apresentados, em sua maioria, celebram o potencial turístico da cidade, mas sem evidenciar algum projeto em específico. Na verdade, entre o final da década de 1980 até meados da década de 1990, os textos relatam que Rubinéia passa por dificuldades financeiras. Inclusive, o prefeito da época havia solicitado

³⁹ Diário de Notícias, 15 de Junho de 1973, notícia intitulada “Rubinéia some do mapa e dá lugar a Ilha Solteira”.

⁴⁰ O Estado de S. Paulo, 6 de Setembro de 1973, notícia intitulada “Nova Rubinéia agora necessita de estradas”.

⁴¹ O Estado de S. Paulo, 3 de Outubro de 1985, notícia intitulada “Rubinéia comemora os 33 anos”.

desacelerar o ritmo de construção de alguns equipamentos públicos (Câmara, ginásio e complexo turístico) e foi suspenso um programa habitacional que previa construção de residências de interesse social ⁴². Nessa mesma época, Calazans (1995, p. 52) complementa que “Ainda falta muito em termos de infraestrutura para o turismo, mas a prefeitura tem incentivado investimento privados”. A autora menciona também que foi aprovada uma lei para execução de programa que ampliaria a rede de hotéis da cidade. Por não possuir verba pública para ampliação do complexo turístico, as instituições externas ao município e associações privadas investem no município com a criação de clubes de campo. A autora finaliza comentando que, em 1994, o prefeito vigente havia encaminhado a solicitação para que Rubinéia fosse elevada à condição de Estância Turística. Dentre os argumentos apresentados, cita-se: o território do município detinha 73km² de vegetação nativa; possuía sete complexos de ranchos de veraneio e abrigava diversos clubes de campo particulares e municipais ⁴³(CALAZANS, 1995).

Já no estudo de Takiuchi (2010), o autor cita o adensamento de loteamentos próximos às margens do rio visando a construção de casas de veraneio, conforme foi comprovado nas seções textuais anteriores referentes às expansões urbanas da cidade:

Atualmente, o lago tem proporcionado a oportunidade, para o município de Rubinéia, de incentivar o turismo, em especial, atividades aquáticas e o uso e a ocupação de suas margens para a criação de empreendimentos imobiliários (TAKIUCHI, 2010, p. 77)

Entretanto, é comentado que essas expansões urbanas visando o turismo acarretou diversos problemas ambientais. Os primeiros loteamentos periféricos aprovados após a inundação se posicionavam muito próximos ao rio – primeiramente, desrespeitando a faixa de segurança estabelecida pela CESP por risco de alagamento, segundo, desobedecendo as margens de Áreas de Preservação Permanente (APP). Embora fosse permitida a existência de lotes nessas áreas, não era autorizada a construção de benfeitorias em certa porção do lote pela proximidade

⁴² O Estado de S. Paulo, 20 de Outubro de 1995, notícia intitulada “Rubinéia é a cidade mais rica, diz pesquisa”.

⁴³ Atualmente, o Município ainda não é considerado como Estância Turística, contudo, em 2018 a localidade foi classificada como Município de Interesse Turístico. Por outro lado, o Município de Santa Fé do Sul é considerado como Estância Turística.

com o rio. Portanto, em diversos casos, tanto a CESP, quanto a Prefeitura Municipal ordenaram a demolição de tais benfeitorias. Por outro lado, o autor cita que os loteamentos mais recentes têm respeitado um recuo maior do rio e já determinam uma área para preservação da margem (TAKIUCHI, 2010).

Para finalizar, o autor cita que, mesmo nos novos loteamentos que obedecem aos critérios de preservação natural, há grandes problemas ambientais. Takiuchi (2010) cita que foram encontrados pontos de erosão por conta da infraestrutura dos loteamentos, além de várias regiões afetadas por incêndios deliberados para limpeza do terreno.

3.3.2 Ruínas da velha Rubinéia como turismo da nova cidade

Além dos elementos naturais presentes em Rubinéia serem um atrativo turístico para a cidade, curiosamente, a velha cidade também se tornou um ponto esporádico para visitantes. Isso se deve ao fato de que ainda restam ruínas da velha Rubinéia e, quando ocorre alguma seca que abaixa o nível das águas, é possível ver algumas estruturas ainda consolidadas no solo da antiga cidade.

As estruturas que mais se destacam são os pilares da antiga Estação Presidente Vargas (Figura 81). Provavelmente, por possuírem fundação profunda, somado ao fato de que a Estação foi demolida às pressas poucos dias antes da inundação, os pilares que sustentavam a cobertura foram mantidos no lugar. Também é possível verificar alguns alicerces de residências e bebedouros para animais construídos com tijolos maciços. As ruínas das árvores também estão preservadas – nota-se que foi feito o corte da vegetação que existia, mas as raízes continuam intactas na terra (Figura 82). Além disso, durante visitas em campo, foi encontrada uma coluna que servia para fixação da tela de alambrado que limitava o perímetro de afastamento ao Rio Paraná imposto pela CESP (Figura 83).

Figura 81: Pilar que suportava a cobertura da Estação Presidente Vargas



Fonte: Arquivo de Percival Gonzales, 2021

Figura 82: Ruínas da vegetação e de bebedouro para animais da antiga Rubinéia



Fonte: Museu Municipal de Rubinéia, 2014

Figura 83: Coluna para fixação da tela de alambrado instalada pela CESP



Fonte: O autor, 2020.

Milton Santos traduz muito bem o caso das ruínas da velha Rubinéia aparecerem na nova cidade:

A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual [...] Na verdade, paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro (SANTOS, 2006, p. 67)

Embora Rubinéia tenha sido reconstruída, ou melhor, reescrita no território, as marcas da velha cidade ainda permanecem na paisagem. As ruínas são perfeitamente traduzidas no termo utilizado por Milton Santos: palimpsesto. Em suma, palimpsestos são papéis reaproveitados – um texto anterior é rasurado e é reescrito outro. Essa é a paisagem resultante da alteração antrópica. A paisagem pode ser alterada, mas a original ainda permanecerá, nem que por resquícios ou ruínas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito dessa dissertação, de maneira geral, foi estudar a história urbana de Rubinéia. Entretanto, a pesquisa acabou se debruçando em problemáticas mais complexas conforme a narrativa decorria – problemáticas tanto práticas, quanto teóricas. Primeiramente, práticas, pois o resgate documental acerca do objeto de estudo foi árduo e extenso. Os documentos históricos sobre Rubinéia são escassos devido ao porte e relevância da cidade no Estado. Além disso, a maior parte do material estava em posse de órgãos regionais que mostraram muita burocracia em lidar com atividades de pesquisa, sem contar que algumas instituições sequer tinham ciência que detinham tal acervo. Por outro lado, órgãos de nível estadual, que facilitam a pesquisa e indexam o acervo, não retornaram grande relevância dos documentos coletados. Felizmente, a pesquisa pôde contar com bom acervo jornalístico sobre o tema – grande parte da documentação coletada foi de grande relevância para pesquisa, além de contribuir com a narrativa e o enriquecimento ilustrativo dela. Em níveis teóricos, a fase de pesquisa encontrou dois principais obstáculos: falta de outras pesquisas que dialogavam sobre o viés urbanístico da cidade e a problemática de se criar uma narrativa íntegra e cronológica numa conjuntura tão complexa. O primeiro fator foi contornado através do diálogo entre diversos autores e de vários enfoques – buscava-se trazer o cenário urbano em todas as discussões. O segundo fator foi, de fato, um dos maiores entraves na pesquisa. O objetivo de se criar uma narrativa cronológica numa conjuntura de duas cidades, uma ao fim, outra no começo, se mostrou dificultoso. Sem contar o momento social que se deva paralelamente – conflitos sociais, autoridade policial e política, interesses de grandes corporações, o drama dos afetados, etc. Foi necessário, diversas vezes, quebrar a linha do tempo para rememorar algum fato ou antecipar outro, para que a narrativa continuasse lógica e coerente.

Um dos grandes desafios (e desejos) para esta pesquisa era a reconstituição da velha Rubinéia – reconstituir sua história, paisagem, território, modo de vida, cidade e cada rua – assim como fez Drummond, sabiamente, com suas palavras, em sua carta aberta para a cidade. Claramente, a tarefa de se recriar, por meio de palavras, um cenário tridimensional dotado de tantos atributos é árdua e complexa – relevando a proeza de Drummond em seu texto. Assim, não só de palavras a reconstituição foi executada. A pesquisa adotou, também, imagens, gráficos, depoimentos, etc.,

qualquer fonte que pudesse traçar algum esboço para a história. Em outras palavras, Nones *et al.* (2018, p. 4) resumem a tarefa como: “não é simplesmente um trabalho de mapeamento físico, mas sim de busca do conhecimento acerca de um complexo universo de significados socioculturais.” Os autores complementam que o resgate histórico levam o leitor à sensação de reviver a memória e participar, mais uma vez, de uma história.

Quanto às contribuições desta pesquisa, estima-se que seja uma das primeiras a, de fato, trazer a conjuntura urbana em evidência (deixando em segundo plano a ordem social do problema, embora seja complexo a separação dos dois campos). Foi compreendido a contribuição de Santa Fé do Sul no início da velha Rubinéia, além de como a rede de cidades da região foi criada. Durante a pesquisa, a narrativa objetivava recriar a Rubinéia que uma vez existiu. Objetivou-se trazer à tona as ruas e os edifícios de Rubinéia, além de como se configurava a cidade. Na problemática da inundação, estima-se que o resgate de acervo jornalístico possa ter contribuído para a discussão científica levantada por outros autores. Acredita-se que tenha ficado evidente o viés turístico de Rubinéia nascido durante a fase de inundação, uma vez que seja esse que, talvez, faz a cidade se desenvolver atualmente. De maneira geral, a relação cidade-rio averiguada em Rubinéia é curiosa e até irônica. A primeiro momento, o rio deu o suporte vital para a consolidação da cidade – sem ele, a agricultura e pesca, tão importantes para os moradores e cidade, não aconteceriam ou se tornariam comprometidos. Depois, o próprio rio, sinônimo de vida, afogou a cidade. Contudo, é de extrema importância enfatizar que o afogamento da cidade não foi de responsabilidade natural, mas sim, antrópica – “Percebe-se que o processo de alteração de paisagem está constantemente ligado ao processo de desenvolvimento humano e à constante evolução de suas necessidades.” (NONES *et al.*, 2018, p. 7). A inundação de Rubinéia foi, simplesmente, resultado do ímpeto progressista-desenvolvimentista e da decisão unilateral de líderes políticos e empresas. Por último, o mesmo rio que a afogou, novamente, ajuda a cidade – dessa vez, despertando seu aspecto turístico. Ao reler o passado com olhos do presente, é notável que o rio parece ter sempre ajudado a cidade a se desenvolver – a inundação foi, de fato, uma consequência sem relação com o natural. Por sorte, os afetados têm consciência do verdadeiro causador desse desastre.

Na questão de transferências de cidades, já bem documentada e discutida por outros autores, o acervo apresentado no diálogo permitiu aumentar a profundidade da questão e, principalmente, ilustrar o que ocorria. Entender como era a cidade que se planejava foi essencial para compreender seu estado atual. Por fim, a retrospectiva da expansão urbana feita ao final da dissertação pode auxiliar estudos futuros que se debrucem em avaliar a futura conjuntura de Rubinéia.

Embora o texto tenha natureza científica e seu meio de divulgação seja destinado a esse fim, espera-se que a narrativa aqui tecida tenha também destinos históricos. Espera-se que o texto também seja de interesse de leitores que apenas desejam rememorar a cidade sob as águas, ou então aqueles que buscam compreender a cidade hoje. Por último, almeja-se que a narrativa não se finde nessas considerações finais – é importante lembrar que a cidade é organismo vivo que se transforma todos os dias. Rubinéia já foi palco de grandes acontecimentos – inclusive, de grandeza desproporcional ao seu pequeno porte – e ainda será pano de fundo de outros. Certamente, no futuro, a cidade poderá desbravar ainda mais seu potencial turístico e se desenvolver sobre isso – consequentemente, a malha urbana acompanhará esse desenvolvimento e a análise dessa nova conjuntura urbana será muito valiosa.

REFERÊNCIAS

- ASSIS, Wendell Ficher Teixeira. **Representações da Natureza e Des-figuração dos Conflitos Socioambientais**: A Publicidade dos setores Elétrico, Químico e Petroquímico entre 1982 e 2002. 2005. 204 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.
- BEIGUELMAN, Paula. **A crise no escravismo e a grande imigração**. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2019.
- BEUF, Alice. Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX. *In*: XII COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 2012, Bogotá. **Anais [...]**. Bogotá: Universitat de Barcelona, 2012.
- BORGES, Reinaldo Sebastião; SILVA, Vicente de Paulo da. Usinas Hidrelétricas no Brasil: a relação de afetividades dos atingidos com os lugares inundados pelos reservatórios. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 222–231, 2011.
- BUENO, Eduardo. **Brasil**: uma história. 2. ed. São Paulo: LeYa, 2020.
- CALAZANS, Nelsi Coelho Araújo. **Das águas ao renascimento de uma cidade**: Rubinéia. 2. ed. Jales: Grafisa, 1995.
- CALDEIRA, Jorge. **História da riqueza no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2017.
- CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A Ditadura dos Empreiteiros**: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. 2012. 539 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.
- CARNEIRO, Honório de Souza. **A CAIC**: Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização, 1928-1961. 1985. Dissertação (Mestrado em História) - Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, São Paulo, 1985.
- CHAIA, Vera Lucia Michalany. **Os conflitos de arrendatários em Santa Fé do Sul (1959-1969)**. 1980. 284 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.
- CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. As cidades e os rios: chaves de leitura utilizadas na pesquisa científica em Arquitetura e Urbanismo. *In*: III ENANPARQ, 2014, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: ANPARQ, 2014. p. 1–12.
- COSTA, Beatriz Emboaba da. **Os trilhos entre vilas**: a gênese urbana de Presidente Prudente. 2019. 208 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2019.

COSTA, Raíssa de Keller e; SOUZA, Vanessa Taveira de. Cidades brasileiras: entre valores e narrativas do urbanismo. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 13, 2021. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692021000100262&tlng=pt. Acesso em: 2 mar. 2022.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.

CUCATO, Janaina Andrea. **As disputas pelo território no espaço urbano de Votuporanga/SP - Contradições no zoneamento de interesse social (ZEIS), 1996-2012**. 2015. 431 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2015.

CUNHA, Euclides da. **Contrastes e confrontos**. 1. ed. Brasil: Domínio Público, 1907.

D'ALMEIDA, Carolina Heldt. A cidade de Ilha Solteira como laboratório da Forma-Condomínio. *In*: XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, Lille, v. 2, n. 15, p. 141–308, 1938.

DEMARZO, Mário Sérgio; WHITAKER, Dulce Consuelo Andreatta. Trilhos da polêmica: comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara. **Revista Brasileira Multidisciplinar**, Araraquara, v. 23, n. 2, p. 4–22, 2020.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2001.

FERRARI, Daniel Candeloro. **O projeto da colônia militar de Avanhandava no ensaio da ocupação territorial paulista (1858-1878)**. 2020. 374 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2020.

FERREIRA, Mariana; BASSI, Cristina Montovani. **A história dos transportes no Brasil**. São Paulo: Horizonte, 2011.

FOLHA DE S. PAULO. O prolongamento dos trilhos da E.F.A. a Porto Presidente Vargas ligará importante Zona ao Porto de Santos. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 28 set. 1941.

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

GHIRARDELLO, Nilson. **A Formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: UNESP, 2010.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Santa Fé do Sul**. São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/santafesul.html>. Acesso em: 28 jun. 2022.

GONÇALVES, Chryslen Mayra Barbosa; VAZ, Vinicius Rezende Carretoni. Ser-tão:

Rubinéia. **Ruris**, Campinas, v. 12, n. 1, p. 131–152, 2020.

GRANDI, Guilherme. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. **Revista USP**, São Paulo, v. 1, n. 132, p. 101–124, 2022. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/196265>.

GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural Research Methods**. New York: John Wiley & Sons, 2002.

HOWARD, Ebenezer. **Garden cities of to-morrow**. 3. ed. Londres: Faber, 1946.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE MATO GROSSO DO SUL. **As derrotas de Joaquim Francisco Lopes**. Campo Grande: IHGMS, 2007.

JORNAL DO BRASIL. Aconteceu em Rubinéia. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 28 out. 1971.

JORNAL DO BRASIL. Águas do rio Paraná afogam poesia e sonho em Rubinéia. Rio de Janeiro, 8 abr. 1973. p. 32.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

LAMAS, José Manuel Rossano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2. ed. Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LANGENBUCH, Juergen Richard. Ferrovias e cidades no Oeste Paulista. In: CONHECIMENTO HISTÓRICO-AMBIENTAL INTEGRADO, 2011, São Paulo. (A. S. Retto Junior, Norma Regina Truppel Constantino, & M. Enokibara, Org.) **Anais [...]**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011. p. 42–57.

LIMA, Luiz Henrique Mateus. A construção da usina hidrelétrica e os primeiros sinais de segregação socioespacial em Ilha Solteira/SP. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros**, Três Lagoas, v. 10, n. 18, p. 142–161, 2013.

LIMA, Eduardo Alves de; BASSO, Isaías. **Santa Fé do Sul: 60 anos de história**. 1. ed. São José do Rio Preto: THS Arantes, 2008.

LOPES, Luciana Suarez. Os proprietários de escravos e a estrutura da posse na antiga freguesia de São Simão, 1835. **Estudos Econômicos (São Paulo)**, São Paulo, v. 42, n. 2, p. 363–400, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612012000200006&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 5 jun. 2022.

LOPREATO, Christina da Silva Roquete. **Milagres da fé: messianismo e repressão política no Brasil dos anos 70**. Campinas: UNICAMP, 1999.

MARTIN, Andrey Minin. **Produzir energia, (pro) mover o progresso: o Complexo Hidrelétrico Urubupungá e os caminhos do setor energético**. 2016. 351 f. Tese

(Doutorado em História) - Universidade Estadual Paulista, Assis, 2016.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias**. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.

MAYUMI, Lia. A cidade antiga nos CIAM, 1950-59. *In*: 6º SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 2005, Niterói. **Anais [...]**. Niterói: DOCOMOMO, 2005. p. 247–252.

MENDONÇA, Nei Oliveira de. **Ilha Solteira e Projeto Cinturão Verde: História e Contradições**. 2004. 143 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade Estadual Paulista, Franca, 2004.

MONBEIG, Pierre. **Ensaio de geografia humana brasileira**. São Paulo: Martins, 1940.

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**, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 101–112, 2012. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/viewFile/1835/8320>. Acesso em: 5 abr. 2022.

MORRIS, Anthony Edwin James. **Historia de la forma urbana desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial**. Madrid: Gustavo Gilli, 1979.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MURAMATSU, Luiz Noboru. **As Revoltas do Capim (Movimentos Sociais-Agrários do Oeste Paulista) 1959-1970**. 1984. 296 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

NARDOQUE, Sedeval. **Renda da terra e produção do espaço urbano em Jales – SP**. 2007. 445 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2007.

NONES, Robson de Jesus *et al.* Reconstituição histórica da alteração de paisagem na orla dos municípios de Rubinéia, Santa Fé do Sul e região. **Revista Funec Científica – Multidisciplinar**, Santa Fé do Sul, v. 7, n. 9, p. 1–23, 2018.

O ESTADO DE S. PAULO. Atrás das comportas, a revolta. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 1 abr. 1973. p. 41.

O GLOBO. Águas do rio Paraná vão afogar uma cidade, Rubinéia. Rio de Janeiro, 11 set. 1972. p. 20.

O GLOBO. Águas sobem um metro e meio no rio Paraná. Rio de Janeiro, 4 abr. 1973. p. 12.

OLIVEIRA, Giani Vendramel De. **A CAIC (Companhia De Agricultura, Imigração E Colonização) e o Processo Imigratório no Estado de São Paulo (1928-1961)**. 2010. 179 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.

OLIVEIRA, Eduardo Romero De. Histórias de vida às margens do rio Paraná. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 13, n. 2, p. 191–220, 2009.

PINTO, Laura Coutinho. **Os projetos hidrelétricos como causa dos deslocamentos populacionais**: migrações forçadas em nome do desenvolvimento. 2012. 134 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais) - Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

PUPIM, Rafael Giácomo. **Cidade e Território do Oeste Paulista**: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. 2008. 238 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

REIS, Nazareth dos. **Tensões sociais no campo**: Rubinéia e Santa Clara D'Oeste. 1990. 257 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1990.

ROSAS, Celso Antônio Ramos da Fonseca. **A (des)construção da dicotomia rural-urbano no Extremo Noroeste Paulista**. 2010. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

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.

SALLUM JUNIOR, Basílio. **Capitalismo e cafeicultura**: Oeste Paulista, 1888-1930. São Paulo: Duas Cidades, 1982.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. Arrolamento das fontes históricas de Lucélia. **Revista de História**, São Paulo, v. 40, n. 81, p. 205, 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/128951>.

SÃO PAULO. **Decreto n. 10.879, de 4 de Janeiro de 1940**. A atual povoação de Pôrto do Taboado, no município de Pereira Barreto, comarca de Araçatuba, passa a denominar-se Presidente Vargas. São Paulo, 1940. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1940/decreto-10879-04.01.1940.html>. Acesso em: 6 jul. 2020.

SEIXAS, Genésio Mendes de. **Jales**: Pioneiros e Precursores. 1. ed. Jales: Genésio Mendes de Seixas, 2003.

SERRA, Geraldo. **Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**: guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. Metropolização e raízes da periferização turística. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 7, n. 2, p. 7, 1996. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63300>.

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.

SOUSA, Wanderley Lemgruber de. **Impacto ambiental de hidrelétricas: uma análise comparativa de duas abordagens**. 2000. 160 f. Dissertação (Mestre em Planejamento energético) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

TAKIUCHI, Mitsuru. **Rubinéia: a cidade que o lago engoliu**. 2010. 129 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) - Centro Universitário de Araraquara, Araraquara, 2010.

TAROCO, Lara Santos Zangerolame. **O discurso do progresso e os impactos das políticas de desenvolvimento nacional para os povos indígenas no Brasil: o legado da ditadura militar em e para além da Usina Hidrelétrica de Belo Monte**. 2018. 213 f. Dissertação (Mestrado em Direitos e Garantias Fundamentais) - Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2018.

VIDE, Sebastião Monteiro da. **Constituições primeiras do Arcebispado da Bahia**. 79. ed. São Paulo: Senado Federal, 1853.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WAISMAN, Marina. **O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

WOLFRUM, Sophie. **Squares: urban Spaces in Europe**. Basel: Birkhäuser, 2015.

YÁZIGI, Eduardo Abdo. Periferias e Turismo: Mitos & Realidades. **Revista Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade**, Caxias do Sul, v. 9, n. 4, p. 675–689, 2017. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/5629/pdf>. Acesso em: 25 abr. 2022.

ZANCANARI, Natalia Scarabeli. **Estrada Boiadeira, sua História, seus peões e comitivas: do sul de Mato Grosso ao Noroeste Paulista (1915 a 1940)**. 2013. 144 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2013.