



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

GABRIELA IASSIA FINATI

**PAISAGEM DO *EL DORADO* – SP DA *SAN PAULO LAND*,  
*LUMBER & COLONIZATION COMPANY*:  
IDENTIFICAÇÃO, RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO**

---

Londrina  
2018

GABRIELA IASSIA FINATI

**PAISAGEM DO *EL DORADO* – SP DA *SAN PAULO LAND*,  
*LUMBER & COLONIZATION COMPANY*:  
IDENTIFICAÇÃO, RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Humberto Yamaki

Londrina  
2018

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Finati, Gabriela Iassia.

Paisagem do *El Dorado* - SP da *San Paulo Land, Lumber & Colonization Company*. Identificação, Reconhecimento e Avaliação / Gabriela Iassia Finati. - Londrina, 2018. 125 f.: il.

Orientador: Humberto Tetsuya Yamaki.

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Programa de Pós Graduação em Geografia, 2018.

Inclui bibliografia.

1. Geografia Cultural - Tese. 2. Avaliação da Paisagem - Tese. 3. Paisagem histórica e cênica - Tese. 4. Ferrovia e Colonização - Tese. I. Yamaki, Humberto Tetsuya. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Exatas. Programa de Pós Graduação em Geografia. III. Título.

GABRIELA IASSIA FINATI

**PAISAGEM DO *EL DORADO* – SP DA *SAN PAULO LAND, LUMBER*  
& *COLONIZATION COMPANY*:  
IDENTIFICAÇÃO, RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Dr. Humberto Yamaki  
Universidade Estadual de Londrina - UEL

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Vera Regina Tângari  
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ideni Terezinha Antonello  
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Londrina, 24 de setembro de 2018.

Dedico este trabalho à minha mãe Clarice, meu pai Álvaro (*in memoriam*) e a todos aqueles que têm Birigui como lugar.

## **AGRADECIMENTOS**

Onde quer que eu vá, sei que sempre encontrarei pessoas que me impulsionarão para alcançar voos mais altos. Ao longo do mestrado isso não foi diferente e muitos foram os que colaboraram direta ou indiretamente para o desenvolvimento dessa pesquisa, sendo parte dessa vitória. Portanto, só me resta agradecer.

A Deus sobre todas as coisas. Teu amor e proteção imensurável me sustentaram mesmo quando tudo parecia impossível. Diante desse caminho solitário de construção da pesquisa foi meu maior refúgio. Gratidão eterna por tudo.

Ao meu orientador, professor Dr. Humberto Yamaki, pela paciência e ensinamentos durante esses dois anos, essenciais para o desenvolvimento deste trabalho. Os longos atendimentos e discussões me permitiram ampliar minha visão e realmente compreender que o caráter de paisagem era um desafio possível de ser cumprido. Obrigada por respeitar meu processo de amadurecimento como pesquisadora, que em muitos momentos tornou-se lento demais.

Aos professores componentes da banca de qualificação, Professora Doutora Ideni Terezinha Antonello e Professor Doutor Hélio Hirao pelas correções e contribuição para a construção desse trabalho.

À minha família, minha base e apoio: À minha mãe Clarice, aquela que nunca desistiu de mim e que mais confiou na minha capacidade de chegar até aqui. Toda essa vitória também é sua mãe. Te amo. Ao meu irmão Arthur, por inúmeras vezes inverter o papel de mais velho e me ouvir. Obrigada também pelas correções e discussões construtivas. E ao meu noivo Tiago, por todo apoio, confiança e companhia em todos os trabalhos de campo. Sua parceria me faz ir mais longe.

À Universidade Estadual de Londrina, aos professores do Programa de Mestrado em Geografia, às Professoras Milena Kanashiro e Elisa Zanon, pelos ensinamentos durante o estágio docência e a todos da equipe da Secretaria de Pós Graduação do Centro de Ciências Exatas.

À CAPES pelo financiamento do meu projeto de pesquisa.

Aos amigos do Laboratório de Paisagem da UEL: Bruno Frank, Joseane Pivetta, Letícia Cabrera, Erica Matsuda e Roberta Blumer, pelo aprendizado e companhia, que fizeram com que essa fase fosse mais leve.

Aos amigos de longa data: Cíntia Sato, Cristiane Zambelli, Rafael Espíndola, Rodrigo Henrique, Jaqueline Vieira, Jéssica Morelli e Gislaine Cristina por nunca me deixarem desanimar e sempre estarem prontos a me ouvir, seja para um desabafo ou uma discussão teórica.

Às minhas amigas arquitetas Nayra Alberici, Beatriz Emboaba e Kamila Shinzato que mesmo seguindo programas de mestrado diferentes sempre estiveram presentes. Obrigada por cada aconselhamento e risadas.

Aos amigos que o mestrado me proporcionou: À Ester Vacario, por inúmeras vezes ser minha “mãe” em Londrina e estar pronta a me ajudar e ouvir. À Mariana Pereira, pela companhia quando em meio a tantos alunos eu ainda me sentia sozinha na UEL. À Mariana Sayuri, por todo carinho e atenção nas horas difíceis. E à Thaís Gaffo, Evandro Ruiz, Andressa Sensato, Tatiana Fiuza e Clarissa Massi por me acolherem tão bem.

Ao Sr. Sergio Godinho. Sua amizade e auxílio foram uns dos bens mais preciosos que eu adquiri nesse percurso. Obrigada por me ajudar nessa busca. Seu amor pela documentação da história de Birigui me inspira.

Aos que me ajudaram na obtenção de dados e materiais importantes para o desenvolvimento das análises: Professor Fábio Perez, Ana Paula Zonta, Júlia Frare, Vasco Maroni e todos os bibliotecários e funcionários das bibliotecas e museus de Araçatuba, Birigui, Coroados e Penápolis.

Por fim, aos amigos que Londrina me proporcionou fora da sala de aula: Edilaine Mattos, Elisania Gomes, Fernanda Machado e Larissa Piauí.

Se quisermos entender a nós mesmos,  
fariamos bem em dar uma olhada em  
nossas paisagens (MEINIG, D. W.,  
1979, p. 2).

FINATI, Gabriela Iassia. **Paisagem do *El Dorado* – SP da *San Paulo Land, Lumber & Colonization Company***: identificação, reconhecimento e avaliação. 2018. 125 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2018.

## RESUMO

Esta pesquisa trata da identificação, reconhecimento e avaliação de paisagem histórica e cênica. O objeto de estudo é o Núcleo Colonial *El Dorado*, um empreendimento de colonização da “*San Paulo Land, Lumber & Colonization Company*” de aproximadamente 60.000 alqueires, localizado entre os rios Tietê e Feio, na região Noroeste do Estado de São Paulo. O objetivo principal é o resgate do projeto inicial do Núcleo Colonial e de material iconográfico para identificar e analisar os componentes da paisagem. O material coletado e as análises dos componentes da paisagem são imprescindíveis para a realização de uma avaliação cênica e permitiram identificar que decretos de colonização e a concessão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil definiram as características gerais da “Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* (1920)”. O espigão mestre Tietê-Feio e os espigões secundários Baguassú e Baixotes são as linhas principais da Planta Parcial que associados à ferrovia Noroeste, às estações e patrimônios, estradas, picadões e parcelamentos de lotes rurais de tipos variados definiram o conjunto. No estudo dos patrimônios Birigui e Araçatuba foram identificadas características de conexão visual e espacial que definem a estruturação da aparente irregularidade do traçado. O relevo pouco acidentado resultou numa paisagem homogênea. A grande amplitude visual possibilitada pelo relevo é uma das qualidades cênicas. O *El Dorado* apresenta uma paisagem histórica, centenária, com alto grau de permanência dos componentes. A identificação, reconhecimento e avaliação do *El Dorado* são importantes aos futuros estudos de preservação das características da paisagem.

**Palavras-chave:** Avaliação da paisagem. Morfologia de patrimônios. Núcleo colonial *El Dorado*. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. *San Paulo Land, Lumber & Colonization Company*.

FINATI, Gabriela Iassia. **The Landscape of *El Dorado* – SP planned by San Paulo Land, Lumber & Colonization Company**: identification, recognition and assessment. 2018. 125 p. Thesis (Master Degree in Geography) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2018.

## ABSTRACT

This research deals with the identification, recognition and assessment of a historic and scenic landscape. The object of study is the “*Núcleo Colonial El Dorado*”, a settlement of the "San Paulo Land, Lumber & Colonization Company" that has approximately 60,000 acres. It is located between the Tietê and Feio rivers, in the Northwest region of the state of São Paulo. The main objective is the rescue of the initial project of the *Núcleo Colonial El Dorado* and of iconographic material to identify and analyze the components of the landscape. The collected material and the analysis of the components of the landscape are essential for performing a scenic assessment and have identified that Colonization acts and the concession of the Northwest Railway of Brazil defined the general characteristics of the "Partial Plant of the *Núcleo Colonial El Dorado* (1920)". The main ridge Tietê-Feio and the secondary ridges Baguassú and Baixotes are the main lines of the Partial Plant. Associated with the Northwest railway, the stations and towns, roads, main lanes and different types of parcels of rural lots, defined the set. In the study of the Birigui and Araçatuba townplan, visual and spatial linkage characteristics that define the structure of the apparently irregular plan were identified. The slightly uneven topography resulted in a homogeneous landscape. The visual amplitude, made possible by the relief, is one of the scenic qualities. *El Dorado* presents a historic, centennial landscape with a high degree of permanence of the components. The identification, recognition and assessment of *El Dorado* are important for the future studies of preservation of the landscape characteristics.

**Key words:** Landscape assessment. Morphology of towns. *El Dorado* Settlement. Northwest Railway of Brazil. San Paulo Land, Lumber & Colonization Company.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 01</b>	– Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo (1837) .....	19
<b>Figura 02</b>	– Principais Rios e afluentes da Bacia do Rio da Prata (Platina) no Mapa de Ferrovias do “Plano da Comissão de 1890”. Destaque para o primeiro traçado proposto para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil .....	20
<b>Figura 03</b>	– Mapa Ferroviário da Companhia União Sorocabana e Ituana e da São Paulo Railway Company (1886). Destaque para o trajeto da Ferrovia entre Bauru e Santos em 1906 .....	21
<b>Figura 04</b>	– “ <i>What’s landscape?</i> ”- O que é paisagem? Diagrama de paisagem segundo <i>Landscape Character Assessment (LCA)</i> .....	32
<b>Figura 05</b>	– Diagrama de avaliação do Caráter de Paisagem.....	34
<b>Figura 06</b>	– Traçado das Ferrovias no Noroeste Paulista e Principais Estações Ferroviárias.....	35
<b>Figura 07</b>	– Ferrovia Uberaba – Coxim no Mapa de ferrovias do “Plano da Comissão de 1890” .....	38
<b>Figura 08</b>	– Ferrovia Bauru – Cuiabá no Mapa de ferrovias do “Plano da Comissão de 1890” .....	41
<b>Figura 09</b>	– Ferrovia Bauru – Corumbá no Mapa de ferrovias do “Plano da Comissão de 1890” .....	42
<b>Figura 10</b>	– Anúncio de venda de lotes em Biriguy destinado a colonos espanhóis em 30 de março de 1916. ....	47
<b>Figura 11</b>	– Anúncio de venda de lotes em Biriguy destinado à colônia alemã. ....	48
<b>Figura 12</b>	– Mapa de Localização do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> no Estado de São Paulo.....	49
<b>Figura 13</b>	– Planta Parcial do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> , 1920 ajustada em 1925 .....	50
<b>Figura 14</b>	– Delimitação de Fazendas e patrimônios no Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> . ....	52
<b>Figura 15</b>	– Anúncio de venda de terras próprias para café e internadas às margens do Rio Feio a 15 quilômetros das estações H. Legru e M. Calmon.....	54

<b>Figura 16</b> – Lotes de outras companhias de colonização no Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	55
<b>Figura 17</b> – Distribuição de lotes padrão de 10 alqueires na Planta Parcial do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	57
<b>Figura 18</b> – Hidrografia do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	59
<b>Figura 19</b> – Distância geométrica entre patrimônios e delimitação de faixa de 20 quilômetros no Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	61
<b>Figura 20</b> – Rede de estradas no Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	63
<b>Figura 21</b> – Tipos de parcelamento de lotes no Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	68
<b>Figura 22</b> – Identificação dos Parcelamentos tipo na Planta Parcial do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	70
<b>Figura 23</b> – Patrimônios localizados às margens da EFNOB.....	72
<b>Figura 24</b> – Área de lotes parcelados dos panfletos de 1913 e 1916 no trecho de Recta Grande.....	73
<b>Figura 25</b> – “Terras de Café: Biriguy – Estrada de Ferro Noroeste” [1913].....	74
<b>Figura 26</b> – Módulo de lotes às margens da Futura Estação Recta Grande. Destaque para delimitação do patrimônio e rearranjo dos lotes. ....	75
<b>Figura 27</b> – Área de lotes parcelados segundo folhetos de 1913 (contorno vermelho) e 1916 (contorno amarelo).....	77
<b>Figura 28</b> – Área de lotes parcelados segundo folhetos de 1913 (contorno vermelho) e 1916 (contorno amarelo) em imagem aérea.....	78
<b>Figura 29</b> – Parcelamento em quadras e lotes urbanos na área equivalente ao antigo patrimônio Recta Grande.....	79
<b>Figura 30</b> – Análise da Estruturação Espacial do Patrimônio Biriguy.....	81
<b>Figura 31</b> – Definição dos eixos visuais e espaciais 1, 2 e 3 no plano inicial do patrimônio Biriguy.....	82
<b>Figura 32</b> – Eixo Visual 1: Locomotiva em Biriguy vista a partir dos trilhos da EFNOB.....	83
<b>Figura 33</b> – Eixo Visual 1: Estação Ferroviária e Esplanada em Biriguy vista a partir dos trilhos da EFNOB. ....	83
<b>Figura 34</b> – Eixo Visual 2: Vista para a Praça Dr. Gama, uma das extremidades desse eixo.....	84
<b>Figura 35</b> – Vista da lateral da Igreja Matriz - Paróquia Imaculada Conceição de Birigui. ....	84

<b>Figura 36</b> – Eixo Visual 3: Vista para a Igreja Matriz a partir da Praça James Mellor .....	85
<b>Figura 37</b> – Eixo Visual 3: Vista a partir do alto da Igreja Matriz. Ao fundo a Praça James Mellor e Grupo Escolar.....	85
<b>Figura 38</b> – Eixo Visual 3: Vista para a Igreja Metodista e Igreja Matriz (ao fundo) – Rua Conselheiro Antônio Prado.....	86
<b>Figura 39</b> – Planta cadastral de Birigui em 1946 com identificação de eixos visuais, áreas livres e edificações chave.....	87
<b>Figura 40</b> – Delimitação do Patrimônio Guatambu.....	87
<b>Figura 41</b> – Análise da estrutura do Patrimônio Araçatuba.....	88
<b>Figura 42</b> – Eixo de Estruturação do Plano Inicial do Patrimônio Araçatuba .....	89
<b>Figura 43</b> – Eixo 1: Vista da Praça Ruy Barbosa em Araçatuba. Estação da EFNOB ao fundo.....	89
<b>Figura 44</b> – Patrimônios sede: Tupy, Futura Villa, Taquary e Santa Bárbara. ....	91
<b>Figura 45</b> – Identificação do projeto inicial dos patrimônios sede Tupy e Futura Villa.....	91
<b>Figura 46</b> – Lotes rurais às margens do córrego Elyseo adquiridos pelos imigrantes japoneses conforme estratégias da Companhia Colonizadora.....	93
<b>Figura 47</b> – Identificação dos patrimônios sede Taquary e Santa Bárbara.....	94
<b>Figura 48</b> – Estrutura do plano inicial do patrimônio Taquary. ....	95
<b>Figura 49</b> – Estrutura dos Patrimônios sede: Bilac, Bella Vista e Água Clara.....	96
<b>Figura 50</b> – Patrimônios sede: Bilac, Bella vista e Água Clara.....	97
<b>Figura 51</b> – Delimitação do Patrimônio Bella Vista e lotes lindeiros às margens do Rio Feio.....	98
<b>Figura 52</b> – Logradouros do Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> . ....	99
<b>Figura 53</b> – Sobreposição do projeto inicial dos logradouros em imagem aérea.....	100
<b>Figura 54</b> – Visualização para o horizonte tipo simples a partir de uma estrada rural em Bilac - SP .....	102
<b>Figura 55</b> – Visualização para o horizonte tipo simples a partir de uma estrada em Coroados - SP.....	103
<b>Figura 56</b> – Visibilidade para o horizonte de múltiplas camadas em uma estrada rural de Bilac – SP.....	104

<b>Figura 57</b> – Horizonte de camadas infinitas em Bilac - SP.....	105
<b>Figura 58</b> – Visibilidade para o horizonte a partir das proximidades do Espigão Mestre Tietê-Feio em Bilac-SP.....	108
<b>Figura 59</b> – Vista em direção ao traçado do espigão mestre em Bilac – SP.....	109
<b>Figura 60</b> – Horizonte a partir do espigão mestre em estrada rural de Bilac – SP. ....	110
<b>Figura 61</b> – Sedes de fazendas e lotes rurais às margens de antiga estrada, próximo ao patrimônio Taquary.....	111
<b>Figura 62</b> – Lotes rurais às margens da rodovia Antônio Mestriner. Árvore como marco e limite de lote. ....	112
<b>Figura 63</b> – Rodovia, Antiga Estrada NOB, entre Coroados e Birigui. Antigo patrimônio Biriguy ao fundo no horizonte. ....	113
<b>Figura 64</b> – Curva na rodovia, antiga Estrada NOB entre Recta Grande e Biriguy. ....	114
<b>Figura 65</b> – Antiga Estrada de Ferro NOB, entre Coroados e Birigui. Visibilidade parcial para o antigo patrimônio Recta Grande.....	115
<b>Figura 66</b> – Entrada da fazenda Água Branca. Porteira e mata burro marcam a estrada de acesso, demarcada por árvores de porte. ....	116

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> – Atividades desenvolvidas nos trabalhos de campo .....	24
<b>Quadro 2</b> – Elementos organizacionais da paisagem: componentes e recursos .....	29
<b>Quadro 3</b> – “ <i>Words relating to landscape character</i> ” – Palavras relacionadas ao caráter de paisagem no LCA .....	31
<b>Quadro 4</b> – Características de uma Paisagem Rural: Processos .....	64
<b>Quadro 5</b> – Características de uma paisagem Rural: Componentes .....	65
<b>Quadro 6</b> – Critérios de avaliação de paisagem cênica .....	105
<b>Quadro 7</b> – Critérios e pontuação para avaliação cênica da paisagem de <i>EI Dorado</i> .....	107

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Avaliação da Qualidade Cênica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no antigo Núcleo Colonial <i>El Dorado</i> .....	117
---	-----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CEFNOB	Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGC	Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo
LCA	<i>Landscape Character Assessment</i> (Avaliação do Caráter da Paisagem)
LUMBER	<i>San Paulo Land, Lumber &amp; Colonization Company</i> (Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo).
NOB	Noroeste do Brasil

## SUMÁRIO

<b>PRÓLOGO</b>	18
<b>INTRODUÇÃO</b>	19
<b>PARTE I</b>	
<b>1</b>	<b>SOBRE PAISAGEM</b> .....26
1.1	REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE PAISAGEM CULTURAL .....26
1.2	PAISAGEM HISTÓRICA: SIGNIFICADO E INTEGRIDADE .....28
1.3	CARÁTER DE PAISAGEM .....31
<b>2</b>	<b>FERROVIA E COLONIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO E OS NÚCLEOS COLONIAIS</b> .....35
2.1	FERROVIA E NÚCLEOS COLONIAIS .....38
2.2	COLONIZAÇÃO E NÚCLEOS COLONIAIS.....43
2.3	<i>A SAN PAULO LAND, LUMBER &amp; COLONIZATION COMPANY</i> .....45
2.3.1	Breve Histórico .....45
2.3.2	Estratégia de Venda do Empreendimento e Propagandas .....46
<b>PARTE II</b>	
<b>3</b>	<b>O PROJETO DO NÚCLEO COLONIAL <i>EL DORADO</i> – SP</b> .....49
3.1	LOCALIZAÇÃO .....49
3.2	ÁREA DO EMPREENDIMENTO.....53
3.3	ANÁLISE DO PROJETO DE <i>EL DORADO</i> SEGUNDO LEIS E DECRETOS .....58
<b>4</b>	<b>CARÁTER DA PAISAGEM NO NÚCLEO COLONIAL <i>EL DORADO</i> – SP: COMPONENTES DEFINIDORES</b> .....64
4.1	ESPIGÕES E FERROVIA.....67
4.2	LOTES RURAIS: TIPOS DE PARCELAMENTO .....67
4.3	MORFOLOGIA DE PATRIMÔNIOS.....71
4.3.1	Patrimônio Estação .....71

4.3.2	Patrimônio Sede.....	90
4.3.3	Logradouro .....	99
<b>5</b>	<b>QUALIDADE CÊNICA DA PAISAGEM DO <i>EL DORADO</i> – SP: AVALIAÇÃO.....</b>	<b>101</b>
5.1	HORIZONTE COMO ELEMENTO DE CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM .....	102
5.2	PAISAGEM CÊNICA NO <i>EL DORADO</i> : AVALIAÇÃO .....	106
5.2.1	Proximidades do Espigão Mestre em Bilac - SP .....	107
5.2.2	Estrada antiga próxima ao Patrimônio Taquary .....	110
5.2.3	Antiga estrada próxima ao Córrego Grande.....	111
5.2.4	Antiga Estrada NOB, entre Recta Grande e Biriguy – Visibilidade para o Patrimônio Biriguy .....	112
5.2.5	Antiga Estrada NOB, entre Recta Grande e Biriguy – Visibilidade para o Patrimônio Recta Grande.....	114
5.2.6	Conjunto da Fazenda Água Branca no Bairro Guatambu .....	115
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>118</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>120</b>
	<b>ANEXO .....</b>	<b>124</b>
	ANEXO A – Mappa de uma parte da Colonização de Biriguy.....	125

## PRÓLOGO

A paisagem do Noroeste do Estado de São Paulo é marcante pela sua homogeneidade. O relevo pouco acidentado e os pastos a perder de vista transmitem a um viajante, sensação de monotonia.

Birigui, no Noroeste Paulista, é onde nasci e passei grande parte da vida. As idas com certa frequência à casa de familiares nos bairros rurais Córrego Fundo, Guatambu, Taquari e Pau Lavrado criaram fortes lembranças. Sempre recordo que, ao chegar próximo ao quilômetro 02 da Rodovia Vicinal Antônio Mestriner era possível visualizar uma árvore e uma escola antiga. Marcavam a entrada do Bairro Córrego Fundo. Não havia indicação de que era uma escola, e principalmente ao pessoal de fora era difícil o seu reconhecimento. No entanto, para a comunidade local era uma referência.

O Noroeste faz parte de minha memória visual e afetiva. É uma região de história centenária configurada ao longo da ferrovia e caminhos projetados. Para mim eram simples cenários agradáveis. Avaliar o que sempre via, e descobrir significados e características foi um desafio.

## INTRODUÇÃO

O Noroeste do estado de São Paulo, até o século XIX, era representado em mapas e cartas da então Província de São Paulo como “sertão desconhecido” e “habitado por índios ferozes”. As primeiras referências dessa representação constam em meados de 1790 quando o engenheiro-militar português, João da Costa Ferreira, indica o termo em seus mapas manuscritos (BEIER; CINTRA, 2016). A partir desse material, uma série de mapas passa a utilizar essas expressões, como é o caso do “Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo” (Figura 01), de autoria do Marechal Daniel Pedro Muller (CAVENAGHI, 2003).

**Figura 01** – Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo (1837)



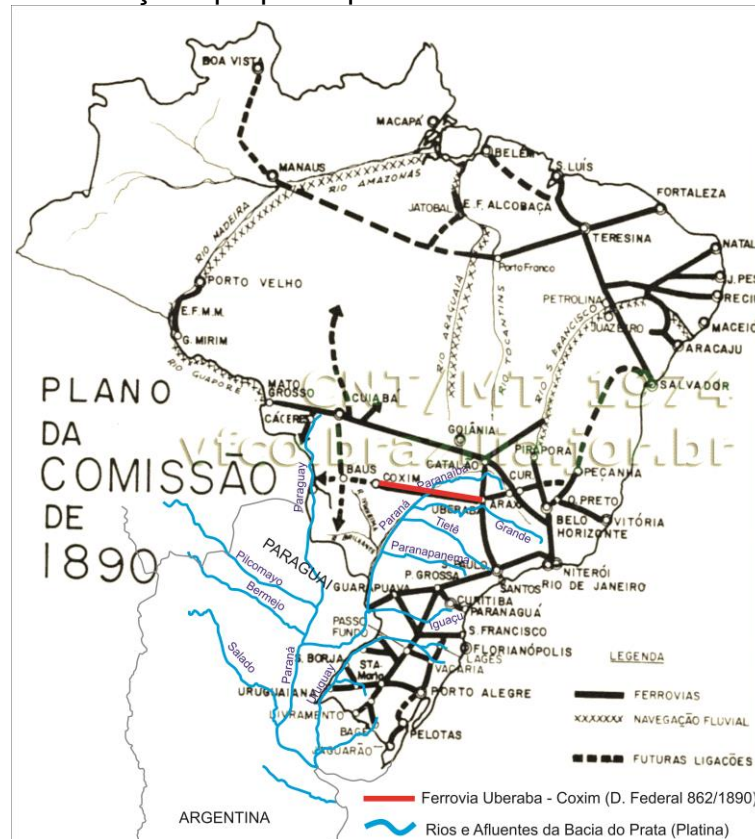
**Fonte:** Marechal Daniel Pedro Müller (1837). Acervo Huntington Digital Library

“O sertão desconhecido” do estado de São Paulo tratava-se de um conjunto de terras devolutas. Não possuíam “uso público nacional, provincial ou municipal”, além de não estarem “no domínio particular por qualquer título legítimo” (BRASIL, 1850). A ocupação dessas terras às margens do Rio Tietê e Rio Feio, influenciada pela introdução da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), proporcionou abertura de matas virgens e consequente definição de estradas de rodagem e

núcleos coloniais.

A EFNOB planejava inicialmente a ligação entre os acessos aos oceanos Atlântico e Pacífico (Figura 02). Sua estratégia em abrir novos caminhos como uma possibilidade de trajeto menos lento e que conectasse o estado do Mato Grosso aos demais estados brasileiros foi primeiramente influenciada por questões políticas. A ligação de Mato Grosso aos demais estados, principalmente São Paulo, anteriormente à ferrovia, era feita somente por meio fluvial na Via Platina, percorrendo os territórios da Argentina e Paraguai. Após a guerra do Paraguai e assinatura por parte do Brasil, Uruguai e Argentina do Tratado da Tríplice Aliança a necessidade em encurtar essas rotas foram evidenciadas (VASQUEZ, 2008).

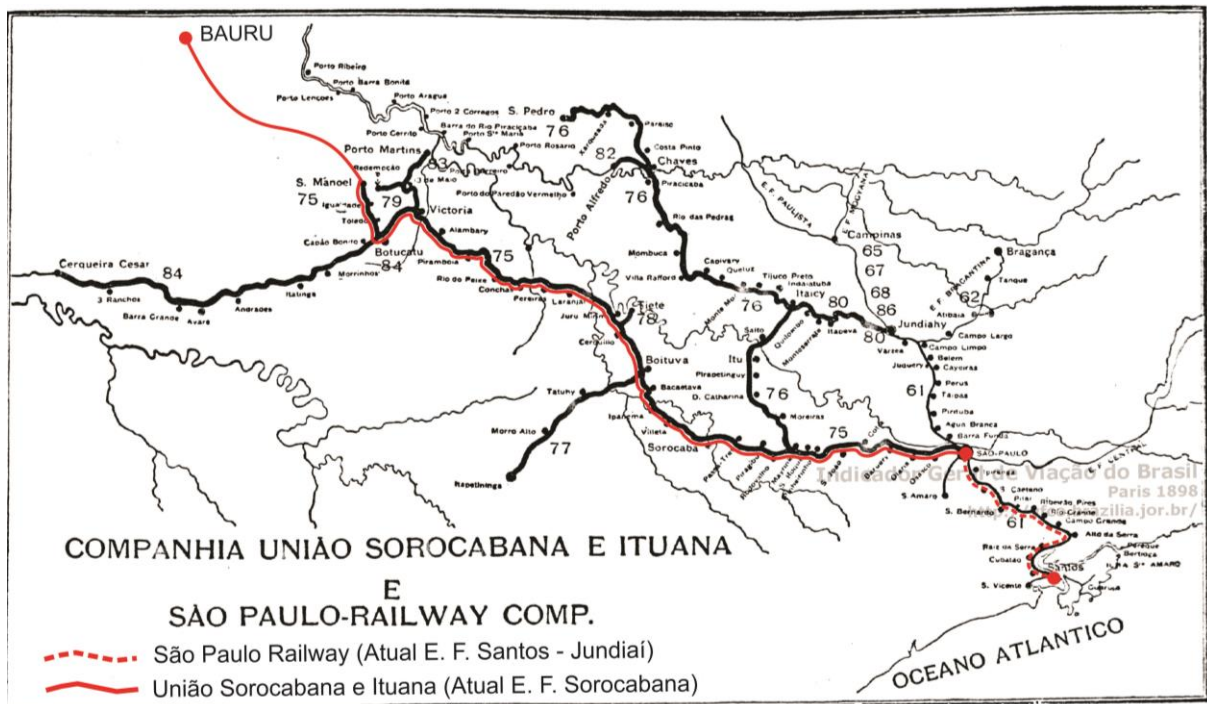
**Figura 02** – Principais Rios e afluentes da Bacia do Rio da Prata (Platina) no Mapa de Ferrovias do “Plano da Comissão de 1890”. Destaque para o primeiro traçado proposto para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Mapa Base: Plano da Comissão de 1890 – Acervo: VFCA – Centro-Oeste Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil

Bauru (Figura 03), com localização central no Estado de São Paulo, foi escolhida para ser o ponto de partida da EFNOB (1906). Este município, na época apenas uma vila, já possuía ligação com o porto de Santos (VASQUEZ, 2008). Ao passo que a ferrovia avançava, era dever das companhias colonizadoras a fundação de Núcleos Coloniais que deveriam promover a fixação de imigrantes e colonos.

**Figura 03** – Mapa Ferroviário da Companhia União Sorocabana e Ituana e da São Paulo Railway Company (1886). Destaque para o trajeto da Ferrovia entre Bauru e Santos em 1906



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Mapa Base: Mapa Ferroviário da Companhia União Sorocabana e Ituana e São Paulo – Railway Company (1886). Acervo: VFCO – Centro-Oeste Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil

Segundo a lei de povoamento nacional (Decreto n. 6455/1907), cada Núcleo Colonial deveria apresentar lotes destinados a uma sede ou futura povoação. A palavra “patrimônio” é utilizada nas plantas de povoações junto à estação ferroviária e principais estradas.

Durante a coleta de dados foi identificada a pouco conhecida “Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado*” (1920). Era uma planta geral do empreendimento da *San Paulo Land, Lumber & Colonization Company* (doravante denominada *Lumber*), localizado no noroeste do estado de São Paulo entre os Rios Tietê e Feio.

A Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* apresenta todas as diretrizes de colonização das terras da Companhia *Lumber* ao longo da Ferrovia Noroeste entre os quilômetros 240 e 280 da linha tronco. São indicadas a ferrovia e estações, localização de patrimônios, parcelamento de lotes rurais, distribuição de caminhos e estradas, os espigões mestre e secundários e as bacias hidrográficas. Os primeiros documentos analisados sobre as terras da *Lumber* foram do Patrimônio Recta Grande (atual Coroados - SP).

A denominação “*El Dorado*”, utilizada para o Núcleo Colonial paulista, está associada à origem do uso desse termo para designar cidades ou povoados. Há

versões distintas sobre a origem do primeiro *El Dorado* (1531-1532) e a localização é incerta, sendo o Peru, Colômbia e Amazonas algumas especulações. Em todas as versões, a imagem de um paraíso perdido e inacessível repleto de ouro e riqueza é comum e permitiram que o mito do *El Dorado* surgisse e se perpetuasse durante séculos (LANGER, 1997).

O ideal de paraíso perdido e repleto de riquezas fez com que outras localidades também recebessem essa denominação. Havia expectativa de progresso depositado nelas. Assim, “em regiões desconhecidas e temerárias, o mito funcionou como uma espécie de orientador de elementos familiares, facilitando o povoamento e a colonização” (LANGER, 1997, p. 39). No Índice de Nomes Geográficos do IBGE, por exemplo, há a indicação de pelo menos onze vezes a palavra “Eldorado”<sup>1</sup> para designar cidades, córregos ou outras localidades no Brasil (IBGE, 2011).

A hipótese para o lendário *El Dorado* é justamente a de uma expectativa acerca das terras destinadas para o plantio do café e estabelecimento de imigrantes e colonos, que renderiam um alto lucro para as empresas colonizadoras. O nome *El Dorado* também sugeria, aos compradores de lotes e futuros moradores do Núcleo Colonial, uma oportunidade de produção e riqueza. O imaginário de um novo paraíso de riquezas foi utilizado, possivelmente, para atrair os compradores.

Durante os cem anos que sucederam a colonização dessa parcela do noroeste paulista, várias hipóteses tem sido formuladas e contadas a respeito de sua formação (ERCILLA; PINHEIRO, 1928; GHIRARDELLO, 2002). A Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* (1920) em conjunto com dados e bibliografia coletada auxiliou no processo de desmistificar algumas dessas histórias. Entre elas está o que se refere ao parcelamento de terras, denominado como um processo “livre, sem normatização governamental, ao contrário dos Estados Unidos” (GHIRARDELLO, 2002, p. 181). Essa afirmação sugere que as diretrizes projetuais eram de responsabilidade do colonizador.

Diante de tal contexto, essa pesquisa tem como objetivo principal o resgate do projeto inicial do Núcleo Colonial *El Dorado* e de material iconográfico referente a ele. Consequentemente propõe a identificação e análise dos componentes da paisagem, para posteriormente realizar uma avaliação do caráter da paisagem da

---

<sup>1</sup> No Índice de Nomes Geográficos do IBGE (2011) a grafia é Eldorado, mas ao longo do trabalho será utilizado *El Dorado*, de acordo com material coletado.

*Lumber* a partir de uma avaliação cênica.

A análise do processo de formação e transformação da paisagem do Núcleo Colonial leva em consideração os estudos de paisagem de áreas de colonização e ferrovia, desenvolvidos por Yamaki (2017). Segundo o diagrama organizado pelo autor, os planos de colonização nos estados do Paraná e São Paulo foram o resultado de aplicação sistemática de planos de viação, concessões de ferrovias, decretos de colonização e concessão de terras devolutas. Estudos realizados nas Terras do Norte do Paraná comprovaram que a similaridade existente entre projetos de colonização de proprietários e empresas distintas ocorrem devido ao cumprimento por parte dos loteadores das Leis e Decretos de povoamento nacional e estadual (YAMAKI, 2017).

A averiguação dos itens previstos nas leis e contemplados no projeto do Núcleo Colonial e a leitura e interpretação de *El Dorado* a partir de anúncios e propagandas de terras também permitem identificar que características da paisagem são definidas a partir dessas condicionantes.

A denominação usual de eixo central, dada à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nas terras pertencentes à *Lumber* é reavaliada. Estruturalmente, ela não é o eixo central do plano, pois a EFNOB foi implantada entre o Rio Tietê e o Espigão Mestre Tietê – Feio. O eixo central do empreendimento de colonização, segundo a pesquisa realizada, é o próprio Espigão Mestre.

Através da leitura e análise da Planta Parcial do Núcleo Colonial e dos trabalhos de campo foi possível identificar, reconhecer e avaliar a paisagem de *El Dorado*. O processo de leitura permite verificar permanências, e as características da paisagem resultantes do projeto da *Lumber*.

A primeira parte do trabalho apresenta os conceitos de paisagem cultural histórica e cênica que direcionam todo o processo de análise. Revisão das leis e decretos responsáveis pelas condicionantes do projeto e identificação de algumas das principais cláusulas obedecidas conclui essa etapa de análise dos componentes definidores da paisagem.

Paralelamente à pesquisa bibliográfica foram realizadas visitas em Bibliotecas Municipais e Museus Históricos de municípios do noroeste paulista como Araçatuba, Birigui, Coroados e Penápolis. Trabalhos de campo foram realizados, entre agosto de 2016 a julho de 2018, nesses municípios e em Bilac, Gabriel Monteiro e Piacatu. Além de fotografias, croquis e relatos históricos coletados, os mapas e plantas são

parte fundamental em pesquisas relacionadas ao conhecimento de paisagens (Quadro 01).

**Quadro 01** – Atividades desenvolvidas nos trabalhos de campo

<b>LOCAL</b>	<b>DATA</b>	<b>ATIVIDADE REALIZADA</b>
Birigui/SP Biblioteca Municipal e Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”.	24/08/2016	Pesquisa em livros, mapas e plantas.
Penápolis/SP Biblioteca Municipal “Prof. Fausto Ribeiro de Barros”.	25/08/2016	Pesquisa em livros.
Penápolis/SP Museu Histórico e Pedagógico	25/08/2016	Pesquisa em livros, mapas e plantas.
Coroados/SP	02/11/2016	Fotografias em campo
Birigui/SP	10/11/2016	Entrevista com Vasco Maroni, funcionário aposentado da Casa de Agricultura de Birigui – SP.
Coroados/SP Biblioteca Municipal	10/11/2016	Pesquisa em livros, mapas, plantas e fotografias.
Coroados/SP	13/11/2016	Fotografias em campo
Birigui/SP Biblioteca Municipal e Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”.	20/04/2017	Pesquisa em livros, mapas e plantas.
Araçatuba/SP Museu Ferroviário Moisés Joaquim Rodrigues	05/05/2017	Pesquisa em livros, mapas e plantas.
Birigui/SP Biblioteca Municipal e Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”	05/05/2017	Pesquisa em livros e arquivos. Fotografia de mapas e plantas antigas.
Birigui/SP Biblioteca Municipal e Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”	23/05/2017	Pesquisa em livros e arquivos. Fotografia de mapas e plantas antigas.
Araçatuba/SP	14/04/2018	Fotografias em campo
Birigui/SP	14/04/2018	Fotografias em campo

Coroados/SP	14/04/2018	Fotografias em campo
Birigui/SP Biblioteca Municipal e Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”	27/04/2018	Pesquisa em livros e arquivos
Bilac/SP	27/06/2018	Fotografias em campo
Bilac/SP	14/07/2018	Fotografias em campo
Gabriel Monteiro/SP	14/07/2018	Fotografias em campo
Piacatu/SP	14/07/2018	Fotografias em campo

**Fonte:** Finati (2018)

Os trabalhos de campo realizados para obtenção de imagens foram fundamentais para verificar quais eram os componentes existentes e que definiam as características essenciais da paisagem.

Identificada uma das características chave da paisagem: a homogeneidade e a amplitude visual das terras da *Lumber*, a pesquisa aplica uma metodologia de avaliação de paisagem cênica. São escolhidos pontos de visão conforme análise da Planta Inicial do Núcleo Colonial *El Dorado* e as possibilidades de identificação de características chave.

## PARTE I

### 1 SOBRE PAISAGEM

O estudo de paisagem como objeto possível de identificação, avaliação e conservação tem sido desenvolvido no Brasil, na Europa, nos Estados Unidos e Japão há várias décadas. O referencial teórico metodológico que propõe apresentar o conceito de paisagem adotado nesse trabalho auxiliará na avaliação do Núcleo Colonial *El Dorado*.

A revisão proposta tem o desafio de conhecer quais processos e componentes definem uma paisagem, permitem que ela se mantenha ao longo do tempo e seja compreendida como uma herança cultural.

O conceito de paisagem cultural proveniente da Geografia Cultural é utilizado para compreender como se processa a formação, estruturação e modificação da paisagem de *El Dorado*.

#### 1.1 REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE PAISAGEM CULTURAL

A paisagem representa a “relação entre homem e meio. Ela é o cenário da vida cotidiana” (SWANWICK, 2002, p. 2) e um dos principais transmissores de “conhecimento, valores e símbolos” (CORRÊA, 1995, p. 3). A relação entre homem e meio como definidor de uma paisagem permite compreender sua essência como algo além de uma vista agradável, pois contém em si significados importantes para cada comunidade (GROTH, 1997).

É preciso compreender que a paisagem deve ser lida como “uma forma da Terra na qual o processo de modelagem não é de modo algum imaginado como simplesmente físico” (SAUER, 1998 [1925], p. 23). É necessário incorporar os elementos culturais a essa leitura, sendo possível identificar o que cada grupo de imigrantes ou colono imprimiu na paisagem.

Segundo Lewis (1979, p. 12) “nossa paisagem humana é nossa autobiografia involuntária, reflete nossos gostos, valores, aspirações e até mesmo nossos medos, de forma tangível e visível”.

Essa perspectiva de interpretar a paisagem como uma produção cultural é introduzida no Brasil, de acordo com Corrêa (2009) na década de 1990, enquanto

nos Estados Unidos, França e Alemanha ela surge associada à Geografia Cultural entre 1890 e 1940. Mas foi nos EUA que a Geografia Cultural teve maior expressão, devido à influência de Carl O. Sauer e a criação da Escola de Berkeley. Era caracterizada pela contradição ao determinismo ambiental (CORRÊA, 1995).

Inicialmente, entre o final do século XIX até 1940, a paisagem era analisada a partir de sua morfologia e origem. Entre os principais teóricos da época estão Carl O. Sauer e Paul Vidal de la Blache. Entre 1940 a 1970, por influência de acontecimentos históricos como a Segunda Guerra Mundial e a expansão capitalista da década de 1950, há uma diminuição de pesquisas sobre paisagem. A partir de 1970 a introdução da fenomenologia e da hermenêutica impulsionaram o ressurgimento das pesquisas a respeito do tema (CORRÊA, 2012).

As contribuições de Carl Sauer a respeito da morfologia da paisagem, provenientes do primeiro período de análises são fundamentais, embora o enfoque desta pesquisa encontre-se nos estudos realizados pela Nova Geografia Cultural, após a década de 1970. Esta não deixou de lado os estudos já realizados pela Geografia Cultural Clássica, mas buscou alterar o enfoque. Com a renovação dessa disciplina, o conceito lugar passa a ser visto não mais como somente possuidor de “uma forma e uma cor, uma racionalidade funcional e econômica. Eles estão carregados de sentido para aqueles que os habitam ou que os frequentam” (CLAVAL, 2007, p. 55).

Para apreender a paisagem a partir de uma perspectiva cultural é preciso inserir no processo de análise, dois elementos indissociáveis: cultura e tempo. A cultura, a partir da perspectiva de Paul Claval, um dos autores principais da Nova Geografia Cultural, “não é uma realidade global: é um conjunto diversificado ao infinito e em constante evolução” (CLAVAL, 1999, p. 64). Além disso, a cultura proporciona aos indivíduos se sentirem próximos ou distantes dos demais, o que conseqüentemente permite a formação de grupos com os semelhantes. Não é um sistema imutável e fechado, justamente por ser uma “herança transmitida de uma geração a outra” (CLAVAL, 2007, p. 63) que pode sofrer modificações ao longo do tempo de acordo como cada indivíduo acumula e transmite seus comportamentos e saberes.

Além disso, “a paisagem cultural é uma manifestação tangível das ações e crenças humanas em uma paisagem natural” e em sua classificação e análise a cultura é o fator determinante “pois interage, ao longo do tempo, com o meio da

paisagem natural para finalmente resultar na paisagem que vemos e experimentamos” (MELNICK, 1984, p. 2).

São os símbolos e significados que permitem compreender como a cultura é impressa em uma paisagem. Assim, “toda paisagem possui significados simbólicos porque é o produto da apropriação e transformação do meio pelo homem” (COSGROVE, 1998 [1989], p. 108). A paisagem ainda pode ser vista como “uma maneira de ver, uma maneira de compor e harmonizar o mundo externo em uma “cena”, em uma unidade visual” (COSGROVE, 1998 [1989], p. 98). É através da paisagem e dos componentes que a definem que será possível entender fragmentos até então não explorados da história de *El Dorado*.

De fato, “nossas paisagens evoluíram ao longo do tempo e elas continuarão a evoluir - a mudança é uma constante, mas os resultados variam” (TUDOR, 2014, p. 10). Sob essa ótica, a paisagem cultural perpassa por um processo constante de alterações, em que, de certa forma o único elemento permanente presente nela seja esse processo de transformações. Os demais componentes, embora continuem a ser reconhecíveis apresentam alterações, mesmo que mínimas, ao longo dos anos.

Nesse processo, o tempo é responsável por conectar as ações diárias a aquelas herdadas do passado, de modo que interfiram na paisagem (LEWIS, 1979). O fator tempo, responsável por perpetuar as tradições e modificações e fazer com que elas sejam transmitidas a outras gerações através de uma paisagem, é também um componente crucial na determinação e classificação de paisagens como históricas.

## 1.2 PAISAGEM HISTÓRICA: SIGNIFICADO E INTEGRIDADE

A Paisagem histórica possui significado a uma determinada comunidade e pode ser compreendida como aquela em que as “modificações, eventos ou valores tenham mais de 50 anos” (CLEMENT, 1999, p. 1). Assim,

(...) uma paisagem histórica rural é definida como uma área geográfica que historicamente tem sido usada por pessoas, modelada ou modificada pela atividade humana, ocupação ou intervenção, e que possui uma concentração significativa, ligação ou continuidade de áreas de uso da terra, vegetação, edifícios e estruturas, estradas e cursos d'água e características naturais (MCCLELLAND et al., 1999, p 1-2).

“A evolução de uma paisagem é um processo gradual e cumulativo – tem uma história” (WAGNER; MIKESELL, 2003 [1962], p. 39). Entender a paisagem como história é atentar-se para a sua capacidade em acumular informações em camadas (MEINIG, 1979).

Paisagens históricas podem ser divididas em duas grandes categorias segundo o NPS – National Park Service (EUA): projetada e vernacular. A paisagem histórica projetada é definida a partir de princípios de estilo e tradição semelhantes enquanto que a paisagem vernácula reflete o uso e atividades humanas de determinada comunidade, além de ser mais facilmente reconhecida em áreas rurais (CLEMENT, 1999).

Para compreender uma paisagem histórica é preciso destacar as forças que a definem. Melnick (1984) divide essas “forças” em três categorias: componentes, recursos naturais e padrões de paisagem. Componentes e recursos possuem semelhanças. No entanto, enquanto os recursos representam apenas os elementos naturais de uma paisagem, os componentes associam os elementos culturais. Já o padrão de paisagem é o modo como esses recursos e componentes são estruturados e combinados em determinada localização (MELNICK, 1984).

A combinação entre esses componentes e recursos define o arranjo e conseqüentemente o caráter da paisagem histórica. Os principais fatores responsáveis por isso são os chamados elementos organizacionais da paisagem (Quadro 2).

**Quadro 2** – Elementos organizacionais da paisagem: componentes e recursos

<b>COMPONENTES E RECURSOS</b>	<b>PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS</b>
<b>Organização espacial</b>	É o arranjo tridimensional e padrões de características naturais e culturais em uma paisagem. Inclui ligações visuais ou barreiras, como cercas e sebes; espaços abertos ou conexões visuais, como topografia e cursos d'água; e agrupamentos ou <i>clusters</i> (grupos).
<b>Relevo</b>	A forma do solo e sua altura ou profundidade são características definidoras do caráter, sejam elas criadas natural ou artificialmente. Pode contribuir para a criação de áreas ao ar livre, servir a um propósito funcional ou fornecer um interesse visual.
<b>Vegetação</b>	É um componente dinâmico da paisagem e está sujeito ao processo contínuo de germinação de plantas, crescimento, mudança sazonal, envelhecimento, decadência e morte.
<b>Circulação</b>	Podem incluir estradas, trilhas, caminhos, áreas de estacionamento e canais, individualmente ou conectados a redes ou sistemas.
<b>Características da água</b>	Fontes, piscinas, cascatas, sistemas de irrigação, lagoas, lagos, córregos e aquedutos podem ser componentes estéticos e funcionais da paisagem.
<b>Edificações e estruturas</b>	Podem ser individualmente significativos ou contribuir apenas como elementos de uma paisagem. Sua localização e disposição são importantes para definição do caráter.
<b>Mobiliário e objetos do sítio</b>	Elementos de pequena escala de uma paisagem podem ser decorativos ou funcionais ou ambos.
<b>Caráter visual e qualidades intangíveis</b>	Experimentar a paisagem pode fornecer uma sensação vívida de tempo e lugar, transmitindo os elementos essenciais de sentimento e associação que ligam uma área ao seu passado.

**Fonte:** Clement (1999, p. 8-9)

Todos os recursos e elementos destacados no Quadro 2 não precisam constar na paisagem histórica para que ela seja reconhecível e possua significado e integridade.

Assim, o significado de uma paisagem histórica se refere ao grau de relevância que ela possui a determinada comunidade, estando associada a eventos importantes para a formação e desenvolvimento dos padrões locais. A significância pode ser a nível local, estadual ou nacional (CLEMENT, 1999). Já a integridade é a maneira como esse significado é transmitido ao longo do tempo. Para que a integridade histórica seja mantida é preciso que alguns aspectos como localização, configuração e materiais sejam verificados. A integridade pode permanecer mesmo quando determinados usos importantes para a formação de uma paisagem sejam alterados. Ou seja, "a integridade pode ser mantida apesar da intempérie ou da deterioração, desde que as características físicas essenciais permaneçam, embora a condição possa ser ruim" (CLEMENT, 1999, p. 14).

No caso de ferrovias em que o traçado foi alterado ou transferido para outros locais a integridade permanece se características como alinhamento e configuração do leito ou esplanada continuarem intactos (CLEMENT, 1999). Além disso, a análise da integridade em áreas ferroviárias não se limita somente a parcelas onde a Estação e elementos relacionados à ferrovia se fazem presente. Esses são apenas parte de um conjunto, responsável por determinar vistas agradáveis que caracterizam uma paisagem cênica.

A paisagem cênica é aquela que possui qualidades e atributos que constituem vistas agradáveis ao observador. A "qualidade cênica é o valor da paisagem visualizada com base na sua atratividade visual percebida, conforme determinado pela composição estética dos elementos visuais" (MEYER, 2016, p. 73). Avaliar uma paisagem sob o enfoque cênico envolve estudos de "integridade do caráter da paisagem, vivacidade e harmonia visual" (MEYER, 2016, p. 73).

### 1.3 CARÁTER DE PAISAGEM

O caráter de paisagem pode ser definido como "um padrão distinto, reconhecível e consistente de elementos que torna uma paisagem diferente da outra" (SWANWICK, 2002, p. 8). O caráter é "onde são conhecidos os determinantes culturais e naturais" (WAGNER; MIKESSELL, 2003 [1962], p. 39).

A singularidade da paisagem é definida, principalmente a partir da continuidade de usos tradicionais de seus elementos físicos e naturais. Estes se referem ao conteúdo da paisagem e representam o "chão" em que ela é moldada.

Neste “chão” ocorre a combinação dos elementos e componentes naturais e culturais que define o caráter, o qual é responsável por proporcionar aos indivíduos a sensação de lugar (SWANWICK, 2002).

Primeiramente é preciso destacar os principais termos utilizados durante um processo de avaliação de paisagem, e destacar o que os diferencia (Quadro 3).

**Quadro 3** – “*Words relating to landscape character*” – Palavras relacionadas ao caráter de paisagem no LCA

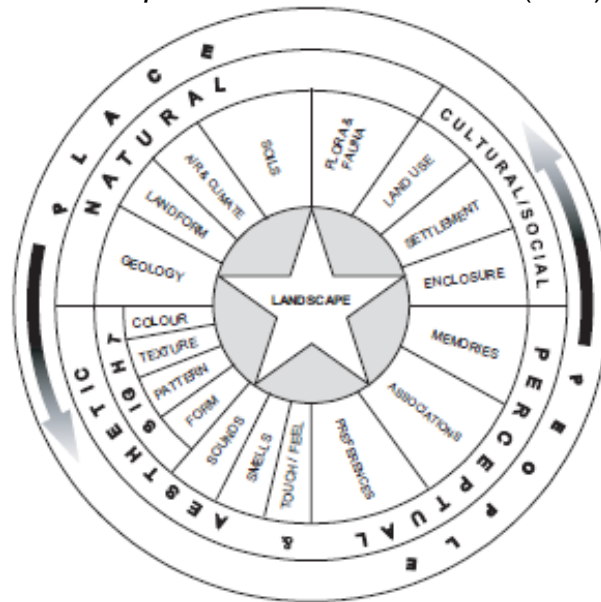
<b><i>Character</i></b> <b>(Caráter)</b>	Um padrão distinto, reconhecível e consistente de elementos na paisagem que a torna diferente de outra.
<b><i>Characteristics</i></b> <b>(Características)</b>	Elementos, ou combinações de elementos, que fazem uma contribuição particular ao caráter distinto.
<b><i>Elements</i></b> <b>(Elementos)</b>	Componentes individuais que detalham a paisagem, como árvores e cercas.
<b><i>Features</i></b> <b>(Feições)</b>	Particularmente elementos proeminentes ou atraentes, como aglomerados de árvores, torres de igrejas ou <i>skylines</i> arborizados.
<b><i>Characterisation</i></b> <b>(Caracterização)</b>	É o processo de identificação de áreas de caráter similar, classificando-as e mapeando-as e descrevendo seu caráter.

Fonte: Swanwick (2002, p. 8)

A caracterização da paisagem é importante para a verificação das alterações ocorridas ao longo do tempo e consequente conhecimento de parte da história de determinada comunidade. A paisagem possui a função de carregar em si esses vestígios ou camadas. Para auxiliar no processo de análise, algumas metodologias de avaliação podem ser utilizadas.

O *Landscape Character Assessment* (LCA) ou Avaliação do Caráter da Paisagem é uma metodologia adotada há pelo menos duas décadas pelo governo britânico. Propõe identificar e analisar os componentes da paisagem como forma de obter o caráter e posterior caracterização. Os elementos ou componentes de uma paisagem, segundo essa metodologia, podem ser de caráter natural, cultural/social ou de percepção e estético (Figura 04).

**Figura 04** – “What’s landscape?”- O que é paisagem? Diagrama de paisagem segundo *Landscape Character Assessment (LCA)*



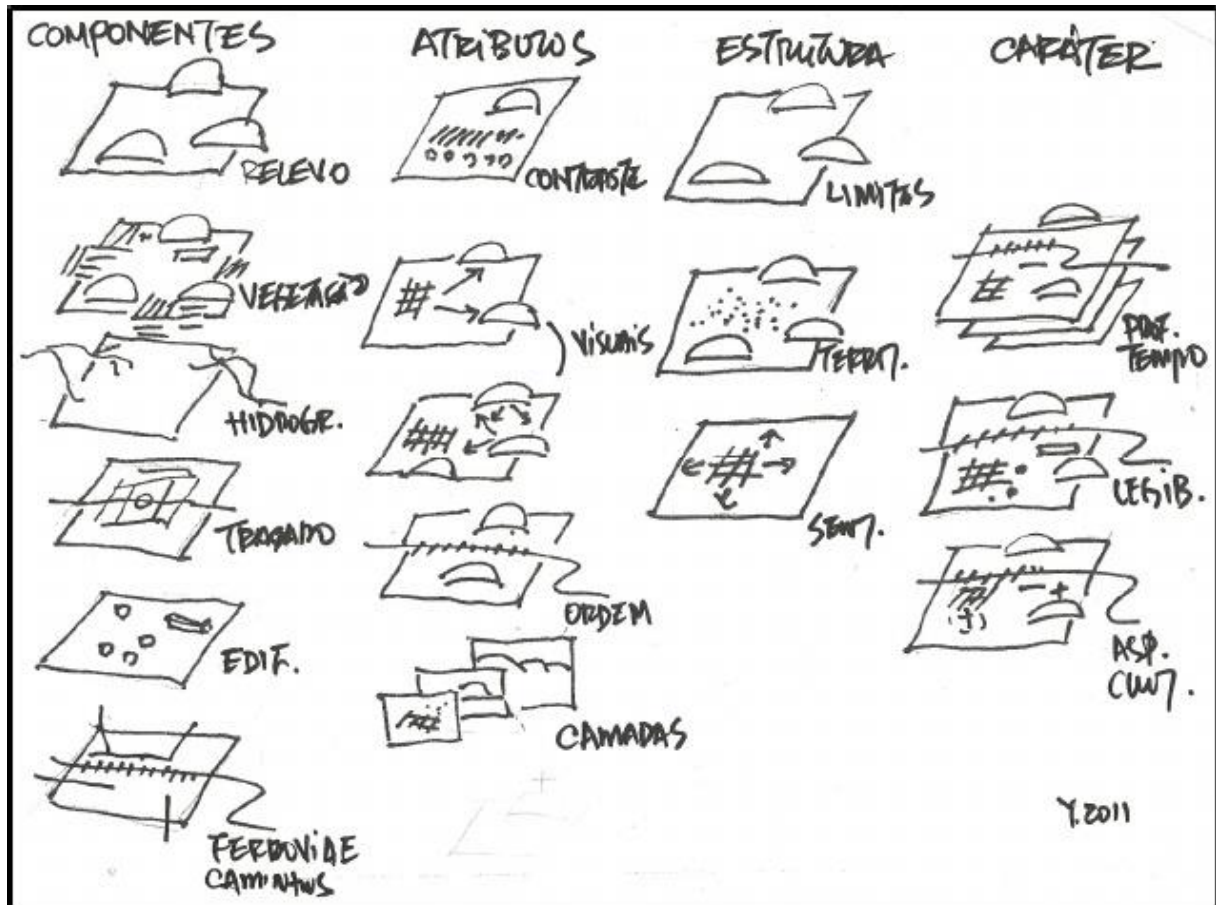
**Fonte:** Swanwick (2002, p. 2)

Os componentes naturais são a geologia, forma da terra, ar e clima, solos, flora e fauna. Os culturais/sociais compreendem o uso da terra, impacto histórico e as diferentes formas que cada comunidade possui de estabelecer um assentamento. Por fim, os elementos de percepção e estéticos incluem memórias, associações, preferências, toque/sentidos, aromas, sons, formas, padrões, texturas e cores (SWANWICK, 2002).

As análises que utilizam o LCA permitem identificar quais os componentes ou combinações são responsáveis por diferenciar cada tipo ou área de paisagem. Áreas e tipos são distintos em significados e formas. Seu reconhecimento permite identificar o caráter de cada paisagem. Os tipos possuem homogeneidade do caráter a partir de combinações de geologia, vegetação, topografia e uso e ocupação da terra. Já as áreas representam a combinação de tipos distintos ou semelhantes. Assim, um mesmo tipo pode estar presente em diversas áreas e em uma só área podem existir mais de um tipo (SWANWICK, 2002).

Um diagrama desenvolvido por Yamaki (2011) possibilita a sistematização das etapas de análise de modo a organizar uma sequência para identificar o caráter: 1) identificar os componentes da paisagem; 2) identificar as qualidades das relações entre elementos; e 3) a definição de lugar (*genius loci*) que, finalmente define o 4) caráter (Figura 05).

**Figura 05** – Diagrama de avaliação do Caráter de Paisagem



Fonte: Yamaki (2011)

Os componentes definidos neste diagrama são o relevo, vegetação, hidrografia, traçado, edificações existentes, ferrovia e caminhos. O modo como esses componentes se relacionam definem os atributos: Contraste, visuais, ordem e camadas. A combinação entre componentes e atributos é o que define a estrutura da paisagem. Consequentemente essas três categorias são responsáveis por definir o caráter, através da influência da profundidade do tempo, legibilidade e aspectos culturais.

É a partir do processo de caracterização que as áreas de caráter são definidas, podendo definitivamente destacar o que torna aquela paisagem reconhecível. A caracterização inicia-se por um estudo teórico e histórico (SWANWICK, 2002).

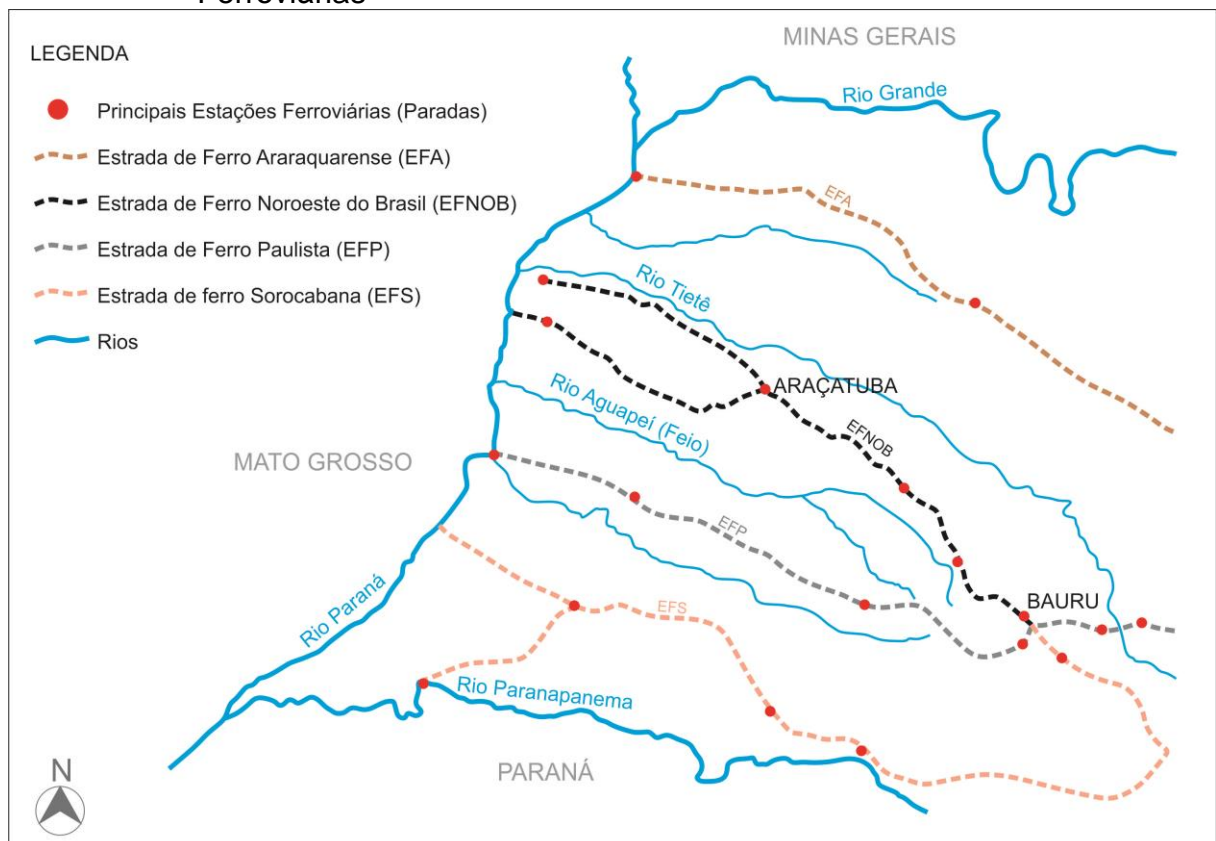
O capítulo 2, a seguir, inicia a apresentação do contexto histórico dessa paisagem, o que inclui a definição dos critérios utilizados pelos colonizadores para a fundação do Núcleo Colonial.

## 2 FERROVIA E COLONIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO E OS NÚCLEOS COLONIAIS

As ferrovias, em um contexto geral, quando começaram a percorrer por zonas desconhecidas pelos colonizadores, proporcionaram uma reformulação nos usos e ocupação da terra. A paisagem foi moldada e adaptada para que direitos de passagem fossem adquiridos, e conseqüentemente árvores foram cortadas, o solo modificado e escavado e pontes e estradas de rodagem foram construídas acima dos cursos d'água (YEOMAN, 2011).

Todo o povoamento da zona noroeste do Estado de São Paulo ocorreu ao longo das ferrovias que se apresentaram como limites de terras (Figura 06). Neste processo encontram-se a Alta Sorocabana ao sul do estado, a Alta Paulista e Noroeste (EFNOB) ao centro e a Araraquarense ao norte (DEFFONTAINES, 1936).

**Figura 06** – Traçado das Ferrovias no Noroeste Paulista e Principais Estações Ferroviárias



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Mapa Base: A Noroeste em São Paulo (Esquema). Autor: Queiroz (2004, p. 35)

A Ferrovia Noroeste do Brasil, no noroeste paulista, precede a ocupação territorial oficial. Sua implantação está associada ao objetivo de abrir novos

caminhos em “terras distantes mais de 120 quilômetros de estações ferroviárias, portos marítimos ou fluviais” (SÃO PAULO, 1898) <sup>2</sup>.

Aristeo Seixas, diretor do Banco Noroeste no ano de 1926, em um discurso proferido ao diretor da EFNOB na época, Alfredo de Castilho, reitera a importância que as ferrovias apresentavam aos olhos daqueles que habitavam zonas em processo de ocupação em solo paulista:

As estradas de ferro são um serviço publico, mesmo quando nas mãos de empresas particulares; e é, talvez, o serviço publico de que mais participe o interesse das populações. São as arterias maximas que mantéem o bem-estar do povo e a economia da Nação. Por ellas se faz o intercambio dos productos que pompeiam em nosso sólo; por ellas levamos e por ellas trazemos o poderio da riqueza e o esplendor das civilisações. Vencedoras das distancias, plantadoras de cidades, praticamente soberanas da velocidade, ellas representam, por si sós, uma civilisação inteira. Por onde passe uma linha ferrea rasga-se o manto verde das florestas virgens, para desenrolar-se, em seguida, a tunica amarella dos campos cultivados. É o milagre da transfiguração! (SEIXAS, 1928 [1926], p. 99-100).

Esse discurso permite identificar que existia uma hierarquia na definição das ações a serem realizadas em um projeto de ferrovia, especialmente na "zona desconhecida" do Estado de São Paulo. Primeiramente, a implantação da rede ferroviária permitia acesso a terras distantes e inacessíveis. A ferrovia determinou e influenciou, junto aos demais componentes físicos, a distância a ser percorrida de uma sede a outra. Segundo Queiroz (2004), essa distância poderia ter seu comprimento virtual elevado devido às condições do relevo e da estrada, consequentemente das rampas e curvas.

Assim, quando a CEFNOB se depara com uma parcela do solo paulista até então desconhecida, na qual a produção agrícola e ocupação urbana eram inexistentes (GHIRARDELLO, 2002), os colonizadores puderam criar novas possibilidades de trajetos e de meios de vida.

Além da função de abrir novos territórios, a EFNOB também pode ser vista como uma estratégia do governo federal em instalar uma nova ferrovia que ligaria o estado de São Paulo a Mato Grosso, às margens do rio Paraguai em terras favoráveis ao plantio do café. A presença de terra roxa era rara no Noroeste do estado, e o solo principalmente formado pela decomposição de arenitos Bauru. Existiam vestígios de fertilidade indicados pela presença de árvores como a

---

<sup>2</sup> Definição de sertão desconhecido pela lei n. 545, de 2 de agosto de 1898, em seu artigo 8º § 3º (SÃO PAULO, 1898).

Jangada-Brava e o Pau-d'algo (DEFFONTAINES, 1936). Garantiram o interesse dos colonizadores e a produção cafeeira.

A ocupação cafeeira nessa parcela do estado ocorre após a década de 1920, visto que anteriormente os esforços eram de ocupar e retalhar as terras (GHIRARDELLO, 2002). Desse modo, inicialmente, a criação de suínos antecede a plantação de café e se torna a principal exploração da franja pioneira. Somente um ou dois anos após essa prática é que o café foi implantado. O clima quente e de sertão não impediu que a zona pioneira apresentasse um dos maiores rendimentos do Estado (DEFFONTAINES, 1936).

Entre 1927-1928, essas terras ao sul do rio Tietê, onde antes não conheciam o café, apresentam, assim como a Alta Sorocabana, um crescimento econômico e integram as principais rotas do produto (MONBEIG, 1984). Uma frente pioneira, impulsionada pela rede ferroviária projetada no noroeste, beneficiou o surgimento de novas plantações de café e era possível identificar por volta de 1928 que:

Entre os rios Tietê e Feio-Aguapeí alonga-se uma comprida fileira de plantações, que vão desde Bauru até pouco além de Araçatuba, onde se acha Valparaíso. É uma faixa de 225 quilômetros, com 30 de largura, no máximo, mas às vezes com só 3 ou 4 km. As plantações não são contínuas, pois as manchas de solo inferior as interrompem. Esta zona cafeeira da noroeste abrange 8% do total de cafeeiros do Estado, tendo 98 milhões de pés, todos de plantio recente (MONBEIG, 1984, p. 187).

Essas terras pertenciam a *Lumber*. Devido à crise do café de 1929 e a proibição de seu cultivo nas terras paulistas, outras culturas começam a ser cultivadas pelos recém-chegados imigrantes, provenientes de inúmeras localizações, como é o caso dos japoneses, que introduzem o plantio do arroz, e alemães, o trigo e centeio. Terras antes habitadas pelos indígenas tornam-se terrenos agrícolas e de habitação e os espigões e caminhos que as ferrovias seguiam eram explorados. Os vales do Rio do Peixe, Aguapeí e Tietê, permaneciam não ocupados (DEFFONTAINES, 1936).



A empresa que se tornasse responsável pela linha férrea, de acordo com o artigo 2º, § 1º receberia a garantia e o privilégio de utilizá-la por sessenta anos, contados a partir da data de sua construção. Ainda no mesmo artigo, no § 3º determinava-se a cessão de terrenos devolutos por parte do Governo, em uma zona de vinte quilômetros de cada lado da linha férrea, a serem utilizados pela companhia (BRASIL, 1890).

Além do previsto nos artigos do próprio decreto, as empresas de viação férrea deveriam seguir cláusulas específicas para a concessão de estradas de ferro. Estas cláusulas também determinavam a cessão de terrenos em uma zona máxima de 20 quilômetros<sup>3</sup> de cada lado e reforçava na cláusula primeira que a área total desses terrenos não poderia exceder a dimensão de dez quilômetros de cada lado da ferrovia (BRASIL, 1890).

A respeito da concessão de linhas férreas e dos terrenos do entorno, a cláusula primeira permitia a desapropriação de terrenos ou edificações que fossem necessárias para a construção da estrada, estações, armazéns e outros elementos identificados no projeto. Assim, as estações deveriam ser de responsabilidade da companhia férrea e suas dimensões determinadas de acordo com a importância daquela parada (BRASIL, 1890).

Em relação à curvatura da estrada, era previsto que estas deveriam ter o maior raio possível. O mínimo permitido era cem metros. Além disso, em caso de curvas próximas em sentido contrário, deveria ser previsto uma tangente de no mínimo dez metros. Já a declividade da estrada deveria ser no máximo 3%. No entanto, era recomendado que esse máximo só fosse atingido em casos excepcionais. A partir dessas duas especificações, todas as estações, assim como as paradas<sup>3</sup>, deveriam ser alocadas em local nivelado e sem curvas (BRASIL, 1890).

No caso de outras ferrovias a serem instaladas nas proximidades da futura Noroeste do Brasil, o Governo não deveria permitir a instalação em uma zona de vinte quilômetros de cada lado do eixo da ferrovia em questão (BRASIL, 1890). Esta diretriz surge justamente para garantir a posse das companhias às terras do entorno de modo a não sobrepor esses direitos. As delimitações de faixas de vinte quilômetros pertencentes à companhia ferroviária bem como a localização de estações em locais planos e sem curvatura são diretrizes projetuais padronizadas.

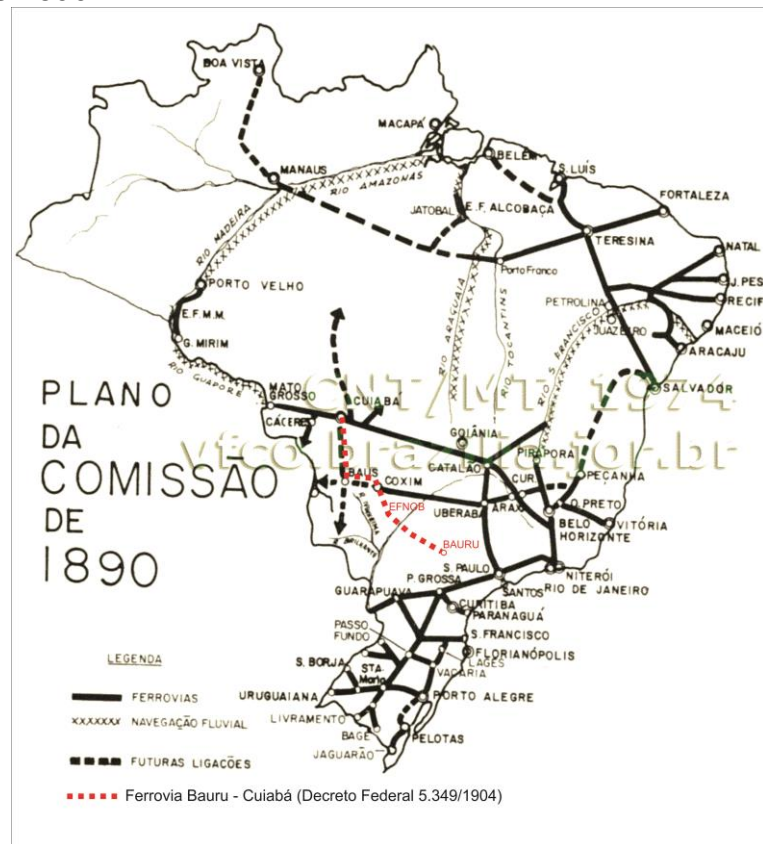
---

<sup>3</sup> A delimitação da faixa de 20 quilômetros a partir de cada margem da EFNOB, em *El Dorado*, está representada na Figura 19.

Há sessenta e três cláusulas referentes à concessão de estradas de ferro vigentes no ano de aprovação do decreto de 1890 que são comuns a outras companhias, pois permitem que os direitos, principalmente às terras, sejam assegurados.

Em 1904, o decreto 5.266 de 30 de julho (BRASIL, 1904a) modifica o artigo 1º, § 2 do decreto 862/1890 estabelecendo a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim para a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. Em seguida, o decreto 5.349/1904 traz uma revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. As cláusulas específicas para concessão de linhas férreas utilizadas em 1890 permanecem em 1904. Sobre a estrada que ligaria Uberaba a Coxim, apresenta uma modificação do traçado, no artigo 1º, II. Este artigo determinava que a ferrovia deveria seguir em direção à Itapura pelo vale do Rio Tietê de modo a "atravessar o rio Paraná, entre o salto do Urubú-Pungá e o porto do Taboado, e, passando por Bahús, acompanhar a serra deste nome até o seu ponto terminal" (BRASIL, 1904b). O trajeto da EFNOB passa a ter como ponto de partida a cidade de Bauru - SP, não mais Uberaba - MG, em um prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana, e segue em direção até o ponto final, Cuiabá – MT (Figura 08). O traçado da EFNOB determinado pelo artigo 1º propõe que a ferrovia percorra próximo aos espigões e serras. No solo paulista ela percorre principalmente entre o Rio Tietê e Feio.

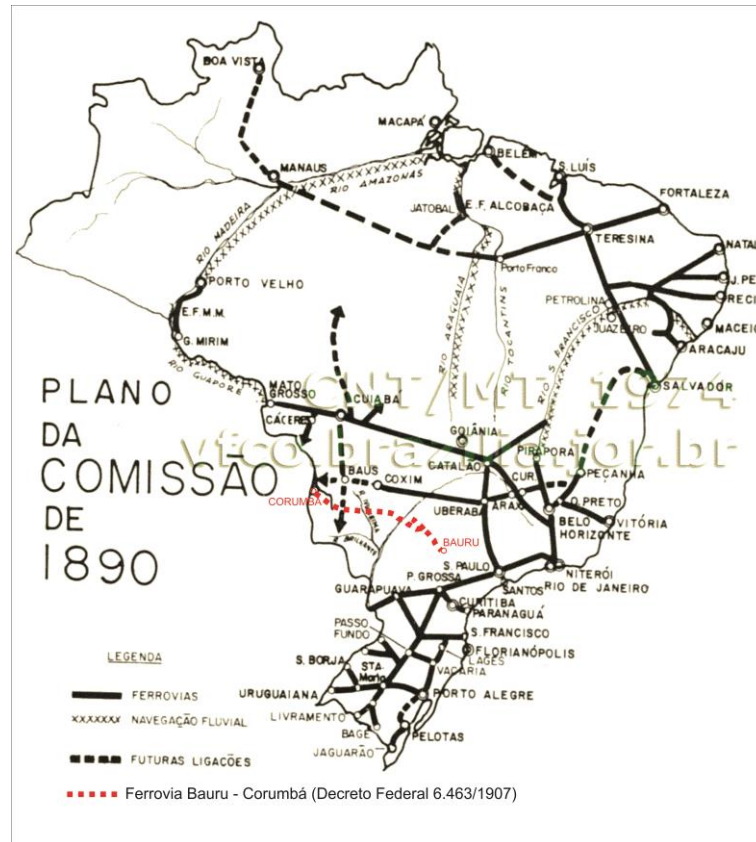
**Figura 08** – Ferrovias Bauru – Cuiabá no Mapa de ferrovias do “Plano da Comissão de 1890”



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Mapa Base: Plano da Comissão de 1890 - Acervo: VFCO – Centro-Oeste Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil

Aproximadamente um ano antes da instalação da estação de Araçatuba (1908) o decreto 6.463/1907 aprova cláusulas para a revisão do contrato da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e modifica o traçado entre Bauru e Cuiabá. A alteração a qual trata o decreto é determinada a partir do quilômetro 309, e transfere a Corumbá o posto de ponto final da ferrovia, não mais Cuiabá (Figura 09). Assim, o trajeto fica determinado a partir desse ponto a passar pelo Rio Paraná, próximo ao Jupia ou ao Rio Aquidauana (BRASIL, 1907b).

**Figura 09** – Ferrovias Bauru – Corumbá no Mapa de ferrovias do “Plano da Comissão de 1890”



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Mapa Base: Plano da Comissão de 1890 - Acervo: VFCA – Centro-Oeste Ferromodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil

Dos decretos relacionados à EFNOB, este é o primeiro a tratar da localização e determinação dos núcleos coloniais ao longo dessa ferrovia. Ele surge seis dias após o decreto que regulamenta o povoamento do solo nacional. Cabia ao Governo Federal, determinar à companhia a necessidade ou não de fundar uma sede ou futura povoação (BRASIL, 1907b). De acordo com a cláusula III, § 1º previa que o povoamento das terras ao longo das ferrovias deveria ser feito por colonos em lotes “situados à margem ou dentro da zona de 20 quilômetros para cada lado do eixo da estrada, formando núcleos ou linhas coloniais” (BRASIL, 1907b). Assim, a faixa de vinte quilômetros estabelecida em 1890 permanece como requisito na concessão de terras e formação de Núcleos. Na cláusula III, § 23, também estava previsto que a cada cento e cinquenta quilômetros de estrada férrea seria estabelecido um plano geral com cinco núcleos coloniais, cada qual com no mínimo cem lotes rurais que servissem tanto para agricultura quanto agropecuária (BRASIL, 1907b). Isso equivale a um núcleo a cada trinta quilômetros aproximadamente.

Todas as cláusulas relacionadas a dimensões de lotes, declividades e curvaturas, eixos de concessão e determinação de rotas nas proximidades de rios são condicionantes do projeto da ferrovia e permitiram a definição de terras propícias ao loteamento e parcelamento em lotes rurais e urbanos. Além disso, a determinação das distâncias entre cada patrimônio ou cidade era uma diretriz de projeto que influenciava nos percursos da ferrovia.

## 2.2 COLONIZAÇÃO E NÚCLEOS COLONIAIS

As ferrovias abrem novos caminhos e permitem a consolidação de núcleos coloniais. A localização da estação definia o patrimônio ou ambos eram definidos conjuntamente. Os patrimônios que surgem no noroeste paulista a partir da implantação da EFNOB alteram um processo de definição de povoados e aglomerados urbanos no estado de São Paulo que, até o século XIX, surgiam a partir de edificações religiosas (GHIRARDELLO, 2002).

Na primeira década do século XX, quando as empresas colonizadoras chegaram ao noroeste paulista, a partir da EFNOB, as terras eram habitadas pelos índios Caingangues, também conhecidos por Coroados, que, desde o século XVIII, encontravam-se também no Paraná e Brasil Meridional (MONBEIG, 1984). A presença dos caingangues associada à dificuldade de ingresso nas matas era um desafio aos colonizadores. Em contrapartida, a inexistência de título anterior que comprovasse a posse era uma facilidade na aquisição dessas terras (GHIRARDELLO, 2002) que compreendiam a 1/3 do Estado de São Paulo (DEFFONTAINES, 1936).

Nesse período, o decreto federal 6.455/1907 regulamentava as ações a serem realizadas para fins de colonização de modo a formar os núcleos ou linhas coloniais (YAMAKI, 2017) e a Lei 1.045-C/1906 e decreto 1.458/1907 tratavam da imigração e colonização do estado de São Paulo.

A partir do decreto de povoamento nacional entende-se por núcleo colonial, a “reunião de lotes, medidos e demarcados, de terras escolhidas, férteis e apropriadas a agricultura ou a indústria agro-pecuária, em boas condições de salubridade, com abundância de água potável” (BRASIL, 1907a) além de possuir “área para o desenvolvimento do trabalho do adquirente, servidos por viação capaz de permitir transporte comodo e facil, em favoravel situação econômica” (BRASIL, 1907a).

Os núcleos coloniais podiam ser fundados pela União, Estados ou por companhias e empresas. No caso da colonização promovida por empresas, poderiam solicitar auxílio da União ou Estado, desde que cumprissem algumas recomendações previstas na Lei, como é o caso da permanência de no mínimo cinquenta famílias de imigrantes de modo a cada uma possuir um lote rural e que se estabeleçam em um raio máximo de doze quilômetros (BRASIL, 1907a).

A lei estadual 1.045-C/1906, que trata da imigração e colonização do estado de São Paulo, e o decreto 1.458/1907, que regulamenta a execução desta lei, apresentam diretrizes em relação às distâncias entre sedes, estabelecimento de imigrantes e dimensões mínimas para a determinação de núcleos coloniais.

Primeiramente, em relação à lei 1.045-C/1906 é importante destacar três artigos que se referem propriamente aos lotes urbanos e rurais de um núcleo colonial, artigos 25, 26 e 27. Eles determinavam que em cada núcleo seria discriminado uma área para uma futura povoação, sendo demarcados na mesma lotes urbanos de 2.500 m<sup>2</sup>. Em relação aos lotes rurais, aqueles situados nas proximidades de linhas férreas ou rios navegáveis não poderiam exceder vinte e cinco hectares. As dimensões dos demais deveriam ser de no máximo cinquenta hectares. Os preços variavam de acordo com a área, situação e qualidade das terras (SÃO PAULO, 1906).

Por fim, o Decreto regulamentar 1.458/1907, em relação aos lotes, traz algumas contribuições. Determinava em seu artigo 126 que, cada núcleo deveria ser dividido em seções ou distritos, além da respectiva sede ou sedes. Diferenciava ainda no artigo seguinte as funções dos lotes rurais e urbanos, sendo os primeiros destinados exclusivamente à lavoura e o segundo às futuras povoações (SÃO PAULO, 1907). As dimensões de lotes urbanos para futuras povoações e dos lotes rurais permanecem as mesmas estabelecidas na lei de imigração e colonização do estado de São Paulo (1.045-C/1906) e as diretrizes eram determinadas tanto para os núcleos fundados exclusivamente pelo Governo quanto por aqueles que tinham participação de companhias.

## 2.3 A SAN PAULO LAND, LUMBER & COLONIZATION COMPANY

### 2.3.1 Breve Histórico

A “*San Paulo Land & Lumber Company*”, Companhia de Terras e Madeira de São Paulo, fundada em 17 de outubro de 1912, foi a empresa responsável pelo projeto do “Núcleo Colonial *El Dorado*” no Noroeste Paulista. Adquiriu terras do Governo Estadual e realizou o levantamento e loteamento de 60.000 alqueires, em terras habitadas pelos índios caingangues, às margens dos Rios Tietê e Feio (MARTINS, 1968).

Os primeiros membros que compuseram a diretoria da *Lumber*, instalada inicialmente em São Paulo foram: Arlindo Lima, presidente; Manoel Bento da Cruz, diretor secretário; James Mellor, diretor gerente; Robert Clark, diretor técnico; e Elysio de Castro Fonseca, Franklin M. Keffer e Eduardo Hamler, do conselho fiscal (ERCILLA; PINHEIRO, 1928).

Quase dois anos após a formação da companhia, os idealizadores realizaram uma reunião em sua sede. Determinaria algumas modificações no estatuto inicial da empresa e alteração na composição de sua diretoria. Entre essas modificações está o cargo de diretor que passa a Robert Clark, após a desistência de Arlindo Lima. Entre as outras propostas, destacam-se algumas proposições do então diretor gerente James Mellor ao estatuto, como a modificação do título da Companhia. Adicionado o termo “& *Colonization*”, tornava-se a “*San Paulo Land, Lumber & Colonization Company*”, a então conhecida no noroeste paulista “Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo” (RAMOS; MARTINS, 1961).

A modificação no estatuto permitia que a companhia adquirisse, por meio de compra, terras de terceiros adjacentes a Birigui, a fim de que seu plano de colonização fosse realizado. Cabia também à *Lumber*, quando julgasse conveniente e de acordo com a necessidade da população, a construção de estações, postos policiais, escolas e edifícios essenciais para o funcionamento de um núcleo colonial. E se fosse preciso deveria fundar outros núcleos entre os quilômetros 245 e 277 da EFNOB (RAMOS; MARTINS, 1961).

No caso de Núcleos Coloniais fundados por companhias e que poderiam ter o apoio da União ou Estado, o Governo, determinava algumas condições no artigo 193 do decreto de colonização do Estado de S. Paulo (1.458/1907), como exigir a

construção de caminhos que ligassem os lotes entre si e estradas gerais para ligar uma sede à outra (SÃO PAULO, 1907). A construção de estradas, vias férreas ou fluviais, fornecimento de energia elétrica, telefonia e ligações hidráulicas ficava, portanto a cargo da *Lumber*. E foi assim, que a companhia foi responsável por construir setecentos quilômetros de estradas. Entre essas, 140 quilômetros permitiam acesso à Fazenda Água Branca<sup>4</sup> e às margens do Rio Feio (MARTINS 1968).

Foi a partir dessa abertura de estradas que surge o Picadão Cavalleiro, “perpendicular ao rio Aguapehy e que attingio o espigão Peixe-Aguapehy com a extensão de 33 kilometros. Será essa tangente a futura ligação com a Sorocabana, atravessando os valles do Peixe e Santo Anastacio” (MARTINS, 1968, p. 230).

### 2.3.2 Estratégia de Venda do Empreendimento e Propagandas

Yamaki (2017) identificou que a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) apresentava, na década de 1930, em suas propagandas algumas condicionantes previstas na Lei de povoamento nacional, como sendo algo exclusivo de seus projetos. No entanto, assim como na estruturação do parcelamento, os decretos também definiam locais de parada, acesso à água e estradas e direitos garantidos aos colonos que chegassem aos núcleos coloniais. Em uma breve revisão em propagandas da *Lumber* é possível aplicar a mesma hipótese ao Núcleo Colonial *El Dorado*, visto a semelhança entre as propagandas de ambas.

Com uma filial em Birigui, em frente à Esplanada da Estação da EFNOB, a *Lumber* buscou facilitar a venda de lotes aos que chegavam à estação. Colonos e imigrantes tinham o direito de transporte assegurado pela companhia responsável pela ferrovia, bem como o transporte de suas bagagens, objetos próprios e utensílios de trabalho (BRASIL, 1890). As condições de pagamento asseguradas pelas leis de colonização e concessão de ferrovias constavam nos folhetos (Figura 10) como benefícios cedidos pela companhia. Alguns anúncios destacavam que mesmo com pouco dinheiro era possível enriquecer nessas terras.

---

<sup>4</sup> Fazenda de propriedade da *Lumber* e com área superior a 1000 alqueires, às margens do patrimônio Guatambu.

**Figura 10** Anúncio de venda de lotes em Biriguy destinado a colonos espanhóis em 30 de março de 1916

NUM. 2.100  
30 de Marzo de 1916

# BIRIGUY

**530 propietarios** En 30 de Febrero

**El mejor lugar del Estado de S. Paulo para comprar tierras**

- 1.º - Por la salubridad del lugar.
- 2.º - Por la fertilidad de sus tierras.
- 3.º - Por las sólidas garantías que la "Companhia de Colonização" ofrece á los compradores.
- 4.º - Por la facilidad de los pagos á plazo.
- 5.º - Por el precio barato en las condiciones ya dichas.
- 6.º - Por el transporte gratuito de las familias de los compradores y sus equipajes desde la población de Baurú hasta Biriguy.
- 7.º - Por no ser más lugar desierto.

**BIRIGUY**

En el Estado de S. Paulo, en el punto de vista de la salubridad, la fertilidad de sus tierras, la facilidad de los pagos á plazo, el precio barato en las condiciones ya dichas, el transporte gratuito de las familias de los compradores y sus equipajes desde la población de Baurú hasta Biriguy, no hay otro lugar que pueda competir con Biriguy. En el Estado de S. Paulo, en el punto de vista de la salubridad, la fertilidad de sus tierras, la facilidad de los pagos á plazo, el precio barato en las condiciones ya dichas, el transporte gratuito de las familias de los compradores y sus equipajes desde la población de Baurú hasta Biriguy, no hay otro lugar que pueda competir con Biriguy.

Para informaciones, dirigirse al Director Gerente, Sr. James Mellor  
BIRIGUY - Linha Noroeste

**Fonte:** Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

Os empreendimentos de colonização deveriam fazer propagandas no exterior, visando atrair colonos estrangeiros, segundo o Decreto de Povoamento de 1907 (YAMAKI, 2017). As propagandas realizadas pela companhia podiam ser encontradas em jornais e folhetos, escritos em português, espanhol, italiano, japonês e alemão. Os anúncios em português, espanhol e italiano foram encontrados em maior número, o que de certa forma mostra um interesse maior da companhia nesses grupos. Assinantes de jornais como o *"Diario Español"* e *"La Squilla"* também tinham como benefício extra por parte da companhia o sorteio de um lote de 10 alqueires.

Apresentavam esse Núcleo como possuidor de terras férteis, abundante em água e madeira e com um clima apropriado ao plantio de café e outras culturas significativas a cada imigrante. Alguns textos evidenciavam os benefícios em se comprar um lote em Biriguy e residir nessas terras ao afirmar que neste Núcleo não havia indícios de febres, malária e índios. Além disso, a companhia solicitava aos profissionais da área da saúde que escrevessem textos para serem publicados juntamente com os anúncios e folhetos. Estes textos sempre faziam referência à salubridade e ausência de doenças.

Um dos folhetos em língua alemã (Figura 11), encontrado durante a pesquisa, trata as terras da Companhia como as melhores do Estado, com benefício de bom

clima e água potável. Além disso, destaca a venda de terras virgens, cobertas por florestas, indicadas para o plantio de pequenas colônias. Os anúncios recomendavam o contato com James Mellor, sendo ele o responsável pela recepção na Noroeste do Brasil.

**Figura 11** – Anúncio de venda de lotes em Biriguy destinado à colônia alemã



**Fonte:** Deutsche Zeitung für São Paulo – Jornal alemão de São Paulo, 15 de maio de 1914. Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Todos os anúncios destacados até o momento apresentavam direitos previstos aos colonos, já presentes no decreto de 1890. As Companhias aproveitavam o pouco conhecimento dos colonos a respeito das leis de colonização e apresentavam as condições como espécie de favores. Essa estratégia no início da década de 1910 era simples, mas foi capaz de atrair compradores, permitindo que em meados de 1920-1925 mais de 2000 famílias já estavam instaladas e povoavam essas terras, correspondente ao Núcleo Colonial *El Dorado*.



Figura 13 – Planta Parcial do Núcleo Colonial El Dorado, 1920 ajustada em 1925



Fonte: James Mellor – Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo (1920, ajustada em 1925). Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

A planta de *El Dorado* apresenta a inscrição N. 33 no canto direito superior da folha e evidencia que existiam outras plantas pertencentes à Companhia. Além disso, datada inicialmente em 1920, com modificações em 1925, possui indicação do Norte para o canto esquerdo inferior. Esta disposição do projeto permite que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e os Rios paralelos a ela se destaquem no conjunto.

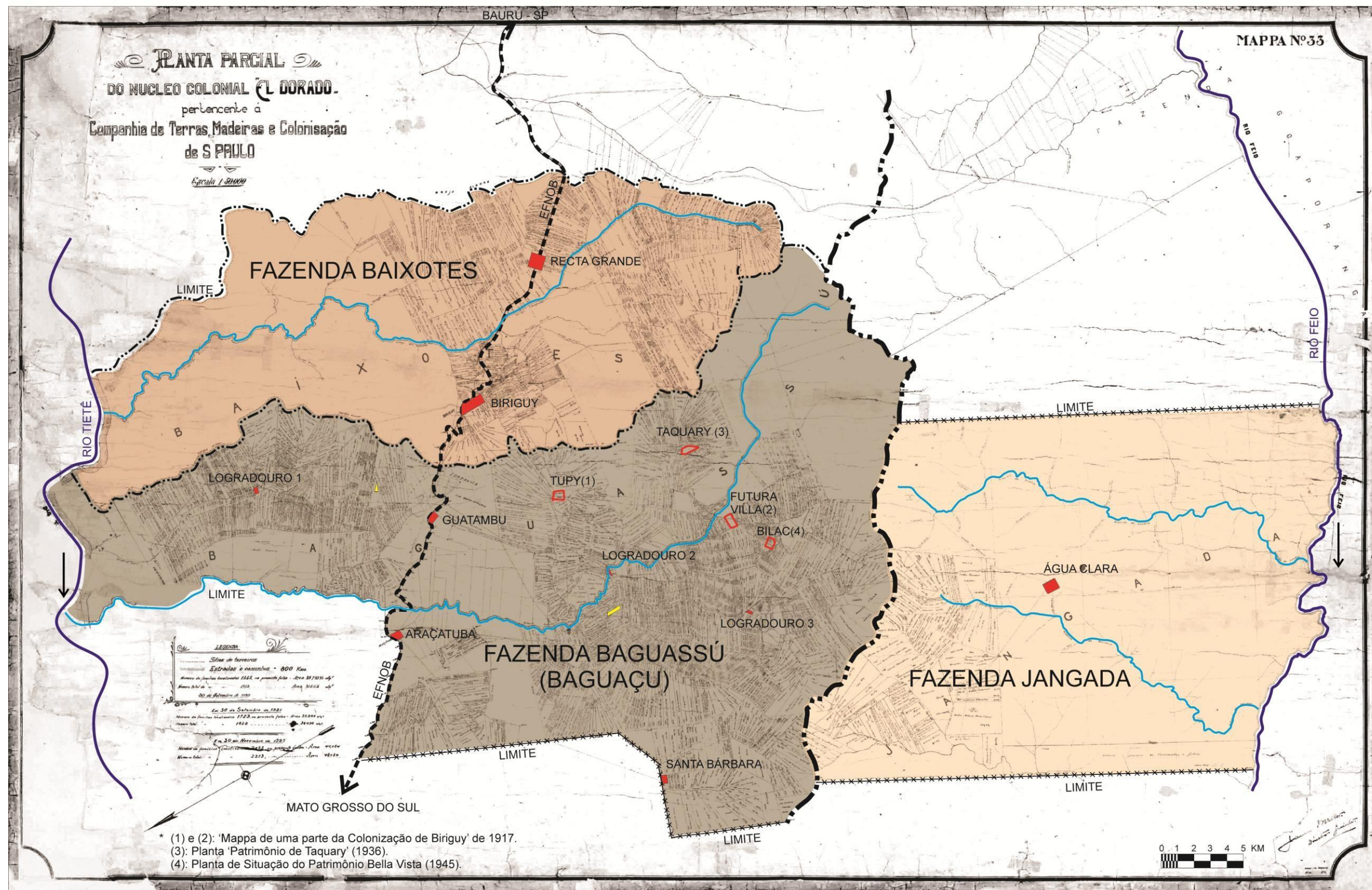
O trecho de aproximadamente quarenta quilômetros da EFNOB destacado em *El Dorado* compreende quatro estações/paradas ao longo da linha tronco: Recta Grande (KM 250), Biriguy (KM 262), Guatambu (KM 270) e Araçatuba (KM 280). A distância entre cada uma é variável, sendo doze quilômetros entre Recta Grande e Biriguy, oito entre Biriguy e Guatambu e dez entre Guatambu e Araçatuba.

Para além dos limites de *El Dorado* é possível identificar a Fazenda Goaporanga, na qual se localiza o patrimônio Luiziânia, no canto direito superior do projeto de parcelamento do Núcleo Colonial. Ao longo da linha férrea, próximo ao quilômetro 240, também está localizado o patrimônio General Glycério. Ambos não se localizam nos limites estabelecidos de *El Dorado* e não serão considerados durante as análises.

Em relação aos lotes rurais, são basicamente estreitos e com uma frente voltada a um curso d'água e outra para uma estrada. A área de lotes rurais é variável, sendo possível localizar lotes de cinco a quinhentos alqueires. Essa variedade na dimensão dos lotes revela flexibilidade no parcelamento que visava atender a colonos imigrantes e empreendedores de recursos variados.

O Núcleo Colonial *El Dorado* é formado pelas terras das Fazendas Baixotes, Baguassú (Baguaçu) e Jangada. Seus limites são definidos por espigão, cursos d'água, estradas e lotes (Figura 14). Entre os cursos d'água destacam-se os Ribeirões Baixotes e Baguassú, afluentes do Rio Tietê e os Ribeirões Barreiro e do Lontra, afluentes do Feio, que definem limites de expansão do Núcleo.

Figura 14 – Delimitação de Fazendas e patrimônios no Núcleo Colonial *El Dorado*



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”.

Além dos patrimônios localizados às margens da ferrovia, denominados aqui como Patrimônio Estação, o núcleo apresenta outros lotes destinados ao povoamento ao longo de toda a área e que são ladeados por lotes para fins agrícolas. A este grupo denomina-se Patrimônio Sede.

A identificação dos Patrimônios Sede deu-se de duas formas. A primeira foi a partir da própria planta de *El Dorado*, localizando-se os lotes vazios e com a indicação de patrimônio. Lotes definidos como Logradouros também foram identificados. A segunda, com base em sobreposições de outras plantas e mapas, como o “Mappa de uma parte da Colonização de Biriguy (1917)”, “Planta do Patrimônio de Taquary (1936)” e “Planta de Situação do Patrimônio Bella Vista (1945)”.

Desse modo, primeiramente foram identificados os patrimônios Santa Bárbara, Água Clara, Tupy, Logradouro 1, 2 e 3. E em seguida Futura Villa, Taquary, Bilac e Bella Vista. No caso do patrimônio Bella Vista, por se tratar de uma parcela do Núcleo Colonial *El Dorado* não loteada até 1925 não será tratado em todas as análises da planta e nos mapas esquemáticos.

Entre os patrimônios de *El Dorado* identificados na planta e que atualmente são municípios, podemos elencar cinco: Coroados (Recta Grande) e Birigui (Biriguy) na Fazenda Baixotes, Bilac e Araçatuba na Fazenda Baguassú e Gabriel Monteiro (Água Clara) na Fazenda Jangada.

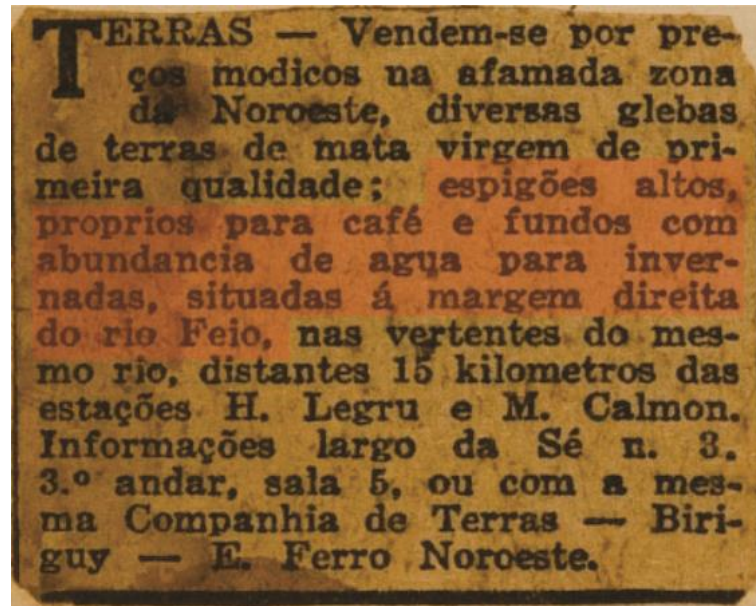
### 3.2 ÁREA DO EMPREENDIMENTO

A planta de *El Dorado* é datada de 30 de setembro de 1920, com alterações em 30 de setembro de 1921 e 30 de novembro de 1925. Nesse período, a área do Núcleo Colonial passa de aproximadamente 28.000 alqueires para 48.000 alqueires loteados, e de 1555 famílias para 2213.

Até 1925, a ocupação e divisão de lotes se concentravam próximo ao espigão Tetê-Feio, o eixo mais alto do Núcleo. As margens do Rio Tietê e Feio permaneciam não loteadas. A hipótese é que os esforços em retalhar as terras até esse limite se dava devido ao fato que quanto mais próximo da ferrovia maiores condições eram concedidas pelo Governo, bem como mais fácil era a venda de lotes. Essas garantias estavam previstas nos decretos de colonização e povoamento nacional e estadual de 1907.

As propagandas, realizadas em diversos idiomas, evidenciavam a destinação dos espigões para o plantio de café e as margens de rios e córregos para definição de pastos para gados, indicados como invernadas. Também influenciaram na escolha dos primeiros lotes a serem ocupados (Figura 15).

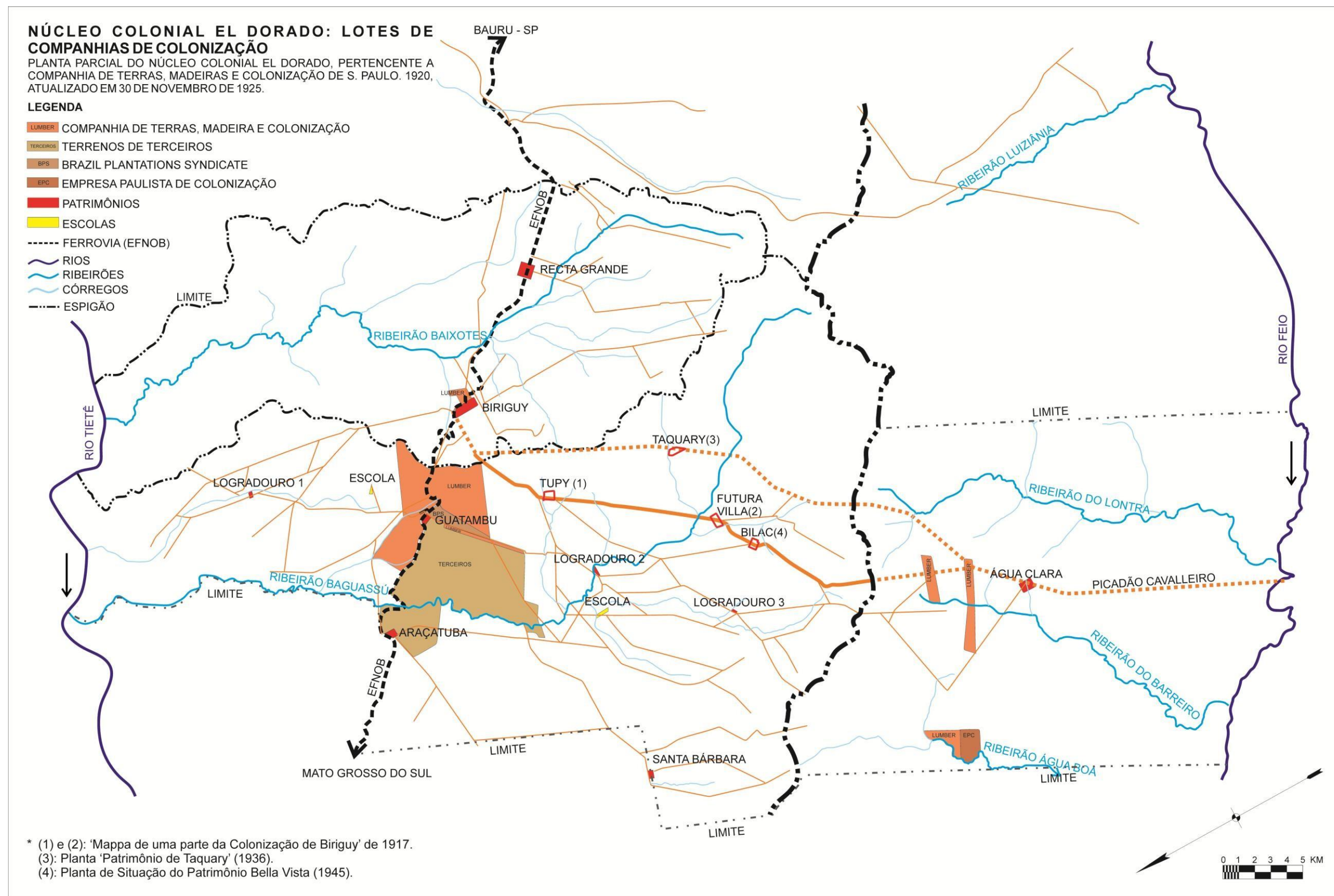
**Figura 15** – Anúncio de venda de terras próprias para café e invernadas às margens do Rio Feio a 15 quilômetros das estações H. Legru e M. Calmon



**Fonte:** Jornal O Estado de São Paulo, 08 de dezembro de 1917. Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Em *El Dorado*, além da *Lumber* e da CEFNOB outras empresas também se destacaram nesse processo de colonização com a compra de lotes no Núcleo. Entre elas estão a *Brazil Plantation Syndicate* e a Empresa Paulista de Colonização. A *Brazil Plantation* é proprietária de lotes nas proximidades da estação de Guatambu e responsável pelo parcelamento da Fazenda Jangada, às margens do Rio Feio. A Empresa Paulista de Colonização, proprietária de um lote (80 alqueires) às margens do córrego do Perímetro na Fazenda Jangada (Figura 16).

Figura 16 – Lotes de outras companhias de colonização no Núcleo Colonial *El Dorado*



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Os lotes pertencentes a essas companhias possuíam formas irregulares e dimensões acima de 50 alqueires. Posteriormente, eram subdivididos em lotes menores para ocupação. Além disso, possuíam acesso facilitado aos patrimônios sede ou patrimônio estação, garantido principalmente pelo Picadão Cavalleiro e suas ramificações.

Os lotes maiores pertencentes às companhias se encontram justamente adjacentes aos patrimônios Araçatuba e Guatambu às margens da EFNOB. Garantia fácil acesso ao escoamento de produtos, como o café e algodão. Lotes de companhias localizados nos limites do Núcleo também eram parte estratégica para expansão de lotes e futuras povoações.

Foram identificados na planta, lotes de 5 a 200 alqueires, ou mais. Entre eles podemos destacar aqueles com dimensões de até 10 alqueires, equivalente a aproximadamente 25 hectares determinado no decreto federal 6.455/1907 (Figura 17). Nesse grupo de lotes de 10 alqueires não se enquadra nenhum lote rural pertencente às companhias colonizadoras.

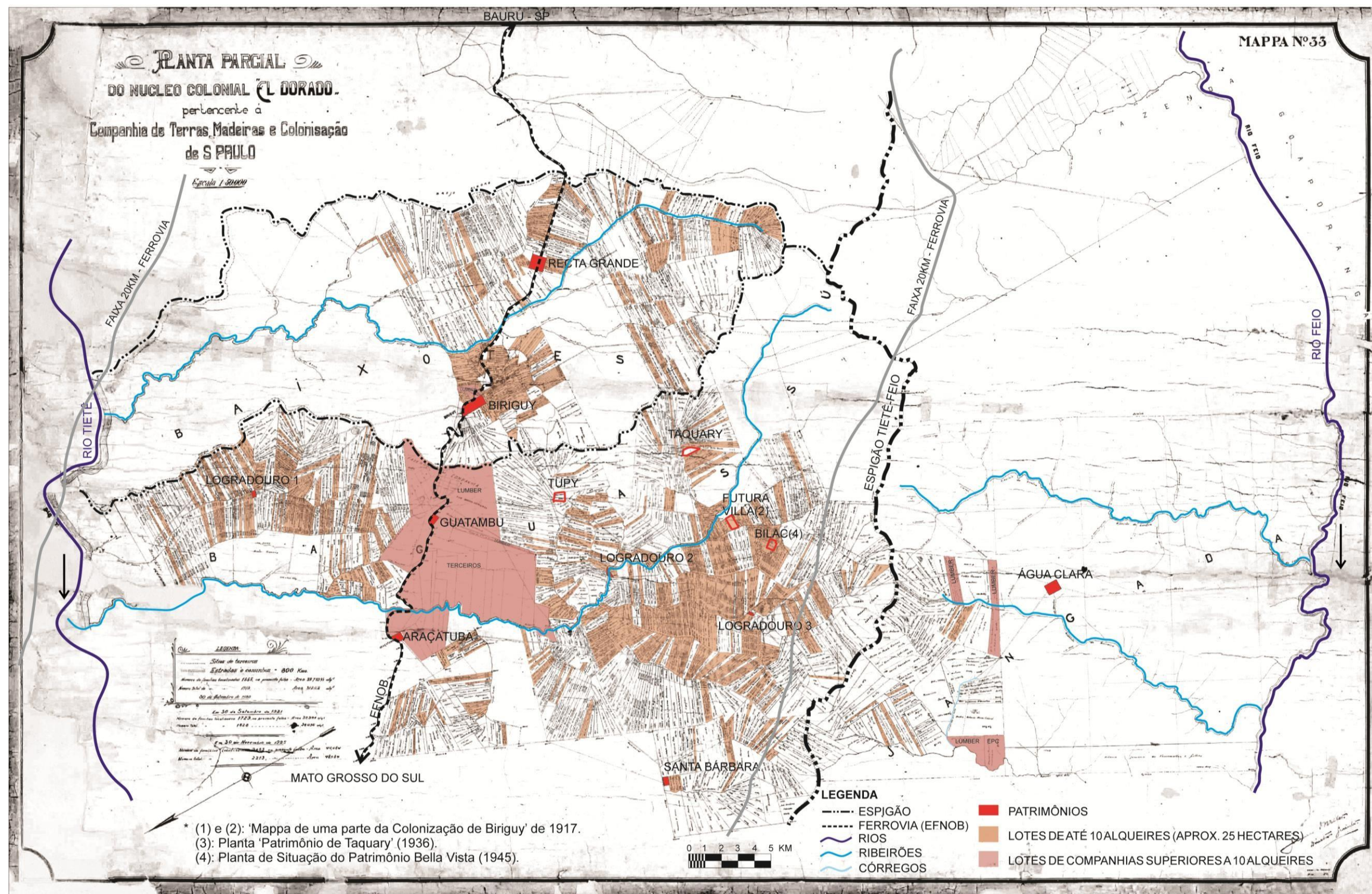
Após verificar as cláusulas dos decretos de concessão da ferrovia e do decreto nacional de povoamento esperava-se encontrar, de maneira significativa, lotes de 10 alqueires às margens da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Mas é justamente próximo à ferrovia que se encontram os maiores lotes e aqueles com dimensões variadas que não seguem o padrão especificado na legislação.

Assim, os lotes às margens da ferrovia não se restringem a dimensão de 10 alqueires e alguns deles ultrapassam essa dimensão. A maior concentração desses lotes padrão está principalmente nos limites da faixa de 20 quilômetros. Esse conjunto de lotes próximo à faixa de vinte quilômetros equivale em maior parte aos lotes pertencentes a colonos japoneses<sup>5</sup>. Próximo aos patrimônios ou lotes destinados a futuras povoações o padrão de lotes determinados pela lei de povoamento nacional também é constatado.

---

<sup>5</sup> Lotes destacados na Figura 46.

Figura 17 – Distribuição de lotes padrão de 10 alqueires na Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado*



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

### 3.3 ANÁLISE DO PROJETO DE *EL DORADO* SEGUNDO LEIS E DECRETOS

Ao longo do Tietê as terras roxas predominavam e permitiram o desenvolvimento do café (RANGEL, 1913). Atualmente essa primeira atividade agrícola deu lugar principalmente aos campos de soja e cana, além das pastagens destinadas à criação de gado Nelore.

O acesso à água era uma condição necessária para a definição de Núcleos Coloniais e todos os lotes deveriam ter acesso facilitado a um curso d'água. Em *El Dorado* as bacias dos Rios Feio e Tietê, além de responsáveis por determinar seus principais limites de expansão, também são responsáveis pela denominação de Fazendas e Patrimônios (Figura 18).

*El Dorado* possui uma rede extensa de cursos d'água demarcada na planta. Os eixos de estradas percorrem paralelamente aos córregos, ribeirões e rios. Com isso, podemos constatar que o projeto do Núcleo cumpre as diretrizes estabelecidas no decreto nacional de povoamento (6.455/1907) em relação à salubridade dos lotes e acesso à água e estradas.



O projeto inicial da EFNOB foi alterado e não levou em conta os mesmos pontos de parada contidos na resolução de 1890, mas, as cláusulas regulamentadoras a respeito das diretrizes projetuais permanecem. O fato de delimitar uma zona de vinte quilômetros em cada margem da ferrovia a ser cedida pelo Governo à Companhia proporciona uma concentração de patrimônios nesse eixo. Em *El Dorado*, a maior parte dos patrimônios encontra-se nessa faixa de vinte quilômetros ao longo da ferrovia.

As distâncias entre cada patrimônio às margens da EFNOB não ultrapassa doze quilômetros como previsto no artigo 80 § 1º, alínea b do decreto 6.455/1907. Um intervalo de oito a doze quilômetros.

A Figura 19 apresenta a delimitação de uma zona de 20 quilômetros a partir de cada margem da ferrovia. É possível perceber que a expansão do *El Dorado* não se restringe a esse limite. Embora de maneira desigual, a ocupação ocorre principalmente ao longo dos principais ribeirões, o Baguassú e o Baixotes, e no espigão divisor dos ribeirões e do Rio Tietê e Feio.



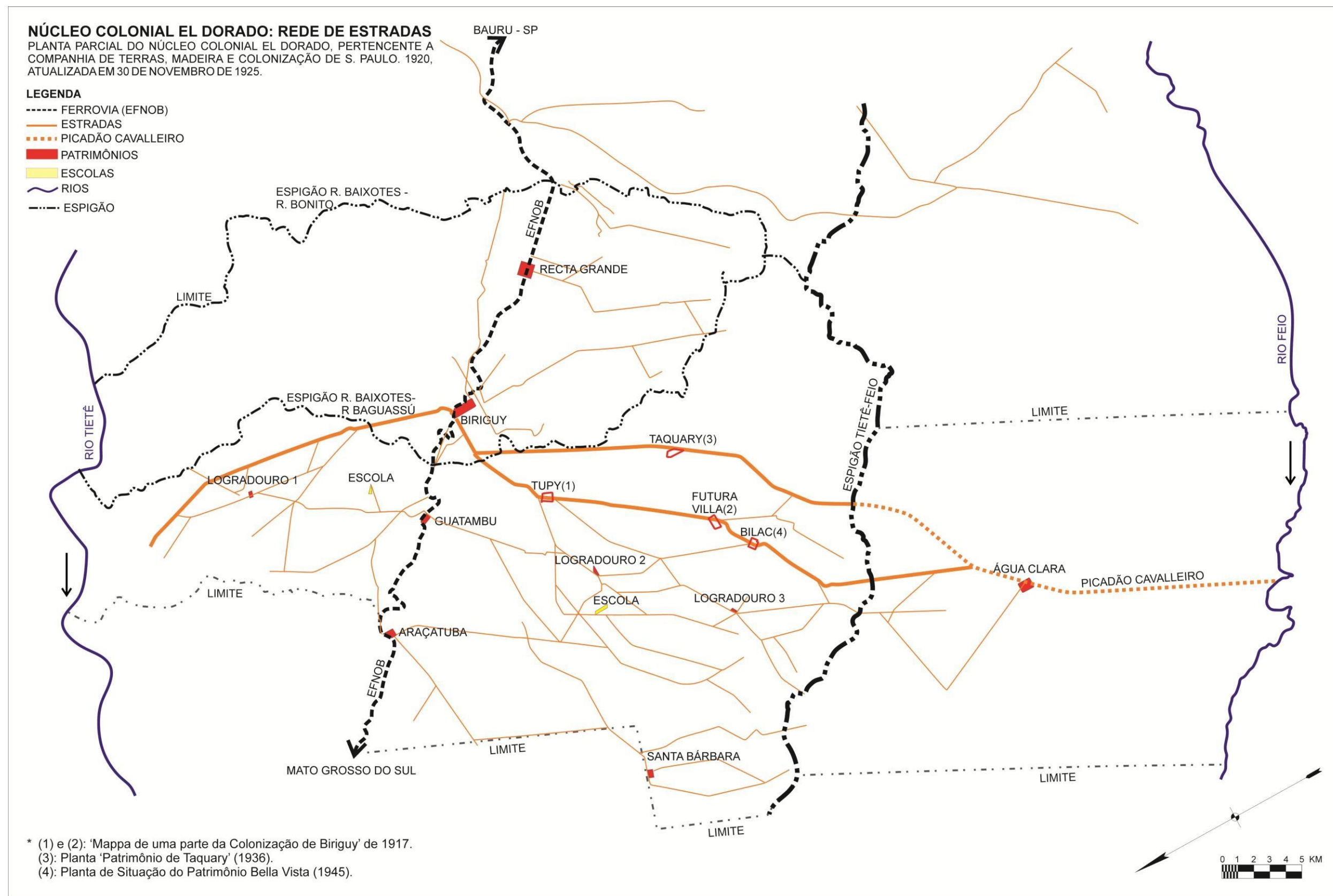
Em núcleos coloniais ou povoados, os caminhos de tropeiros e de imigrantes tornam-se rotas principais de acesso. A principal estrada do Núcleo é o Picadão Cavalleiro que direciona fluxos às margens do Tietê e Feio em *El Dorado* e para Núcleos pertencentes a outras companhias. As demais estradas oficiais realizam ligações entre os patrimônios e conjuntos de lotes (Figura 20). As estradas em *El Dorado* surgem em função da ligação com a Ferrovia e direcionam os fluxos de automóveis, pessoas e mercadorias até ela. Os acessos oficiais de uma margem a outra da ferrovia ocorrem somente nas proximidades dos lotes destinados aos patrimônios.

Na planta do Núcleo Colonial *El Dorado* foram identificadas duas escolas, uma em cada margem da ferrovia. Localizavam-se às margens de estradas a meia distância entre dois patrimônios. No entanto, isso não significa que elas eram as únicas. Essa era uma estratégia da companhia em destacar os benefícios dos lotes localizados longe dos limites da ferrovia, facilitando a venda dos lotes. Além disso, uma das escolas estava denominada como escola japonesa, permitindo agrupamento de colônias específicas em seus arredores.

O arranjo das estradas ao redor das escolas é realizado de modo a torná-las centralizadas em relação ao conjunto de patrimônios próximos a ela. Sua função é atender os colonos em um raio máximo de doze quilômetros (BRASIL, 1907).

Tanto o estudo de configuração de estradas como as demais análises da Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* (1920), realizado neste capítulo, permitiram compreender quais as principais ações e diretrizes que definiram este projeto. Somente após essa análise geral de *El Dorado* é que se torna possível identificar e analisar os principais processos e componentes da paisagem.

Figura 20 – Rede de estradas no Núcleo Colonial *El Dorado*



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”.

#### 4 CARÁTER DA PAISAGEM NO NÚCLEO COLONIAL *EL DORADO* – SP: COMPONENTES DEFINIDORES

O caráter de uma paisagem histórica é identificado, segundo McClelland et al. (1999), a partir do reconhecimento de quatro processos e sete componentes dessa paisagem.

Os Processos, para McClelland et al. (1999), são todas as características fundamentais na formação da terra: usos e atividades do solo, padrões de organização espacial, características do ambiente natural e tradições culturais. São as ações humanas e a forma natural da paisagem (Quadro 4).

**Quadro 4** – Características de uma Paisagem Rural: Processos

<b>PROCESSOS</b>		
<b>P01</b>	Usos e Atividades da Terra	Os usos da terra são as principais forças humanas que moldam e organizam as comunidades rurais.
<b>P02</b>	Padrões de Organização Espacial	A organização da terra em grande escala depende da relação entre os principais componentes físicos, formas de relevo predominantes e características naturais.
<b>P03</b>	Resposta ao ambiente natural	As principais características naturais, como montanhas, pradarias, rios, lagos, florestas e campos, influenciaram tanto a localização como a organização das comunidades rurais.
<b>P04</b>	Tradições Culturais	As tradições culturais determinaram a estrutura das comunidades influenciando a diversidade de edifícios, a localização das estradas e os centros das aldeias e as formas em que a terra era trabalhada.

**Fonte:** McClelland et al. (1999, p. 4-5)

No Núcleo Colonial *El Dorado* os processos são determinados principalmente pelo relevo pouco acidentado. A prática de culturas como o café e algodão no início da colonização e da soja e cana atualmente determinam práticas agrícolas que organizaram a formação dessas comunidades.

Já os Componentes (Quadro 5) são os elementos visíveis e essenciais na paisagem: redes de circulação, demarcação de limites, vegetação, estrutura,

edifícios e objetos, *clusters* (agrupamentos), sítios arqueológicos e elementos de pequena escala. São os componentes físicos os responsáveis por definir “características históricas da paisagem” (MCCLELLAND et al., 1999, p. 4).

**Quadro 5** – Características de uma paisagem Rural: Componentes

<b>COMPONENTES</b>		
<b>C01</b>	Redes de Circulação	São sistemas para transportar pessoas, bens e matérias-primas de um ponto para outro.
<b>C02</b>	Demarcações de limites	Delineiam áreas de propriedade e uso da terra, como uma fazenda inteira ou um campo aberto.
<b>C03</b>	Vegetação Relacionada ao Uso da Terra	Inclui não apenas lavouras, árvores ou arbustos plantados para fins agrícolas e ornamentais, mas também árvores que cresceram incidentalmente ao longo de linhas de cercas, ao lado de estradas ou em campos abandonados.
<b>C04</b>	Edifícios, Estruturas e Objetos	Edifícios - projetados para abrigar atividades humanas Estruturas - projetadas para outras funções além de abrigos Objetos - construções estacionárias ou móveis relativamente pequenas, mas importantes.
<b>C05</b>	<i>Clusters</i>	Agrupamentos de edifícios, cercas e outras características.
<b>C06</b>	Sítios Arqueológicos	Os locais de atividades ou ocupações pré-históricas ou históricas. Marcados por fundações, ruínas, mudanças na vegetação e restos de superfície.
<b>C07</b>	Elementos de pequena escala	Elementos que contribuem para o cenário histórico de uma paisagem rural, como uma ponte ou sinal de trânsito.

**Fonte:** McClelland et al. (1999, p. 5-6)

Os componentes em *El Dorado* estão relacionados ao reconhecimento das forças que definiram a paisagem tipo do Núcleo Colonial. O modo como limites e lotes foram demarcados, as construções e as redes de circulação relacionadas a

eles são o resultado de parte dos processos.

Os quatro processos e sete componentes definidos por McClelland et al. (1999) nos estudos sobre paisagens históricas rurais permitem, portanto, entender como uma paisagem é moldada. Esta metodologia foi desenvolvida para auxiliar na leitura a partir da compreensão dos elementos naturais e culturais e considera as características da paisagem como uma evidência tangível das ações e costumes dos indivíduos que “ocuparam, desenvolveram, usaram e moldaram a terra para atender as necessidades humanas” (MCCLELLAND et al., 1999, p. 3).

A metodologia de análise da paisagem a partir dos processos e componentes foi estruturada para ser utilizada como uma ferramenta capaz de desenvolver o contexto histórico de uma paisagem, além de “identificar e avaliar as propriedades significativas de uma área rural ou para determinar a legibilidade de uma paisagem rural específica” (MCCLELLAND et al., 1999, p. 4). Essa metodologia também permite reconhecer e avaliar a significância e integridade da paisagem e de seus componentes.

Compreender o contexto histórico permeia o conhecimento das crenças, atitudes, tradições, valores, política, economia, entre outros fatores da comunidade (MCCLELLAND et al., 1999), responsáveis por determinar o processo de organização e desenvolvimento histórico de uma paisagem.

Yamaki (2017), ao analisar as terras de Companhias de Colonização no Norte do Paraná, conclui que os empreendimentos foram o resultado de sistemática aplicação de mapas de viação, leis de concessão de ferrovias, leis de concessão de terras e documentos de concessão de terras devolutas. A bibliografia coletada permitiu compreender que Ferrovia e projetos de Colonização também definem a paisagem do *El Dorado*. Nesse processo de formação do Núcleo Colonial há fatores físicos e culturais que contribuem para tal. Assim, a proximidade dos patrimônios à água e estradas antigas, bem como a definição de edificações religiosas, escolas, cemitérios e estações, compreendem alguns dos elementos a serem destacados, pois definem características em comum entre os patrimônios de *El Dorado*.

Com base na classificação de processos e componentes determinado por McClelland et al. (1999) pode-se destacar que os principais componentes em *El Dorado* são:

1. Espigão;
2. Ferrovia;
3. Tipos de parcelamento de lotes rurais;
4. Morfologia de patrimônios

#### 4.1 ESPIGÕES E FERROVIA

No projeto do Núcleo Colonial *El Dorado*, a *Lumber* considera o traçado da ferrovia Noroeste do Brasil, as bacias hidrográficas dos rios Tietê e Feio e seus principais afluentes. As águas definem o Espigão Mestre e os espigões secundários.

Os três principais espigões em *El Dorado* são: 1) Espigão Mestre Tietê – Feio, 2) Espigão Baguassú – Baixotes e 3) Espigão Baixotes – Bonito. Por constituírem as partes mais elevadas do Núcleo a ocupação de suas margens é mais intensa. Além disso, eram os limites das Fazendas Baixotes, Baguassú e Jangada, que deram origem ao *El Dorado*.

Tanto nos Estados do Paraná como em São Paulo é possível perceber que, em grande parte dos projetos de colonização, as estradas e ferrovias acompanham o espigão. Em *El Dorado* isso não ocorre. A ferrovia, ao contrário, é paralela ao Espigão Mestre e em nenhum ponto do seu percurso segue o local de maiores altitudes. Sendo paralela ao Espigão Mestre, segue contornando os espigões secundários. Resulta num traçado de ferrovia com muitas curvas.

A ferrovia é um componente que pode ser caracterizada tanto como uma rede de circulação quanto como demarcação de limites. Estradas de automóveis e picadões são todos direcionados para a ferrovia. As estradas projetadas pela *Lumber* e os chamados picadões seguem o sentido das águas das bacias secundárias. No caso do Picadão Cavalleiro, atravessa o *El Dorado* para, a partir da ferrovia, alcançar o rio Feio. Mais tarde, esse caminho ligaria à Ferrovia Paulista.

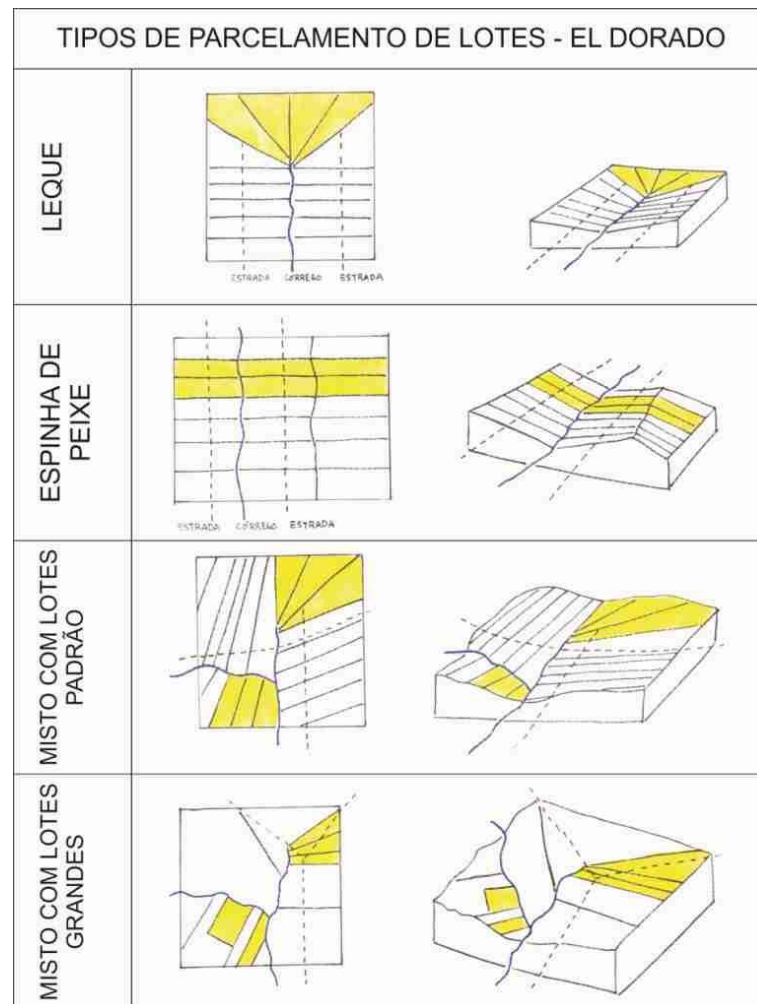
#### 4.2 LOTES RURAIS: TIPOS DE PARCELAMENTO

Para este estudo, os conjuntos de lotes rurais foram identificados em tipos, conforme o arranjo. Isso, tanto em relação aos lotes da *Lumber* como de outras companhias. Quatro tipos foram identificados, conforme a disposição em relação ao relevo, acesso à água e estradas.

Primeiramente, considerando-se os quatorze lotes destinados a patrimônios ou futuras povoações, foi traçado um raio de aproximadamente doze quilômetros tendo como centro esse lote. O raio de doze quilômetros traçado ao redor do patrimônio parte da diretriz determinada no Decreto de Colonização (6.455/1907). Isso permitiu identificar a área de abrangência de cada patrimônio. Quando um raio sobrepôs outro, foi traçado uma média, a fim de respeitar os limites de espigão, córregos e lotes.

Os parcelamentos tipo (Figura 21) identificados formam um padrão e repetem-se pelo menos em dois casos. São: Leque, Espinha de peixe, Misto com lotes padrão e Misto com lotes grandes.

**Figura 21** – Tipos de parcelamento de lotes no Núcleo Colonial *El Dorado*



**Fonte:** Pesquisa: Finati; Yamaki. Arte: Yamaki (2018)

As nomenclaturas utilizadas foram definidas a partir da forma e dimensão do lote. Em todos os tipos estabelecidos, predominam os lotes com uma frente voltada

a um curso d'água e outro para uma estrada ou caminho. Deve-se à premissa de acesso à água e viação determinada no Decreto Federal 6.455/1907.

Lotes em fundo de vale permitem a formação de um leque. Nesse tipo de parcelamento alguns lotes se organizam de tal maneira a ter uma frente voltada a um curso d'água e outra para um espigão. Além disso, a estrada nem sempre percorre um dos limites dos lotes.

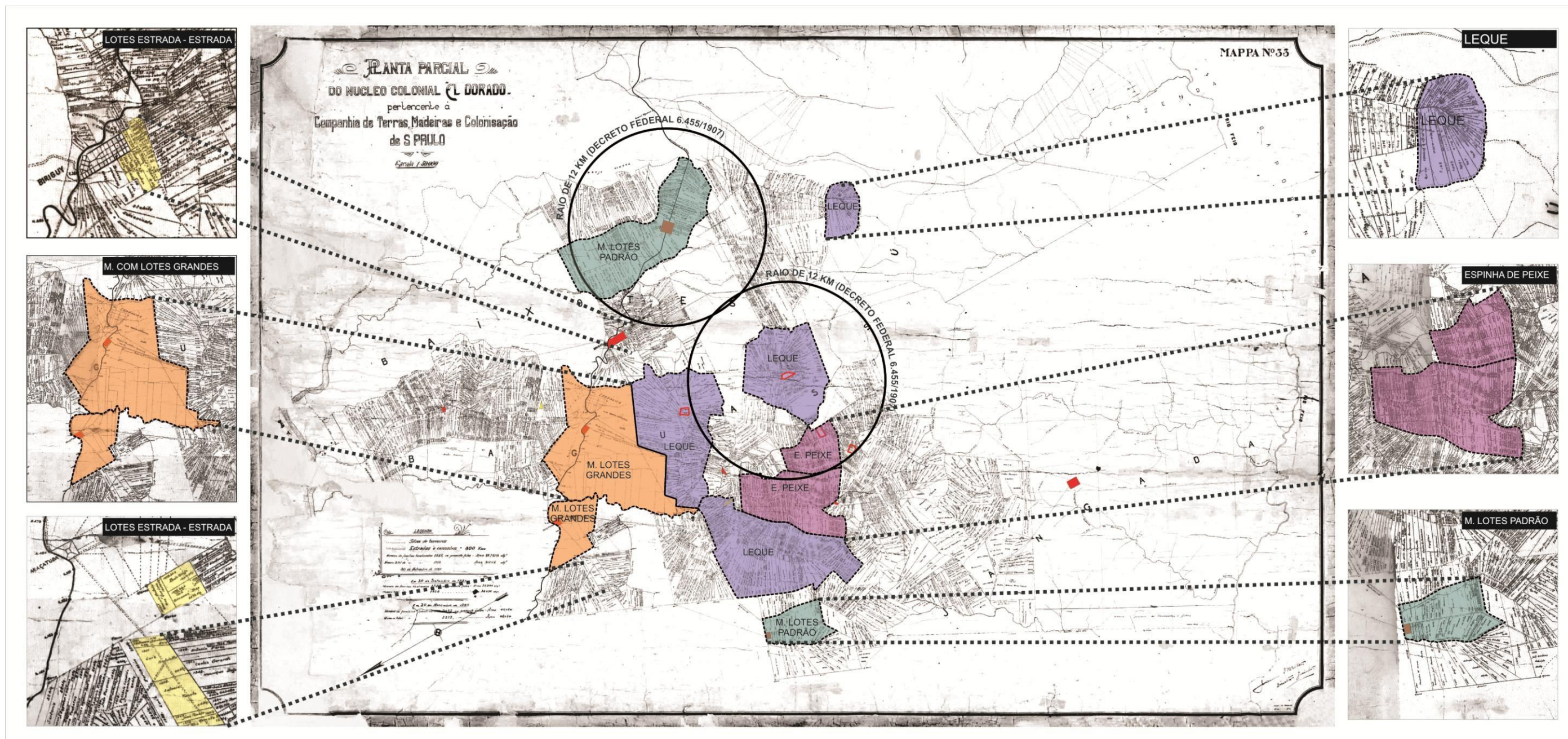
O parcelamento tipo Espinha de Peixe apresenta lotes estreitos definidos de um curso d'água a uma estrada ou de curso d'água a outro curso d'água, em que as estradas também não são limites de lotes.

Em relação ao parcelamento tipo misto com lotes padrão há uma combinação padrão entre os lotes tipo leque e tipo espinha de peixe. Nesse padrão de lotes os limites do módulo são definidos por córregos e ao centro delimita-se uma estrada que ultrapassa o patrimônio. Em todos os exemplos do parcelamento misto esta será a configuração, com um patrimônio ao centro dos limites.

Por fim, no parcelamento misto com lotes grandes, os lotes possuem forma e dimensão distinta, sendo superior a 50 alqueires. Esse caso predomina próximo aos limites da ferrovia. Os dois exemplos verificados são em Guatambu e Araçatuba.

A planta esquemática (Figura 22) permite identificar os tipos de parcelamento em *El Dorado*. A partir da definição desses quatro tipos, é perceptível as diferentes relações existentes dos cursos d'água, estradas e espigão. Próximo aos patrimônios Araçatuba e Biriguy também é possível identificar lotes em espinha de peixe definidos de uma estrada a outra estrada.

Figura 22 – Identificação dos Parcelamentos tipo na Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado*



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

### 4.3 MORFOLOGIA DE PATRIMÔNIOS

A implantação de patrimônios ou sede de núcleos coloniais era parte da estratégia de colonização das terras da *Lumber*. Obedecia às cláusulas de decretos de colonização determinados em 1907.

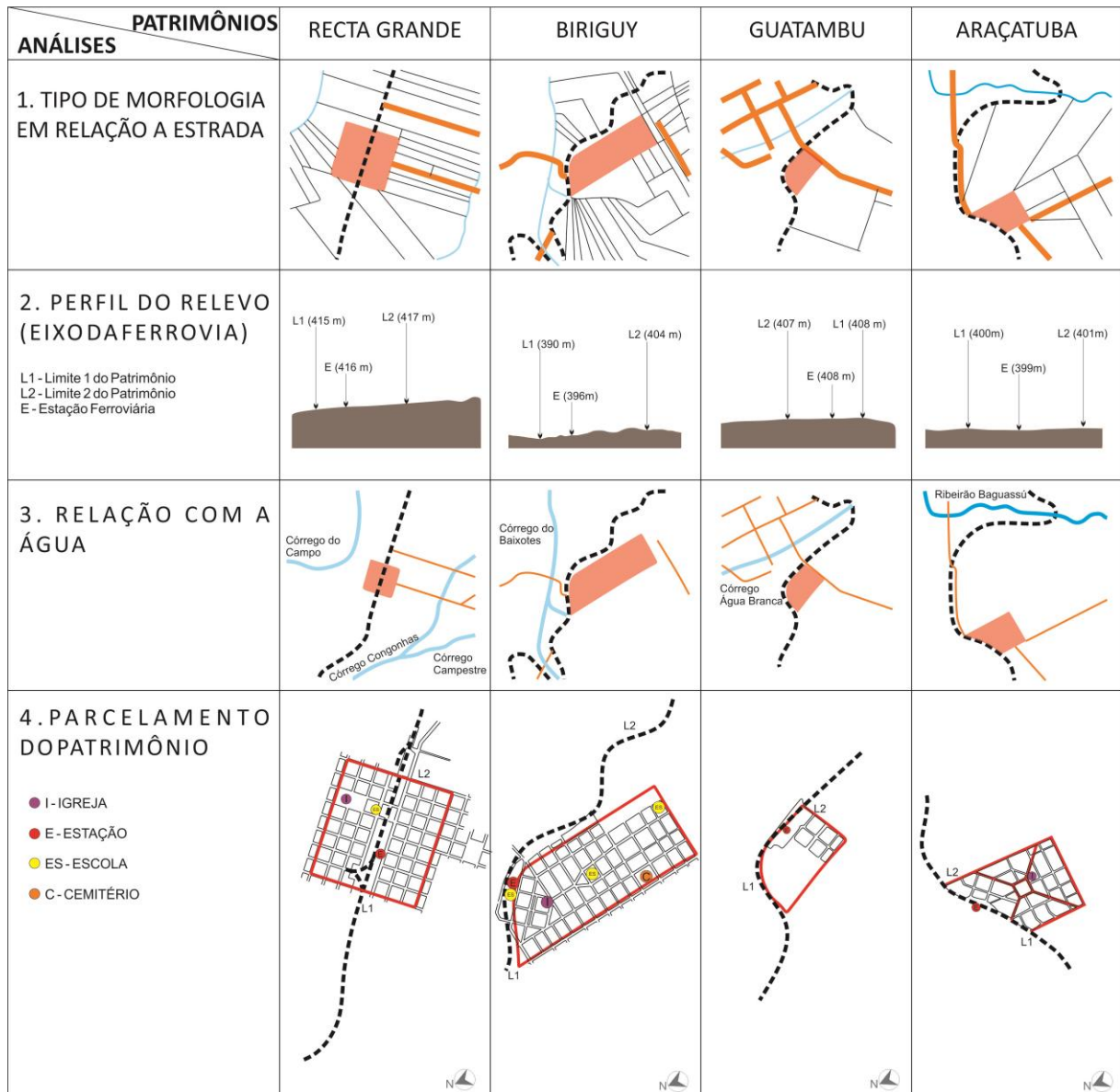
Em *El Dorado*, dois tipos de patrimônios podem ser identificados: 1) Patrimônios Estação – que surgem juntamente com a estação – e 2) Patrimônios Sede – implantados ao longo de principais acessos e a determinadas distâncias um do outro. Contém escola, igreja e comércio. Visa dar apoio aos compradores de lotes afastados da ferrovia e também a um desenvolvimento homogêneo do empreendimento.

Em complemento aos tipos de patrimônios há os lotes denominados na planta como logradouros, visando possíveis áreas para futuros patrimônios sedes.

#### 4.3.1 Patrimônio Estação

A localização de estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil definia, simultaneamente, a implantação de futuros patrimônios. Assim, as estações de Recta Grande [1921], Biriguy [1911], Guatambu [1922] e Araçatuba [1908], implantadas em distâncias entre oito e doze quilômetros, definiam o grande eixo da Ferrovia Noroeste do Brasil no Núcleo Colonial *El Dorado* (Figura 23).

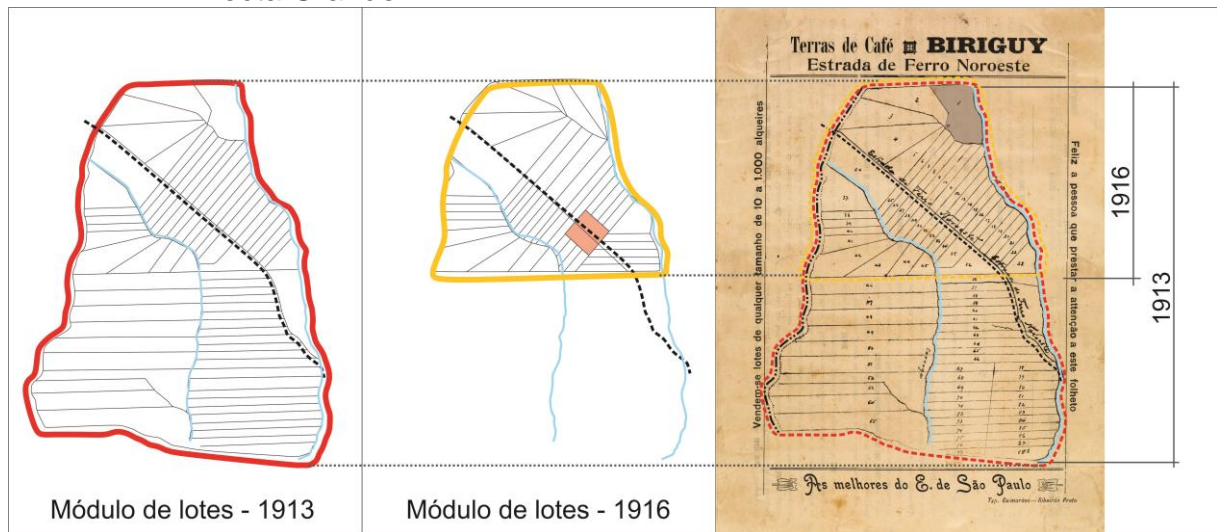
**Figura 23** – Patrimônios localizados às margens da EFNOB



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018)

Dois panfletos de venda de terras da *Lumber*, de 1913 e 1916, respectivamente, no trecho denominado “Recta Grande”, permitem identificar e avaliar o plano da Companhia na implantação de um patrimônio junto à estação. Constituem um “módulo de colonização” com o patrimônio, lotes chácaras e lotes rurais. O croqui abaixo (Figura 24) mostra as áreas definidas nos panfletos 1 e 2 e sua complementaridade.

**Figura 24** Área de lotes parcelados dos panfletos de 1913 e 1916 no trecho de Recta Grande

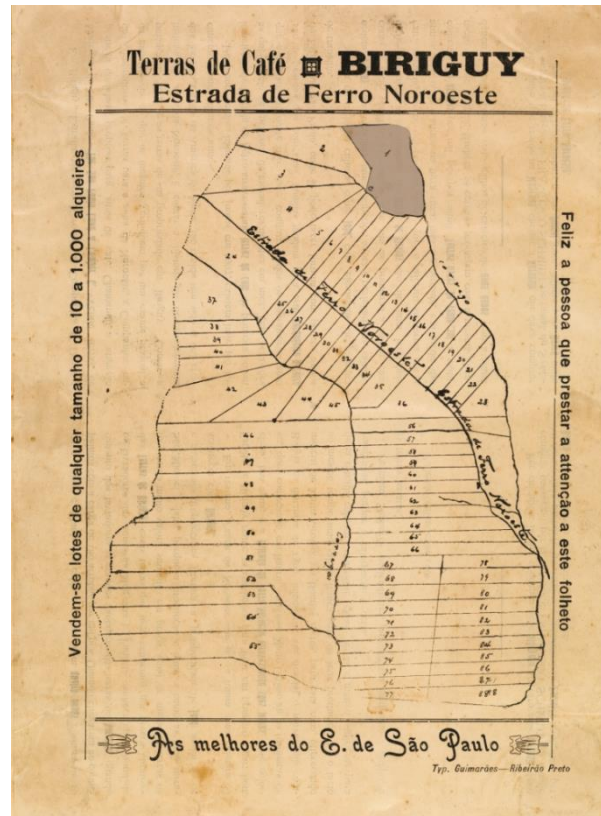


**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018)

O panfleto 1 – “Terras de Café – Biriguy (1913)” – apresenta uma área delimitada por córregos e estradas. Os trilhos da EFNOB, na parte mais alta, definem um eixo de estruturação. Uma característica importante é a longa reta da ferrovia e córregos dos dois lados, Congonhas e do Campo<sup>6</sup> que criam condições ideais para a implantação de um futuro patrimônio. Lotes pequenos com a face menor tangenciam os trilhos e reforçam a intenção (Figura 25).

<sup>6</sup> O panfleto de 1913 não apresenta a denominação dos Córregos. Os Córregos do Campo e Congonhas, na propaganda de lotes do futuro patrimônio Recta Grande, são identificados a partir de uma sobreposição com a Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* de 1920.

**Figura 25** – “Terras de Café: Biriguy – Estrada de Ferro Noroeste” [1913]



**Fonte:** Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

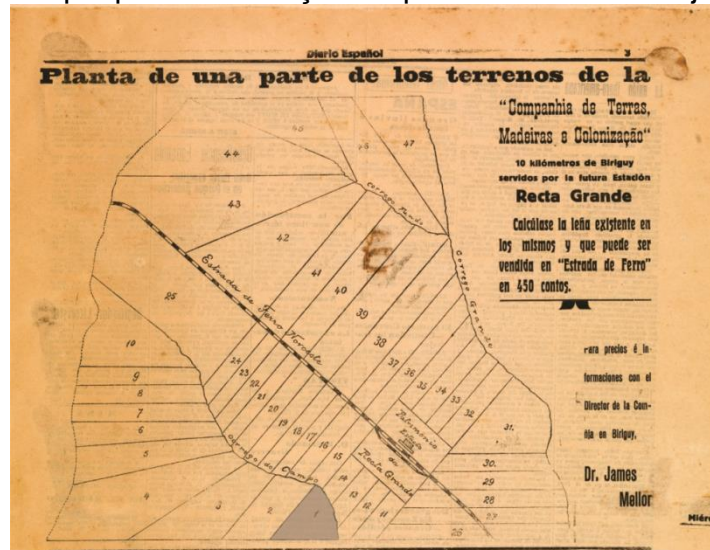
Os oitenta e oito lotes no total são numerados em sequência. Consta no folheto: “vendem-se lotes de qualquer tamanho de 10 a 1000 alqueires”. De fato, apresenta variação na dimensão de lotes, pois visava atender os imigrantes de vários recursos econômicos. O módulo Biriguy - Recta Grande possui lotes menores e maiores e todos têm como princípio o acesso à água e à estrada ou ferrovia. Dois tipos de parcelamento de lotes rurais podem ser identificados: espinha de peixe e leque. Tem como objetivo dar homogeneidade de condições a todos os lotes.

Neste panfleto de 1913 não há indicação da localização precisa da estação ou os contornos do patrimônio. Uma linha divide o módulo em duas partes. Seria detalhado no panfleto seguinte (1916). A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil atravessa todo o módulo Recta Grande no sentido Leste - Oeste. Assim, no folheto, o Norte indica a direção do canto inferior esquerdo. Estratégia esta, possivelmente, para realçar a linha férrea no trecho apresentado.

Em novo anúncio sobre a venda de lotes no mesmo trecho é identificado o local da estação e patrimônio. Publicado em 1916 (Figura 26), indica “uma parte dos terrenos a 10 quilômetros de Biriguy servidos pela futura estação Recta Grande”. O panfleto 2 (1916) é a metade do módulo de 1913. São quarenta e sete lotes rurais,

praticamente os 50 lotes necessários segundo a lei de povoamento 6455/1907. Apresenta a mesma delimitação e localização da ferrovia, a qual corre no espigão entre os córregos Congonhas e do Campo.

**Figura 26** – Módulo de lotes às margens da Futura Estação Recta Grande. Destaque para delimitação do patrimônio e rearranjo dos lotes



**Fonte:** Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Como característica principal há a localização do patrimônio Recta Grande, definido como um quadrado com uma estação central. O patrimônio projetado tinha acesso à água, era salubre e possuía acesso à ferrovia e estradas. Os trilhos são representados duplicados dentro dos limites do patrimônio.

A duplicação e a não existência de um triângulo para retorno é uma das evidências de que este era um local de passagem e não de previsão de grande carga e descarga. Triângulo de reversão ou somente triângulo é parte componente de um pátio ferroviário utilizado para alterar a mudança de sentido da via férrea. (BORGES NETO, 2012).

Com os trilhos e o contorno do patrimônio desenhados no centro, lotes imediatos ao patrimônio foram reajustados. Visava ter pelo menos uma face em contato. Outro fato importante a ser considerado é a modificação do parcelamento de lotes-chácara (lotes 26 a 30). Aponta a face menor ao futuro patrimônio. Com a proposta de um patrimônio cercado de lotes-chácara menores e lotes rurais maiores, é definido a constituição de módulos de colonização ao longo da ferrovia.

No folheto, a indicação de que a “lenha” era um recurso importante que o comprador poderia dispor era uma tentativa de atrair novos compradores no início do trabalho no lote. A numeração de lotes mostra uma sequência a partir do córrego

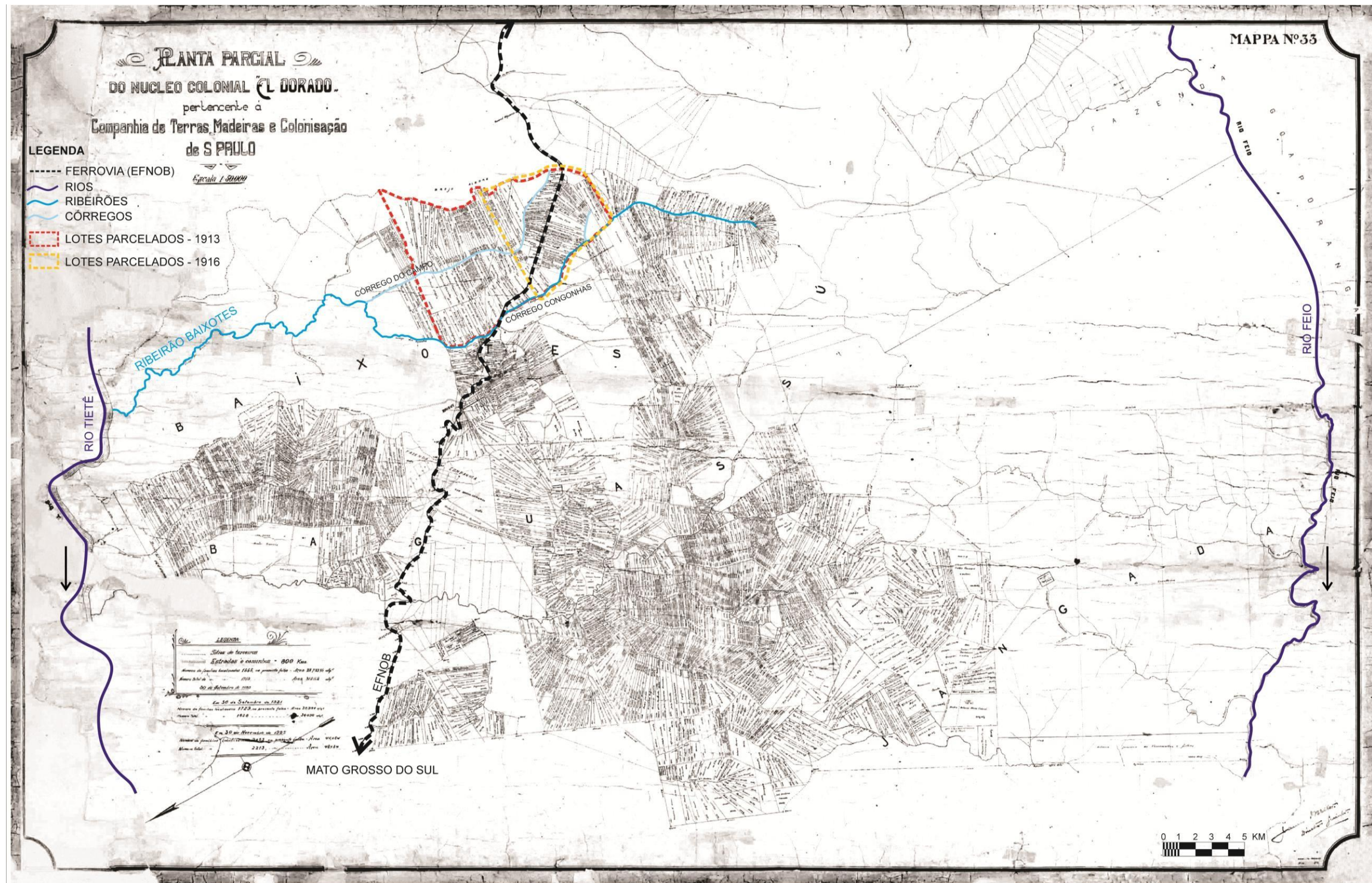
do Campo para finalizar do outro lado da ferrovia nas margens do córrego Grande.

Diferentemente da planta anterior de 1913, a de 1916 apresenta a denominação dos Córregos. No entanto, o único, com a denominação igualmente apresentada na Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* de 1920, é o Córrego do Campo. Para fins de análise, serão utilizadas as denominações previstas nas plantas em análise.

Os ajustes nas plantas dos folhetos de 1913 e 1916 mostram uma evolução na maneira de parcelar os lotes rurais e localizar o patrimônio. Na planta de 1916 mais lotes menores são ajustados para que, pelo menos uma face fique encostada ao patrimônio. O ajuste pode ser observado também na denominação do trecho da ferrovia e patrimônio. Inicialmente chamados de Recta Grande, como era denominado pelos trabalhadores da ferrovia, o nome passa a ser Vila Kaingang em 1920. Era uma “homenagem” aos índios que haviam sido exterminados (Figura 27).

A sobreposição dos folhetos sobre uma foto aérea atual (Figura 28) permite identificar, ainda hoje, parte dos contornos de lotes do folheto Recta Grande. A partir do antigo patrimônio Recta Grande a ferrovia foi deslocada para leste. Permanece todavia a marca da antiga ferrovia, transformada em via vicinal.

Figura 27 – Área de lotes parcelados segundo folhetos de 1913 (contorno vermelho) e 1916 (contorno amarelo)



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

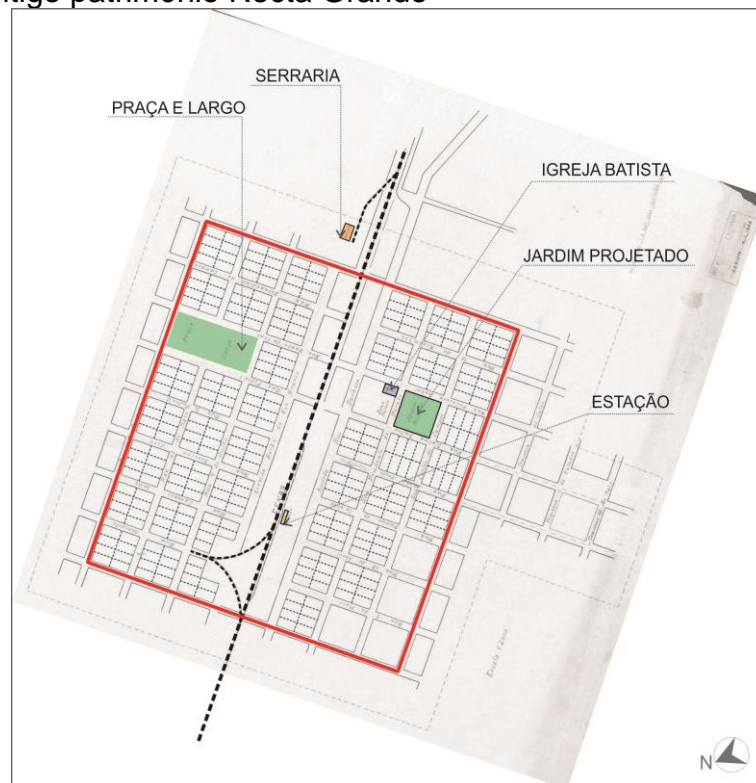
**Figura 28** – Área de lotes parcelados segundo folhetos de 1913 (contorno vermelho) e 1916 (contorno amarelo) em imagem aérea



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Google Earth Pro (2018)

Uma planta de Coroados de 1949 permite identificar o parcelamento do patrimônio Recta Grande em quadras. Já a descrição do parcelamento em lotes urbanos é uma hipótese baseada em fotografias aéreas e verificação de edificações construídas sem recuo frontal. Essas informações permitem definir o parcelamento do patrimônio em lotes de 20x40 metros com frente voltada ao centro e para a estação (Figura 29).

**Figura 29** – Parcelamento em quadras e lotes urbanos na área equivalente ao antigo patrimônio Recta Grande



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta da Cidade de Coroados – Escala: 1:2.000 – Ano: 1949 – Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo – Memória Pública

Uma malha xadrez cortada pela EFNOB compõe a configuração inicial das quadras. Elas repetem um padrão de 80x80 metros e seguem o alinhamento da ferrovia. O padrão de quadras estabelecido por essa malha é interrompido somente próximo ao "triângulo" da ferrovia, responsável por delimitar duas quadras adjacentes a ele. Uma rua que se origina a partir de um dos vértices desse "triângulo" leva o nome homenagem de Rua Noroeste.

Há duas áreas livres indicadas em planta, uma em cada margem da EFNOB. Formam um eixo perpendicular à ferrovia. A primeira, indicada como "Praça e Largo" ocupa área equivalente a dois quarteirões, onde posteriormente seria implantada a Igreja Católica. A outra, indicada como "Jardim Projetado" é uma quadra imediata à

Igreja Batista. A configuração de Recta Grande como patrimônio e, anos mais tarde, sua divisão em lotes menores para ocupação utilizam a ferrovia como eixo central e estruturador.

Doze quilômetros após Recta Grande e, em direção a Mato Grosso, foi implantado o patrimônio e estação Biriguy, o principal patrimônio planejado nas terras da *Lumber*. Era o local da sede da Companhia de Terras. Ficava na parte central do Núcleo Colonial, às margens da Ferrovia Noroeste. Ocupava o lado sul da ferrovia, entre os córregos Fundo, Baixotes e afluentes. O sítio possuía relevo acidentado, incorporando um morro na altitude de 400 metros. Nas proximidades de Biriguy a ferrovia faz uma série de curvas, pois procurava ajustar a declividade o máximo possível aos trens a vapor.

Há três padrões de lotes definidos às margens do patrimônio: 1) lotes em leque às margens da ferrovia próximo à estação; 2) lotes estreitos em espinha de peixe de aproximadamente 5 alqueires organizados com uma frente voltada ao patrimônio e sem acesso à água; e 3) lotes com subdivisões e dimensões variadas margeando a ferrovia e patrimônio.

A comparação entre as plantas “Esplanada de Biriguy” [1913] e a “Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado*” de 1920, permitiu identificar três módulos na planta de 1920. Representam possíveis etapas de projeto/desenvolvimento do plano do patrimônio Biriguy (Figura 30).

**Figura 30** – Análise da Estruturação Espacial do Patrimônio Biriguy



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base (a): Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – III Divisão – Esplanada de Biriguy – Escala: 1:2000 – Ano [1913] - Acervo: Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”. Planta Base (b): Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

1. Módulo 1 [1913] – Compreende a reta da Ferrovia onde foi implantada a Esplanada e Estação. A primeira quadra de Biriguy é a Esplanada, tendo como limites as ruas Roberto Clark e Fundadores em sentido longitudinal e as ruas Manoel Ventura e Rui Barbosa em sentido transversal.
2. Módulo 2 [1920] – O segundo módulo é formado por seis quadras imediatas e paralelas à Esplanada e eixo ferroviário. As ruas perpendiculares à Esplanada definem os principais acessos ao centro.
3. Módulo 3 [1920] – É o terceiro e maior módulo. É um retângulo malha xadrez de 9 por 4 quarteirões de dimensões variadas. Foi implantado em ângulo, em relação ao módulo 2. Possui estrutura interna com praça triangular (James Mellor).

Na esplanada da planta de 1913, a ferrovia apresenta quatro "desvios" de trilhos. Evidencia a expectativa e demanda para o transporte de carga e passageiros. No plano inicial composto por esses três Módulos, a planta de Biriguy apresenta uma peculiaridade. As áreas livres e de uso público surgem na

intersecção dos módulos que se encontram em ângulo. Os módulos da Planta de Biriguy permitem determinar três eixos de visibilidade. Proporcionam a conexão visual de áreas livres e edificações chave (Figura 31).

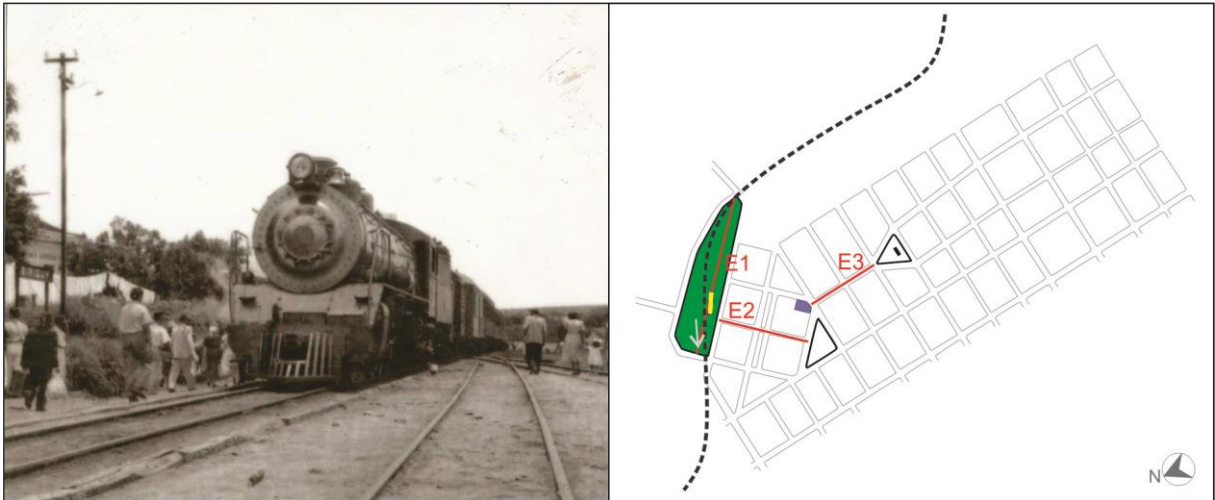
**Figura 31** – Definição dos eixos visuais e espaciais 1, 2 e 3 no plano inicial do patrimônio Biriguy



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

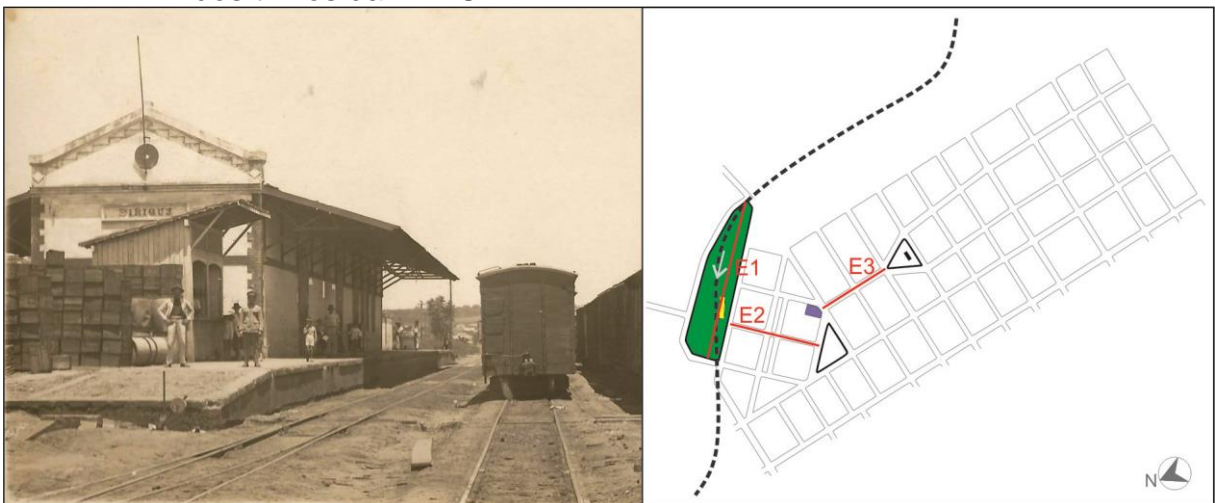
O Eixo Visual 1 (Figuras 32 e 33) resulta da relação entre a Reta da Ferrovia e a Esplanada/Estação. A grande reta permite visualizar o eixo dos trilhos a longa distância. Trilhos, esplanada e estação eram uma das paisagens de preferência aos pioneiros.

**Figura 32** – Eixo Visual 1: Locomotiva em Biriguy vista a partir dos trilhos da EFNOB



**Fonte:** (a) Autor desconhecido [193-]. Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro" . (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

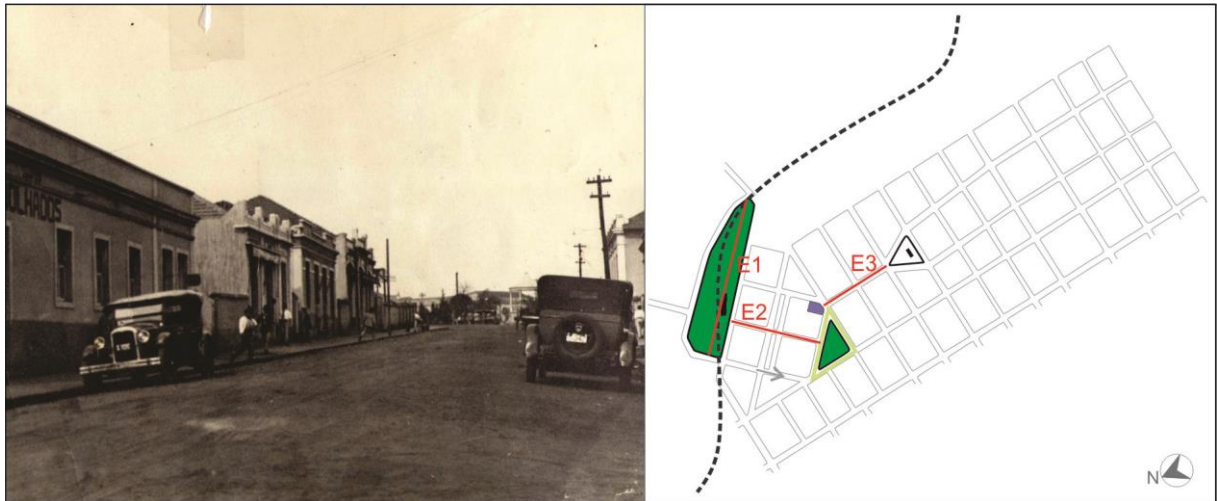
**Figura 33** – Eixo Visual 1: Estação Ferroviária e Esplanada em Biriguy vista a partir dos trilhos da EFNOB



**Fonte:** (a) Autor desconhecido [193-]. Acervo: Sergio Godinho. (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

A ligação visual entre Esplanada/Estação e Praça Dr. Gama/Igreja Matriz é definida pelo Eixo 2 (Figura 34 e 35). Representa um dos principais acessos ao centro.

**Figura 34** – Eixo Visual 2: Vista para a Praça Dr. Gama, uma das extremidades desse eixo



**Fonte:** (a) Autor desconhecido (1928). Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro". (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

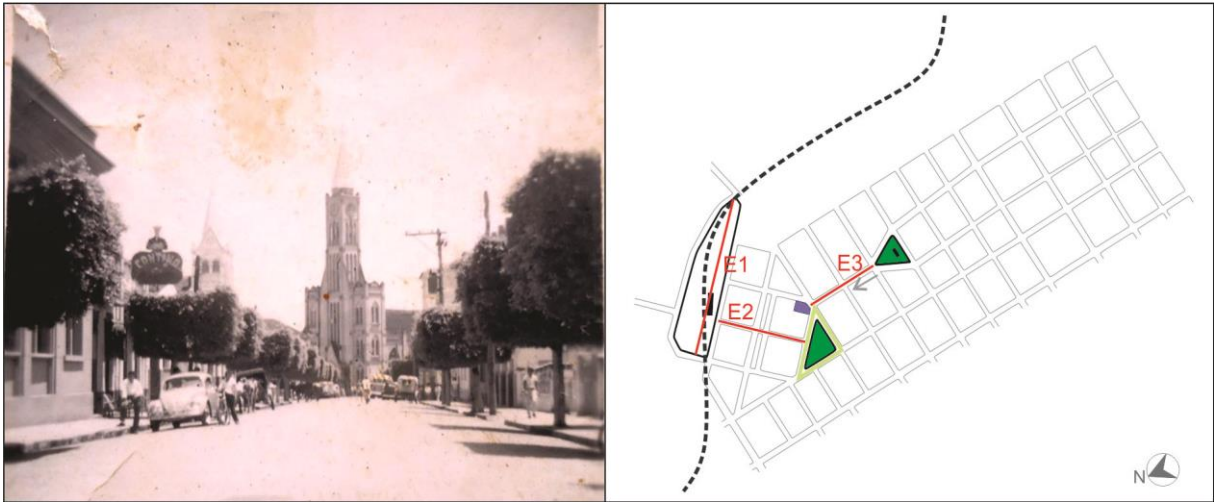
**Figura 35** – Vista da lateral da Igreja Matriz - Paróquia Imaculada Conceição de Birigui



**Fonte:** (a) Autor desconhecido [195-]. Acervo: Sergio Godinho. (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

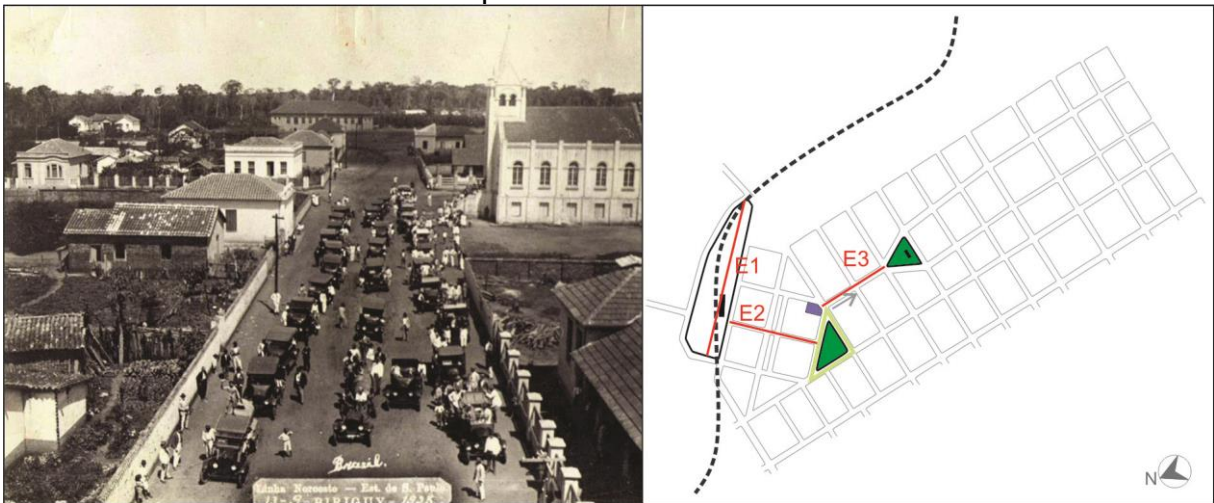
O Eixo Visual 3 é o que liga as Praças Dr. Gama e James Mellor, as duas praças triangulares (Figura 36 e 37). A Igreja Matriz ocupa uma esquina da quadra imediata à Praça Dr. Gama.

**Figura 36** – Eixo Visual 3: Vista para a Igreja Matriz a partir da Praça James Mellor



**Fonte:** (a) Autor desconhecido [195-]. Acervo: Sergio Godinho. (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

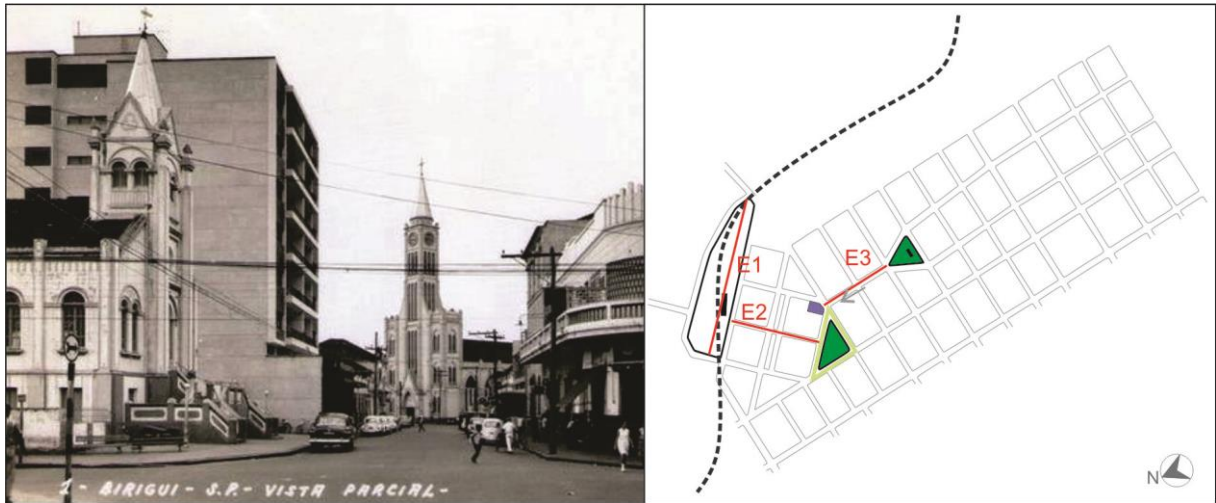
**Figura 37** – Eixo Visual 3: Vista a partir do alto da Igreja Matriz. Ao fundo a Praça James Mellor e Grupo Escolar



**Fonte:** (a) Autor desconhecido (1925). Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato. (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Entre a Praça Dr. Gama e Praça James Mellor há outro elemento importante: a Igreja Metodista. Assim como a Igreja Mariz ela também ocupa um lote na esquina de uma quadra (Figura 38).

**Figura 38** – Eixo Visual 3: Vista para a Igreja Metodista e Igreja Matriz (ao fundo) – Rua Conselheiro Antônio Prado



**Fonte:** (a) Birigui Classificados [197-]. Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro". (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"

Com a sequência de fotos e croquis mostrado anteriormente (Figuras 31 a 38), é possível identificar a relação entre Esplanada/Estação e Praça/Igreja na estruturação do plano de Birigui. O acesso físico e ou visual entre as áreas livres dá sentido à planta inicial do patrimônio.

A planta cadastral de Birigui (1946) permite identificar os eixos de ocupação da planta inicial e sua realização. Igrejas, Escola e Paço Municipal reforçam as áreas públicas e ruas de ligação. A visibilidade recíproca de áreas livres e edificações dá estrutura à aparentemente desorganizada planta do patrimônio (Figura 39).

**Figura 39** – Planta cadastral de Birigui em 1946 com identificação de eixos visuais, áreas livres e edificações chave



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta do Município de Birigui – Autor: Instituto Geográfico e Geológico do Estado de São Paulo – Escala: 1:100.000 – Ano: 1946 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Oito quilômetros distante de Birigui foi implantado o Patrimônio e Estação Guatambu (Figura 40). Era o quilômetro 270 da ferrovia.

**Figura 40** – Delimitação do Patrimônio Guatambu

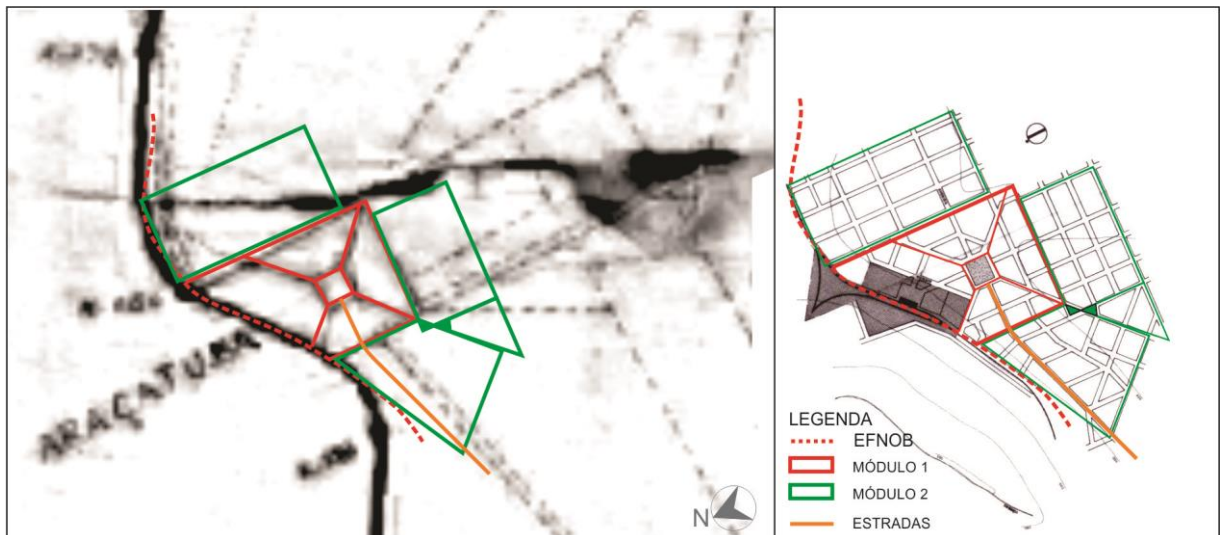


**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base (a): Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”. Planta Base (b) Imagem Aérea do Google Earth Pro 2018

O patrimônio e estação Guatambu segue o padrão de outros patrimônios implantados ao longo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e localiza-se em uma reta, na margem oeste da ferrovia. A proximidade com lotes pertencentes a outras companhias colonizadoras e fazendas destinadas ao plantio de café e algodão fizeram com que Guatambu fosse, no auge das exportações, uma das principais rotas de escoamento desses produtos (ERCILLA; PINHEIRO, 1928). O povoado de Guatambu permanece reconhecível, apesar dos trilhos terem sido realocados.

Araçatuba foi o último patrimônio projetado nos limites do Núcleo Colonial *El Dorado* (Figura 41). A estação e patrimônio Araçatuba foram implantados no quilômetro 282 da EFNOB. Ficava a doze quilômetros de Guatambu.

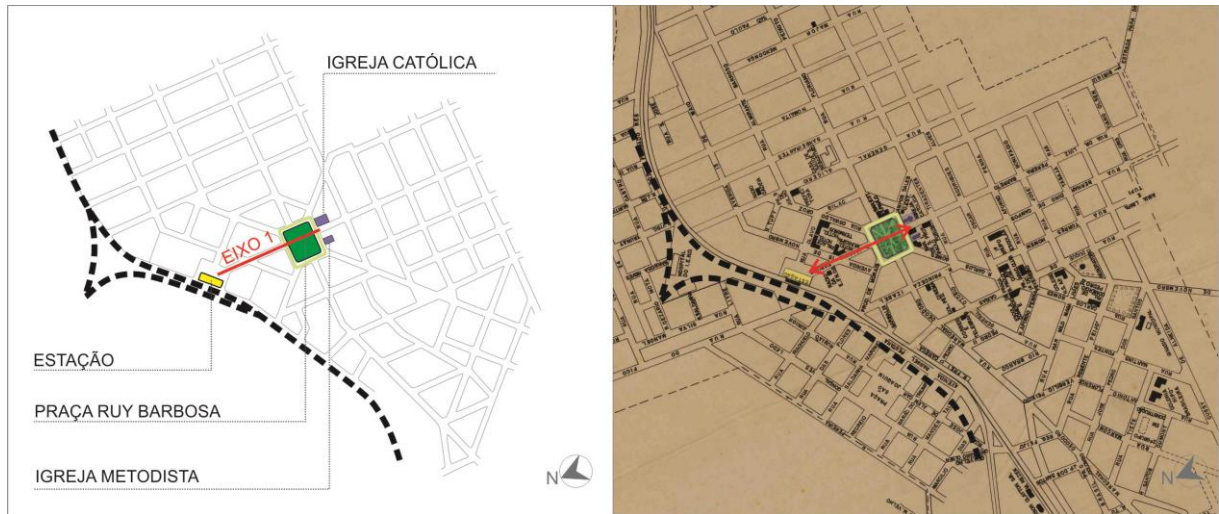
**Figura 41** – Análise da estrutura do Patrimônio Araçatuba



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base (a): Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”. Planta Base (b): Planta de Araçatuba – Ano: 1914 – Reconstituição a partir de plantas antigas feita por Ghirardello, 2002

A morfologia do Plano de Araçatuba é resultante da anexação de vários módulos retangulares. Os retângulos seguiam os alinhamentos dos lotes rurais parcelados no entorno. Assim, acessos e eixos do plano foram o resultado da continuidade de traçados de lotes rurais (Figura 42).

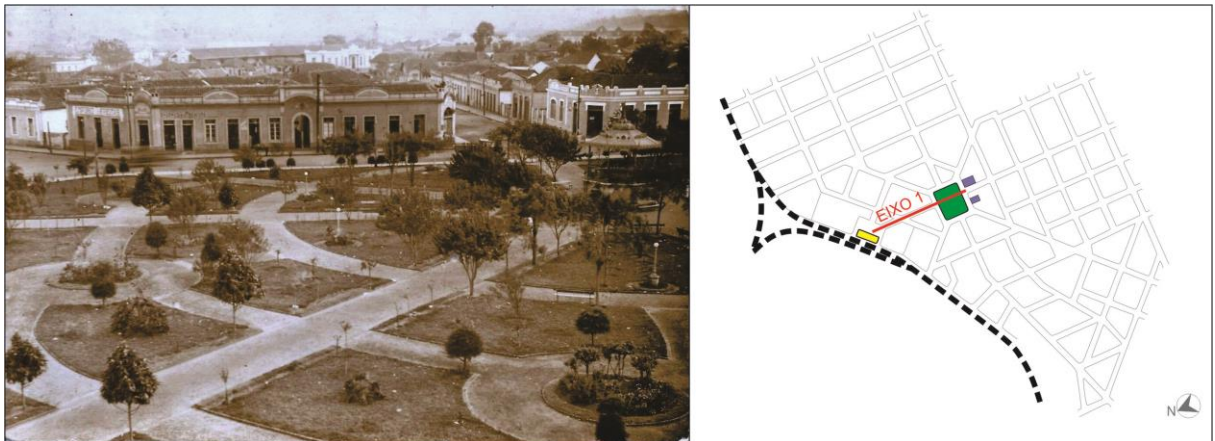
**Figura 42 – Eixo de Estruturação do Plano Inicial do Patrimônio Araçatuba**



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base (a): Planta de Araçatuba – Ano: 1914 – Reconstituição a partir de plantas antigas feita por Ghirardello, 2002. Planta Base (b): Planta Geral da Cidade de Araçatuba – Desenho de Orlando Bergamaschi / Organizado pela D.O.P. da Prefeitura de araçatuba. Escala: 1: 4.000 – Ano: 1939

Um trapézio com a estação na face inclinada e uma praça central com quatro diagonais definem o módulo inicial. A intersecção de módulos ajustados aos limites de lotes rurais resulta na formação de triângulos. Foram aproveitados como praças. Na planta do Patrimônio Araçatuba, o eixo principal liga a Esplanada / Estação à Praça Central / Igreja Matriz (Figura 43).

**Figura 43 – Eixo 1: Vista da Praça Ruy Barbosa em Araçatuba. Estação da EFNOB ao fundo**



**Fonte:** (a) Autor desconhecido Acervo Museu Marechal Cândido Rondon. (b) Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta de Araçatuba – Ano: 1914 – Reconstituição a partir de plantas antigas feita por Ghirardello, 2002

#### 4.3.2 Patrimônio Sede

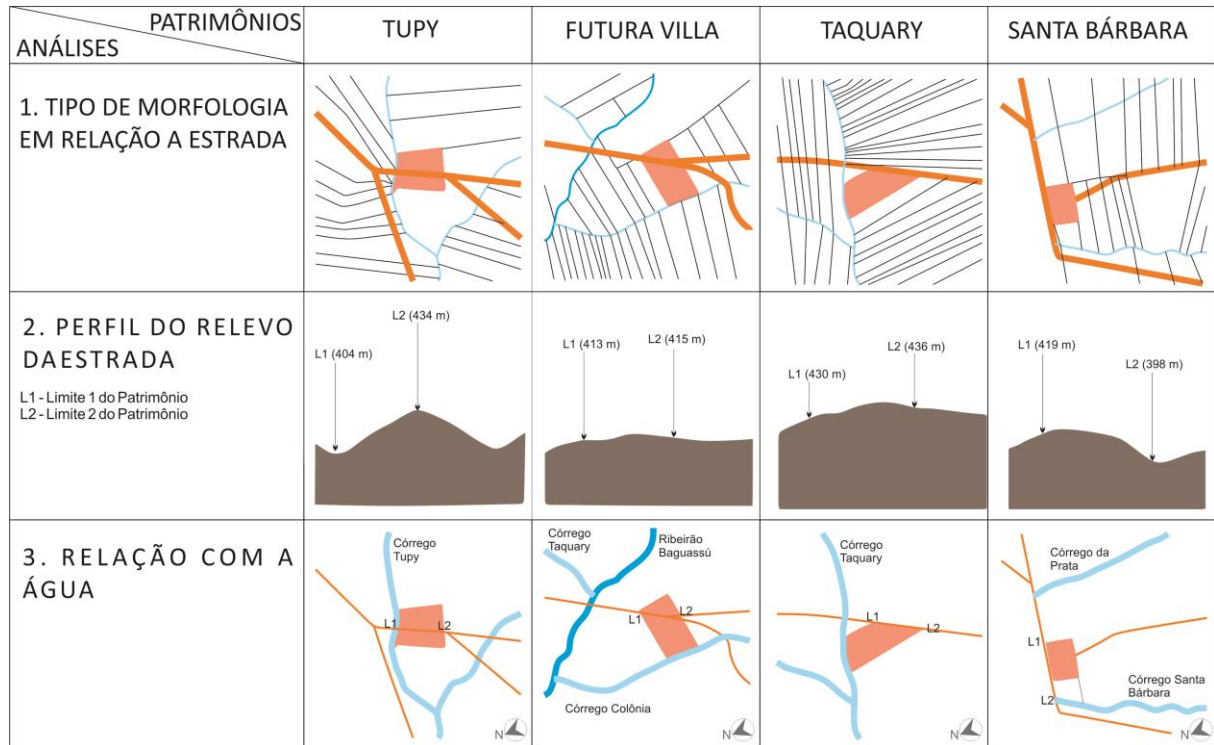
Todos os Patrimônios Sede localizados em *El Dorado* foram projetados junto a estradas e caminhos. No caso dos patrimônios estabelecidos distantes das margens da EFNOB, as estradas tem o papel de facilitar acesso à ferrovia e aos patrimônios estação.

No que diz respeito aos patrimônios sedes de *El Dorado*, a relação existente entre patrimônios e estradas principais pode ser verificada de duas maneiras distintas:

1. Estrada como eixo central no patrimônio;
2. Estradas como limites de patrimônio.

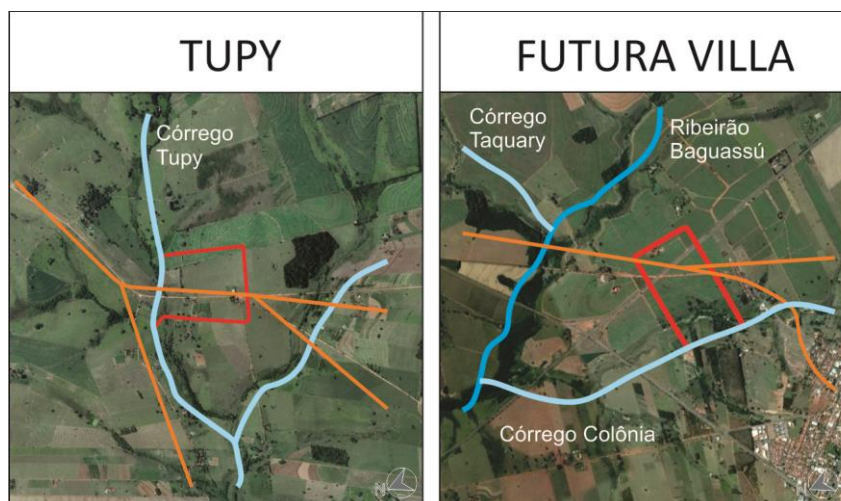
Tupy, Futura Villa, Bilac, Bella Vista e Água Clara compõem o grupo em que a estrada é o eixo central. Em Tupy e Futura Villa os cursos d'água são limites do patrimônio. Já no segundo grupo, de estradas como limites, o patrimônio se desenvolve dentro dos limites estabelecidos pelos córregos e estradas. Enquadra-se nesse tipo Taquary e Santa Bárbara.

Atualmente, os patrimônios Tupy e Taquary são bairros rurais de Birigui, Santa Bárbara, um bairro rural de Araçatuba, nomeado Jacutinga, e Futura Villa, bairro rural de Bilac. Em todos eles, a ocupação de lotes ocorre predominantemente às margens da estrada principal que definia o patrimônio (Figura 44).

**Figura 44** – Patrimônios sede: Tupy, Futura Villa, Taquary e Santa Bárbara

**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018)

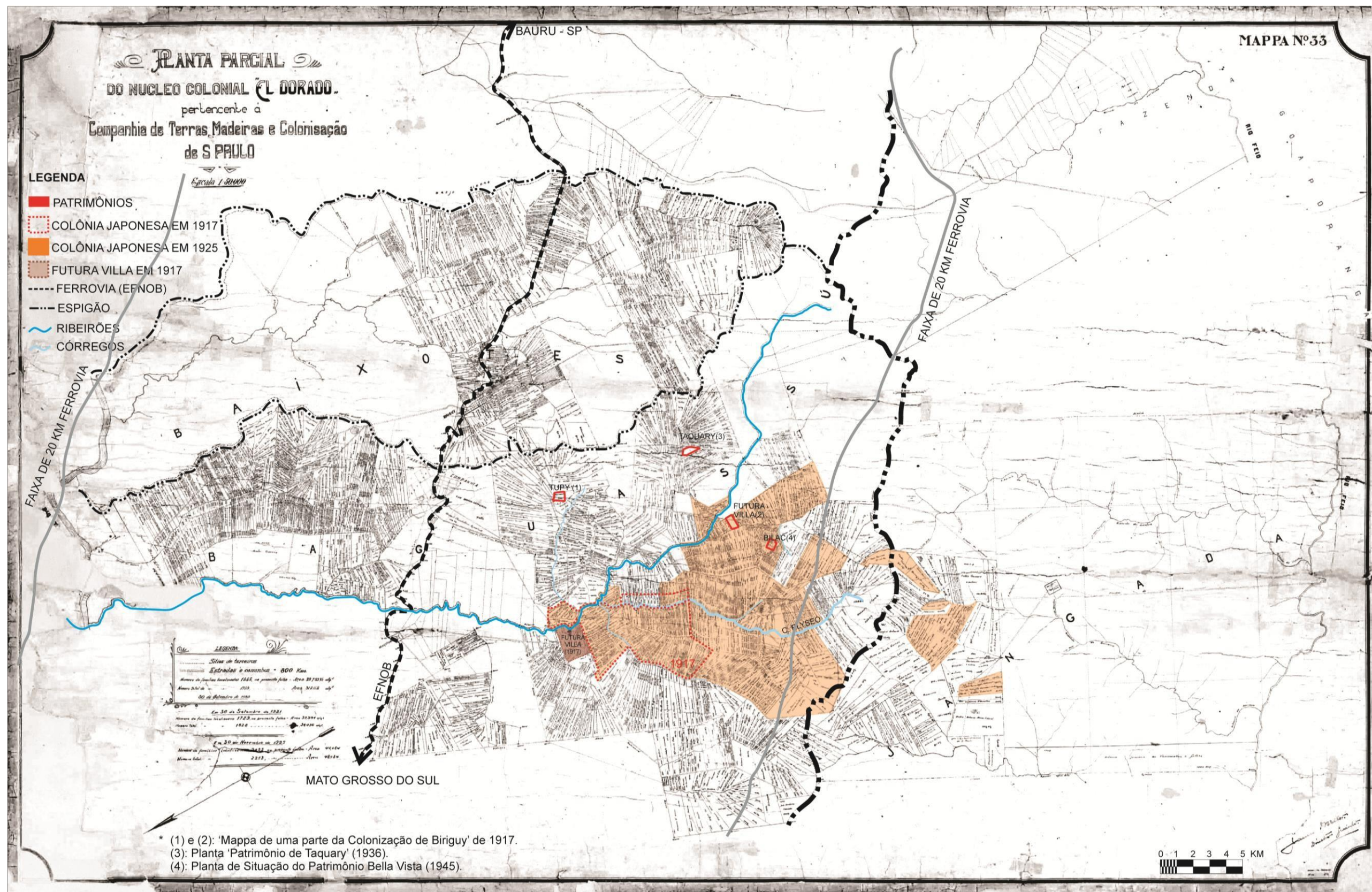
Dos patrimônios que não se estabeleceram à margem da ferrovia, Tupy é o mais próximo desse eixo. Por esse motivo, possui em seu entorno um arranjo de pelo menos quatro estradas oficiais. Direciona fluxos de passagem para Biriguy e Guatambu. “Futura Villa” localiza-se na mesma estrada principal a que Tupy pertence e também apresenta em sua configuração a união de estradas que ligavam e permitiam acesso a outros patrimônios (Figura 45).

**Figura 45** – Identificação do projeto inicial dos patrimônios sede Tupy e Futura Villa

**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta base: Imagem aérea do Google Earth Pro 2018

Os lotes lindeiros à Futura Villa, paralelos aos seus limites, foram adquiridos por imigrantes japoneses, entre o Ribeirão Baguassú e o Espigão Tietê - Feio (Figura 46). Os lotes de propriedade de imigrantes japoneses foram identificados a partir do sobrenome dos proprietários de cada lote e do número de lotes indicados (130 famílias) no “Mappa de uma parte da Colonização de Biriguy” [1917].

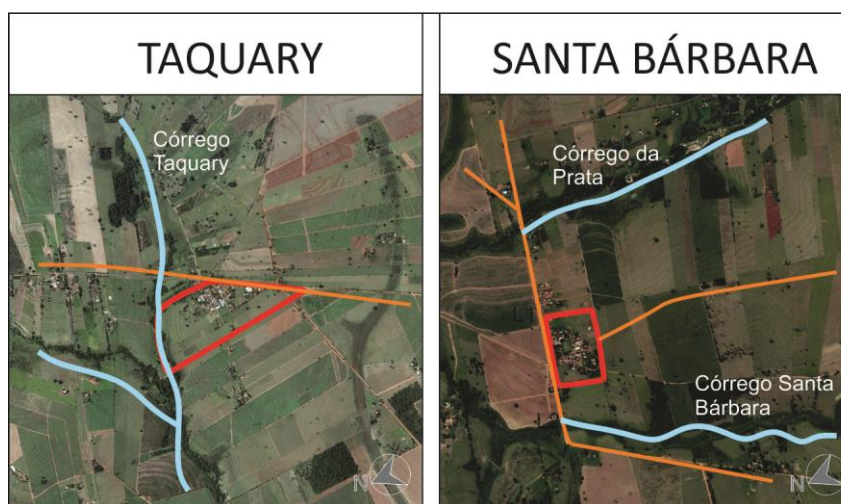
Figura 46 – Lotes rurais às margens do córrego Elyseo adquiridos pelos imigrantes japoneses conforme estratégias da Companhia Colonizadora



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Em Santa Bárbara, uma rede de caminhos é organizada. A edificação destinada à Igreja Católica localiza-se com frente a um desses novos caminhos e possui um campo aberto a sua frente. Reforça a ligação entre edificações e áreas livres. Em Taquary, a linha destacada em laranja, representa a estrada antiga determinada na Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* de 1920. O traçado de quadras na imagem aérea é realizado utilizando-se como base a Planta do Patrimônio Taquary (1936). Essa sobreposição permite identificar quais etapas do projeto apresentado em 1936 foram cumpridas (Figura 47).

**Figura 47** – Identificação dos patrimônios sede Taquary e Santa Bárbara



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta base: Imagem aérea do Google Earth Pro 2018

Os lotes parcelados e ocupados segundo o projeto de 1936 são aqueles junto à estrada. O acesso ao patrimônio ocorria somente pela estrada principal. Atualmente há uma rotatória no limite do parcelamento que direciona os acessos para Taquary. No caso de Taquary a Igreja ocupa o centro da praça e reforça também a premissa de área livre como apoio de edificação religiosa (Figura 48).

**Figura 48** – Estrutura do plano inicial do patrimônio Taquary



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta base (a) Planta do Patrimônio Taquary – Autor: Guilherme Voit – Escala: 1:2.000 – Ano: 1936. Planta base (b): Imagem aérea do Google Earth Pro 2018

Em relação aos demais patrimônios sedes, somente Água Clara é indicada na Planta Parcial de 1920. Bilac e Bella Vista não estão indicados, mas a sobreposição de imagens também permite reconhecer os lotes destinados à sua implantação (Figura 49).

**Figura 49** – Estrutura dos Patrimônios sede: Bilac, Bella Vista e Água Clara

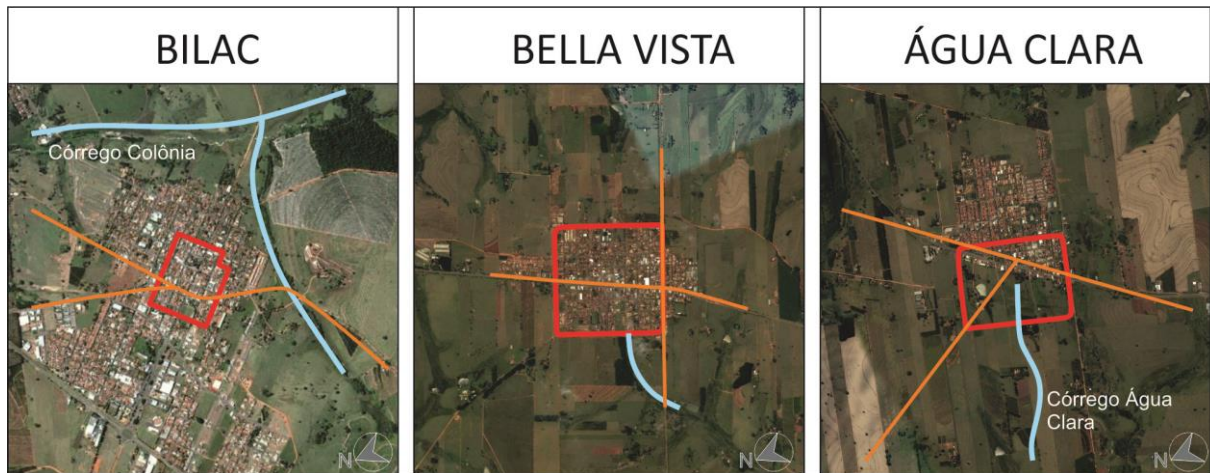
PATRIMÔNIOS ANÁLISES	BILAC	BELLA VISTA	ÁGUA CLARA
1. TIPO DE MORFOLOGIA EM RELAÇÃO A ESTRADA			
2. PERFIL DO RELEVO DA ESTRADA  L1 - Limite 1 do Patrimônio L2 - Limite 2 do Patrimônio			
3. RELAÇÃO COM A ÁGUA			
4. PARCELAMENTO DO PATRIMÔNIO  ● I - IGREJA ● P - PRAÇA ● C - CEMITÉRIO ● E - ESCOLA			

**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018)

Pelo menos cinco lotes em estilo espinha de peixe são reorganizados para a implantação de Bilac (Nipolândia). Ficava próximo ao córrego Colônia em terras de imigrantes japoneses. O parcelamento do patrimônio segue o alinhamento dos lotes rurais e as estradas pré-existentes no projeto tornam-se os principais acessos. Já Água Clara e Bella Vista possuem como componente importante o antigo Picadão Cavalleiro. No entanto, enquanto que em Bella Vista a ocupação se deu de forma semelhante nas duas margens, em Água Clara somente a margem superior é

ocupada. Em Água Clara, o lote se expande para além dos limites estabelecidos pelas estradas e córregos, embora esses elementos ainda sejam responsáveis por determinar sua estrutura, pois são os eixos centrais de tal formação (Figura 50).

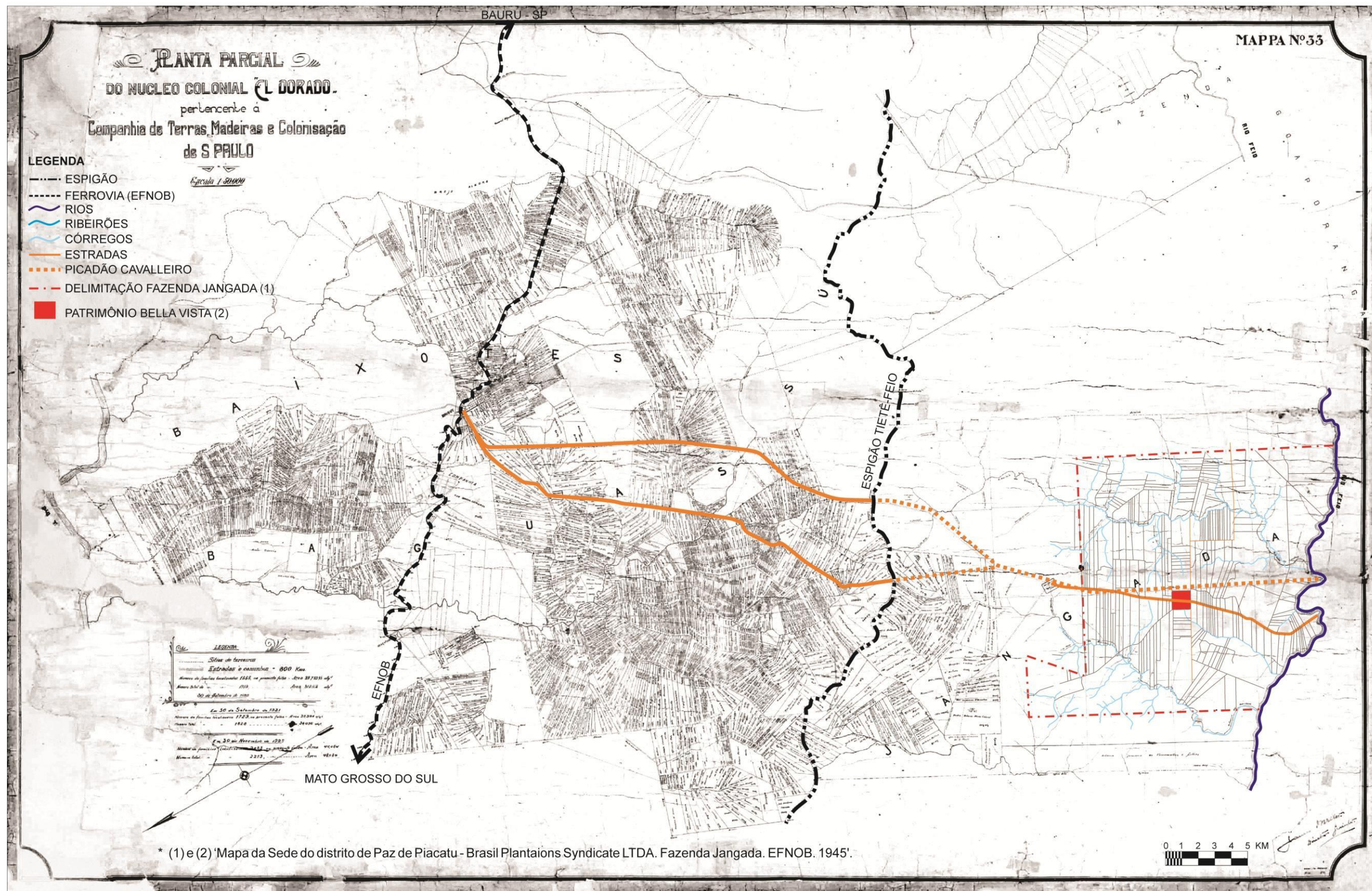
**Figura 50** – Patrimônios sede: Bilac, Bella vista e Água Clara



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Imagem Aérea do Google Earth Pro 2018

O Picadão Cavalleiro é, portanto o eixo central do Patrimônio Bella Vista (Figura 51), na Fazenda Jangada, às margens do Rio Feio. Bella Vista se desenvolve nas duas margens do Picadão, o qual é o principal acesso até a EFNOB no Núcleo Colonial e representa a principal ligação às terras pertencentes à outra margem do Rio Feio em direção à futura Ferrovia Paulista. Na Planta Parcial o entorno de Bella Vista e Água Clara não estava parcelado e os lotes rurais são identificados em sobreposição de imagens aéreas. Esses lotes seguem predominantemente o tipo espinha de peixe, de espigão/estrada a córrego.

Figura 51 – Delimitação do Patrimônio Bella Vista e lotes lindeiros às margens do Rio Feio



Fonte: Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* – Autor: James Mellor – Escala: 1:50.000 – Ano: 1920, ajustada em 1925 – Acervo do Museu Histórico “Dr. Renato Cordeiro”

Independentemente de possuir estradas como eixo central ou limites, os lotes lindeiros aos Patrimônios Sede possuem uma semelhança. Não se organizam de forma a ter, necessariamente, uma frente voltada ao patrimônio. O que comprova que não são os patrimônios que definem o parcelamento, mas sim o relevo, considerando aspectos como acesso à água e estradas.

#### 4.3.3 Logradouro

Há três lotes na Planta Parcial de 1920 denominados como “logradouros” (Figura 52). Localizam-se no mesmo eixo de ligação de estradas e foram nomeados de 1 a 3, em sentido leste a oeste. Possuem como um dos limites um curso d’água, o que reforça o relevo acentuado. Além disso, os demais limites são definidos por estradas oficiais e apresentam-se como acessos intermediários aos Patrimônios Estação e Patrimônios Sede.

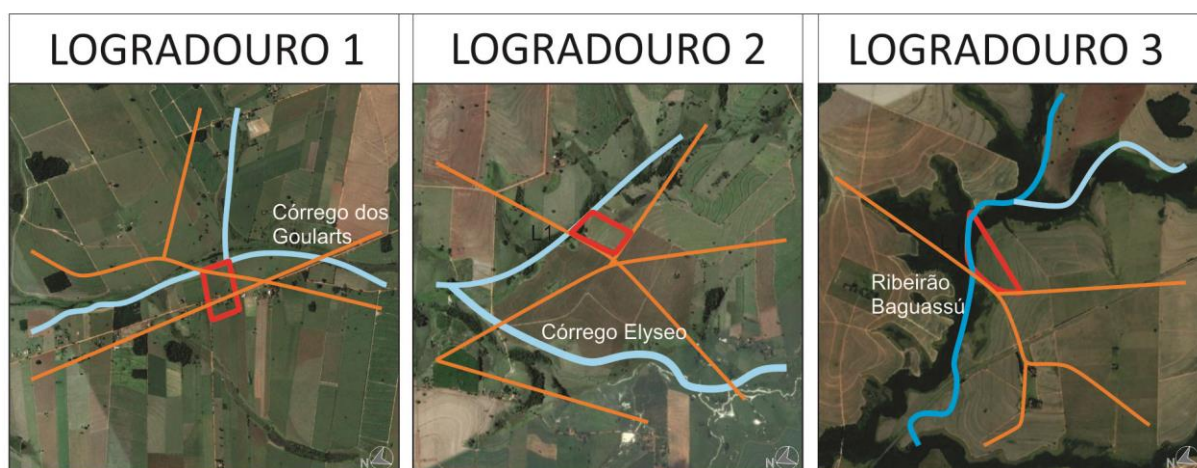
**Figura 52** – Logradouros do Núcleo Colonial *El Dorado*

LOGRADOURO ANÁLISES	LOGRADOURO 1	LOGRADOURO 2	LOGRADOURO 3
1. TIPO DE MORFOLOGIA EM RELAÇÃO A ESTRADA			
2. PERFIL DO RELEVO DA ESTRADA L1 - Limite 1 do Patrimônio L2 - Limite 2 do Patrimônio	 L1 (382 m) L2 (382 m)	 L1 (367 m) L2 (395 m)	 L1 (394 m) L2 (408 m)
3. RELAÇÃO COM A ÁGUA	 Córrego dos Goularts L1 L2	 Ribeirão Baguassú L1 L2	 Córrego Elyseo L1 L2

**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018)

O Logradouro 1 possui a estrada como eixo central e os cursos d'água são limites do lote. Atualmente, um bairro rural de Birigui, sua ocupação ocorre principalmente ao longo da estrada principal. Em Logradouro 2 e Logradouro 3 a configuração dos limites dos lotes permaneceu predominantemente intacta, mas o parcelamento interno e ocupação residencial não foram efetivados. Além disso, os acessos previstos no projeto inicial foram modificados parcialmente e não foram executados (Figura 53).

**Figura 53** – Sobreposição do projeto inicial dos logradouros em imagem aérea



**Fonte:** Pesquisa: G. Finati, H. Yamaki. Arte: Finati (2018). Planta Base: Imagem Aérea do Google Earth Pro 2018

A análise feita neste capítulo permite não só o reconhecimento dos componentes da paisagem, mas também como ocorre a articulação dos mesmos e quais são as influências de cada um na paisagem.

Há também o destaque para os projetos de parcelamento e ocupação de lotes dos patrimônios. O acesso a edificações importantes é evidenciado por rotas de fácil acesso e áreas livres no entorno. Além disso, as antigas estradas, em sua maioria, permanecem como avenidas principais ou rodovias que garantem acesso ao antigo patrimônio.

Reconhecer que há uma ordem na definição desses projetos é importante para compreender que são os componentes e sua articulação que definem a paisagem. Só após esse reconhecimento é que se torna possível traçar uma avaliação cênica.

## 5 QUALIDADE CÊNICA DA PAISAGEM DO *EL DORADO* – SP: AVALIAÇÃO

A paisagem cênica está relacionada a determinados atributos visuais que tornam uma paisagem atrativa (LAMPTON, 2006). É uma das alternativas de identificação e avaliação de paisagens homogêneas como as terras da *Lumber*.

A proposta para esse capítulo é avaliar a qualidade cênica da paisagem de *El Dorado* a partir dos eixos que definem e estruturam o Núcleo Colonial: Ferrovia Noroeste do Brasil, conjunto de estradas e espigão-mestre. A análise utiliza os critérios estabelecidos por Lampton (2006) em seu Guia de Avaliação de estradas (*roadscares*) aplicado em Vermont (EUA). Inclui um novo elemento para a avaliação: o horizonte e sua visibilidade.

A avaliação da paisagem proposta por Lampton (2006) consiste no desenvolvimento de duas etapas: definição dos limites da área de estudo e análise visual. A definição da área de abrangência deve ser compatível ao número de voluntários da equipe de avaliação. Usualmente, neste tipo de avaliação de paisagem voluntários são treinados (MACKAY; JENSEN; FARLEY, 2012). As comunidades, junto aos pesquisadores, buscam identificar e catalogar a paisagem para fins de gestão a partir do conjunto de resultados obtidos.

Após a definição da área de estudo um mapa base realizado preferencialmente sobre uma ortofotografia deve conter informações como limites de propriedades, topografia, definição e nomeação de ruas e avenidas. Cursos d'água, matas nativas e plantações agrícolas, sítios históricos, informações sobre zoneamento também podem ser adicionadas a esse mapa. Sua principal função é identificar as condições existentes da paisagem antes de sair a campo (LAMPTON, 2006).

A segunda etapa proposta para o estudo de paisagem em estradas é a análise visual, a qual utiliza imagens para interpretar e entender as qualidades visuais da paisagem. Isso ocorre a partir de um inventário da paisagem, registros históricos e um inventário cênico que identifica vistas importantes. Com o inventário é possível identificar os atributos físicos da paisagem (LAMPTON, 2006).

Todas essas etapas permitem a escolha das melhores vistas e define tudo o que for distinto e memorável. A avaliação cênica de estradas de *El Dorado* consiste portanto em verificar os atributos e componentes que dão significado à paisagem.

## 5.1 HORIZONTE COMO ELEMENTO DE CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

Yamaki (2018), em entrevista à autora, após trabalho de campo nas antigas terras pertencentes à *Lumber*, identificou a visibilidade do horizonte como uma das características chave da paisagem de *El Dorado*. Classificou três tipos de paisagem segundo a visibilidade de linhas de horizonte:

1. Simples: é aquele em que o horizonte se revela como uma linha. É a vista predominante (Figura 54).

**Figura 54** – Visualização para o horizonte tipo simples a partir de uma estrada rural em Bilac - SP



**Fonte:** Finati (2018)

No horizonte tipo simples a principal característica é que os elementos de visibilidade ou pontos focais da paisagem se concentram em uma única camada. A visibilidade para além dessa camada não é possível (Figura 55).

**Figura 55** – Visualização para o horizonte tipo simples a partir de uma estrada em Coroados - SP



**Fonte:** Finati (2016)

2. Múltiplas camadas: Há duas ou três linhas (camadas). É a vista predominante em áreas de transição entre as partes mais baixas e altas (Figura 56).

**Figura 56** – Visibilidade para o horizonte de múltiplas camadas em uma estrada rural de Bilac – SP



**Fonte:** Finati (2018)

3. Camadas infinitas: é aquele perceptível a partir do espigão mestre e de suas proximidades. Várias camadas em sucessão na linha do horizonte podem ser percebidas.

O Horizonte de camadas infinitas pode se apresentar como uma linha. No entanto, diferentemente do horizonte simples, não há uma única camada, as camadas em linhas se sobrepõem (Figura 57).

**Figura 57** – Horizonte de camadas infinitas em Bilac - SP



**Fonte:** Finati (2018)

Em linhas gerais, o horizonte de linha simples e o horizonte de múltiplas camadas permitem saber a localização do observador: se está no espigão mestre ou nas áreas baixas. Tendo a estrada como eixo, é possível definir vistas panorâmicas com: 1. Linha reta em perspectiva (plana e “tobogã”), 2. Linha curva/sinuosa, e 3. Subida/descida.

Por ser um elemento significativo dessa paisagem homogênea, o horizonte, será abordado em conjunto com os critérios de avaliação. Os critérios estabelecidos para avaliação cênica que Lampton (2006) propõe são: contraste, ordem, camadas, pontos focais, originalidade e integridade. A definição de cada critério é descrita no Quadro 6.

**Quadro 6** – Critérios de avaliação de paisagem cênica

<b>CRITÉRIOS</b>	<b>DEFINIÇÃO</b>
<b>Contraste</b>	Elementos da paisagem claramente discerníveis e diferentes, que coexistem lado a lado.
<b>Ordem</b>	Características naturais e culturais que formam padrões que dão sentido à paisagem.
<b>Camadas</b>	Sucessão de elementos da paisagem que se perdem no horizonte e proporcionam uma sensação de profundidade.
<b>Ponto focal</b>	Ponto para o qual o olho é inevitavelmente direcionado, que anima a paisagem pela sua dominância
<b>Originalidade</b>	Características distintas que são exclusivas ou simbólicas.
<b>Integridade</b>	Atributos naturais ou culturais distintos que permaneceram inalterados desde o século passado.

**Fonte:** Lampton (2006, p. 11)

No estudo para preservação de vistas do Monte *Camel Hump* (Austrália) a partir da rodovia, Mackay, Jensen e Farley (2012) consideraram ainda outros critérios. São os seguintes: amplitude, profundidade, padrões tradicionais da paisagem, ponto focal, qualidade dos elementos naturais, qualidade dos elementos construídos e presença de outras características naturais ou edificadas significativas. Existem algumas aproximações nos métodos. Nas duas avaliações é possível constatar os critérios de avaliação de camadas e ponto focal. O critério Horizonte, importante na paisagem *Lumber*, será utilizado para avaliar e constatar a visibilidade de uma paisagem de amplitude tendo como foco a linha do horizonte.

## 5.2. PAISAGEM CÊNICA NO *EL DORADO*: AVALIAÇÃO

Neste subcapítulo serão realizadas a avaliação da paisagem segundo Lampton (2006). Foram definidas seis cenas/vistas em pontos diferentes para análise: 1) Espigão mestre Tietê-Feio, 2 e 3) estradas delimitadas no plano inicial, 4 e 5) no antigo traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Recta Grande e 6) no antigo patrimônio Guatambu. Permite identificar e reconhecer paisagens-tipo.

Como metodologia de trabalho de campo, foram feitas tentativas preliminares

de identificar cenas/vistas representativas através do Google Earth. Posteriormente foram confrontadas com imagens in loco.

No estudo para Vermont (EUA), Lampton (2006) apresenta um sistema de pontuação/classificação com avaliação de 1 a 3 conforme critérios de identificação e importância na definição de características. Assim, vistas com qualidades positivas tem a maior pontuação.

A identificação e descrição dos critérios de avaliação permitem realizar a pontuação da paisagem de acordo com os seguintes parâmetros (Quadro 7) adaptados de Lampton (2006).

**Quadro 7** – Critérios e pontuação para avaliação cênica da paisagem de *El Dorado*

<b>CRITÉRIOS</b>	<b>PONTUAÇÃO</b>		
<b>Contraste</b>	(1) Alto	(2) Moderado	(3) Homogêneo
<b>Ordem</b>	(1) Fraco	(2) Moderado	(3) Forte
<b>Camadas</b>	(1) Sem elementos ou obstrução no primeiro plano	(2) Poucos elementos	(3) Muitos elementos
<b>Ponto Focal</b>	(1) Pontos focais desagradáveis	(2) Sem pontos focais distintos	(3) Pontos focais distintos e agradáveis
<b>Originalidade</b>	(1) Comum	(2) Interessante, mas não única	(3) única
<b>Integridade</b>	(1) Dominado pelo desenvolvimento	(2) Moderadamente intacto	(3) Paisagem única
<b>Horizonte</b>	(1) Não é possível visualizar o horizonte	(2) Horizonte simples	(3) Camadas simples ou infinitas definidas com clareza

**Fonte:** Organizado a partir de Lampton (2006, p. 11)

Ao aplicar o método de avaliação de paisagem cênica utilizado em Vermont, é possível obter as seguintes avaliações para *El Dorado*:

### 5.2.1 Proximidades do Espigão Mestre em Bilac-SP

O Espigão Mestre Tietê-Feio é a linha principal divisora das bacias hidrográficas identificada pela *Lumber* na Planta Parcial do Núcleo Colonial *El Dorado* (1920). Atualmente, uma estrada rural marca o local do Espigão Mestre. A partir desse ponto, inúmeras camadas podem ser observadas no horizonte. A área de pasto, cana de açúcar e outros plantios contrasta com a densa vegetação de mata visível no plano intermediário (Figura 58).

**Figura 58** – Visibilidade para o horizonte a partir das proximidades do Espigão Mestre Tietê-Feio em Bilac-SP



**Fonte:** (a) Finati (2018); (b) Google Earth Pro (2018)

1. Contraste: entre plantios diversos em lotes limítrofes, a mata preservada e o horizonte. Nota: 3.
2. Ordem: Estradas, cercas como limites de propriedades e faixas de plantio. Nota: 3.
3. Camadas: O ponto de visão no Espigão Mestre permite observar inúmeras camadas que se perdem no horizonte. Nota: 3.
4. Ponto Focal: a mata densa preservada, visível a meio plano. Nota: 2.
5. Originalidade: é uma paisagem padrão das terras da *Lumber*. Nota: 3.

6. Integridade: possibilidade de reconhecimento do espigão mestre e manutenção de lotes rurais e caminhos. Nota: 3.

7. Horizonte: visibilidade do horizonte de infinitas camadas. Nota: 3.

As imagens a seguir (Figuras 59 e 60) apresentam um trecho do espigão mestre. As curvas da estrada acompanham as curvas determinadas por essa linha divisora. As diversas camadas em linhas simples no horizonte se perdem.

**Figura 59** – Vista em direção ao traçado do espigão mestre em Bilac – SP



**Fonte:** Finati (2018)

**Figura 60** – Horizonte a partir do espigão mestre em estrada rural de Bilac – SP



**Fonte:** Finati (2018)

### 5.2.2 Estrada antiga próxima ao Patrimônio Taquary

Taquary foi um dos patrimônios projetados pela *Lumber*, entre os antigos patrimônios Biriguy e Bilac. A permanência do parcelamento rural realizado pela Companhia de Terras, visualizada em imagens aéreas, é confirmada no trabalho de campo a partir da identificação de elementos e componentes, como árvores e cercas demarcando os seus limites. A imagem mostra uma situação padrão da área rural (Figura 61).

**Figura 61** – Sedes de fazendas e lotes rurais às margens de antiga estrada, próximo ao patrimônio Taquary



**Fonte:** Google Earth Pro (2018)

1. Contraste: Entre elementos naturais e edificados. Estrada antiga e acesso para fazendas. Nota: 2.

2. Ordem: caminhos antigos. Nota: 3.

3. Camadas: Duas camadas definidas pelo córrego na baixada. Nota: 2.

4. Ponto Focal: uma árvore de porte marca a área do pasto. Nota: 3.

5. Originalidade: arranjo de fazenda tradicional. Nota: 2.

6. Integridade: permanência da relação entre estrada antiga e acessos.

Nota: 2.

7. Horizonte: linha de Horizonte simples. Nota: 2.

### 5.2.3 Antiga estrada próxima ao Córrego Grande

Em outra estrada de automóveis definida no plano de *El Dorado*, próximo ao córrego Grande, entre Recta Grande e Biriguy, as linhas do horizonte de camada simples definem a vista predominante das estradas oficiais. Nessa estrada, a Rodovia Vicinal Antônio Mestriner, árvores definem limites e marcos (Figura 62).

**Figura 62** – Lotes rurais às margens da rodovia Antônio Mestriner. Árvore como marco e limite de lote



**Fonte:** Google Earth Pro (2018)

1. Contraste: Entre área de plantio, árvores isoladas e mata a meio plano.

Nota: 2.

2. Ordem: árvores marcando os limites de lotes rurais. Nota: 2.

3. Camadas: poucas camadas mas grande amplitude. Nota: 3.

4. Ponto Focal: Árvore de porte que marca a estrada de acesso para lotes rurais e sedes de fazendas no bairro rural Pau Lavrado. Nota: 3.

5. Originalidade: árvore na margem da estrada marca a entrada do bairro.

Nota: 3.

6. Integridade: continuidade de limites de lotes rurais. Nota: 2.

7. Horizonte: linha de horizonte simples. Nota: 2.

5.2.4 Antiga Estrada NOB, entre Recta Grande e Biriguy – Visibilidade para o patrimônio Biriguy

Foto a partir de um ponto do antigo traçado da Ferrovia Noroeste do Brasil (atual estrada vicinal), entre Recta Grande e Biriguy (Figura 63). Não há árvores que marcam o local da antiga ferrovia, mas o traçado permanece. Ao longe o antigo patrimônio Biriguy.

**Figura 63** – Rodovia, Antiga Estrada NOB, entre Coroados e Birigui. Antigo patrimônio Biriguy ao fundo no horizonte



**Fonte:** (a) Finati (2018); (b) Google Earth Pro (2018)

A Figura 63 mostra uma vista a partir da antiga ferrovia, logo após a grande reta, no módulo Recta Grande. Nessa área a estrada cortava um grupo de lotes estreitos às margens do Córrego Congonhas.

1. Contraste: Conjunto de lotes rurais e o patrimônio Biriguy. Nota: 3.
2. Ordem: A estrada no antigo leito da ferrovia mantém as características do traçado. A localização de patrimônios segundo módulos, permite sua visualização. Nota: 3.
3. Camadas: Poucas camadas predominam neste trecho que acompanha a antiga ferrovia. Nota: 2.
4. Ponto Focal: O patrimônio Biriguy é destaque no horizonte. Nota: 3.
5. Originalidade: Visibilidade do patrimônio a partir da antiga ferrovia. Nota: 3.
6. Integridade: A relação entre patrimônio e parcelamento de lotes rurais. Nota: 3.
7. Horizonte: linha de horizonte simples. Nota: 2.

Ao longo da estrada vicinal entre Coroados e Birigui, por onde passavam os trilhos da EFNOB é claro a permanência do traçado da ferrovia, verificado pelas curvas típicas de projeto ferroviário (Figura 64). A curva da estrada atualmente era a curva determinada no decreto de concessão de ferrovias, com o raio mínimo de cem

metros. Algumas árvores às margens da estrada são implantadas posteriormente. Sugerem proteção contra vento ou barreira visual, assim como também delimitam a entrada das fazendas.

**Figura 64** – Curva na rodovia, antiga Estrada NOB entre Recta Grande e Biriguy



**Fonte:** Finati (2018)

A ferrovia percorria pontos mais altos, visto que não atravessa cursos d' água nesse trecho, permanecendo paralela aos cursos d' água. Somente próximo ao patrimônio Biriguy cruzava o Ribeirão/Córrego Baixotes. É o traçado da ferrovia que permite manter a excepcionalidade da paisagem.

#### 5.2.5 Antiga Estrada NOB, entre Recta Grande e Biriguy – Visibilidade para o Patrimônio Recta Grande

A identificação da permanência do eixo da ferrovia pode ser aplicada para o contrário, quando o olhar volta-se para Recta Grande (Figura 65). No entanto, nesse caso, as vistas a longa distância são restritas. Há apenas alguns elementos visíveis do patrimônio Recta Grande. Quanto mais próximo ao patrimônio, as vistas a longa distância se perdem. Diferentemente da cena anterior, árvores marcam os limites da estrada e dos lotes. Elas aparecem em sequência como elementos de ordem e definição de limites.

**Figura 65** Antiga Estrada de Ferro NOB, entre Coroados e Birigui. Visibilidade parcial para o antigo patrimônio Recta Grande



**Fonte:** (a) Finati (2018); (b) Google Earth Pro (2018)

1. Contraste: Entre lotes rurais e vegetação. Nota: 1.
2. Ordem: estrada no antigo leito da ferrovia. Árvores de grande porte marcam limites da estrada e de propriedades. Nota: 2.
3. Camadas: duas principais camadas. Nota: 2.
4. Ponto Focal: mata no final da estrada. Nota: 2.
5. Originalidade: Visibilidade parcial para o patrimônio Recta Grande a partir da estrada. Nota: 1.
6. Integridade: estrada segue o antigo leito da ferrovia entre Recta Grande e Birigui, permitindo a visualização. Nota: 3.
7. Horizonte: simples. Nota: 2.

#### 5.2.6 Conjunto da Fazenda Água Branca no Bairro Guatambu

A Fazenda Água Branca foi implantada pela Companhia *Lumber* no início do empreendimento. Fica localizada próximo ao patrimônio estação Guatambu. O detalhe na foto aérea permite uma vista panorâmica do conjunto em arranjo tradicional, com sede e colônia. Ainda hoje mantém as características do período de formação. Uma estrada de acesso perpendicular à linha férrea, no trecho da reta da estação ligava a fazenda ao patrimônio estação (Figura 66).

**Figura 66** – Entrada da fazenda Água Branca. Porteira e mata burro marcam a estrada de acesso, demarcada por árvores de porte



**Fonte:** (a) Finati (2018); (b) Google Earth

1. Contraste: caminho de acesso arborizado e mata ao fundo. Nota: 3.
2. Ordem: portão de entrada e mata burro; caminho de acesso; Distância da sede em relação à entrada. Nota: 3.
3. Camadas: portão de acesso, pasto/área de plantio/mata/sede e colônia definem as camadas. Nota: 3.
4. Pontos Focais: mata ao fundo reforça o horizonte. Nota: 3
5. Originalidade: existência de elementos tradicionais de fazendas do noroeste paulista. Nota: 3.
6. Integridade: permanência de componentes originais da fazenda da *Lumber*. Nota: 3.
7. Horizonte simples. Nota 3

A Tabela 1 apresenta o resultado obtido em *El Dorado*, após a identificação e reconhecimento dos principais componentes dessa paisagem.

**Tabela 1** – Avaliação da Qualidade Cênica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no antigo Núcleo Colonial *El Dorado*

	CONTRASTE	ORDEM	CAMADA	PONTO FOCAL	ORIGINALIDADE	INTEGRIDADE	HORIZONTE	TOTAL
I. Proximidades do espigão Mestre	3	3	3	2	3	3	3	<b>20</b>
II. Estrada antiga – Taquary	2	3	2	3	2	2	2	<b>16</b>
III. Estrada antiga – Córrego Grande	2	2	3	3	3	2	2	<b>17</b>
IV. Visibilidade para o patrimônio Biriguy	3	3	2	3	3	3	2	<b>19</b>
V. Visibilidade para Recta Grande	1	2	2	2	1	3	2	<b>13</b>
VI. Fazenda Água Branca - Guatambu	3	3	3	3	3	3	3	<b>21</b>

**Fonte:** Finati (2018). Adaptado de Lampton (2006)

A avaliação organizada de acordo com os critérios estabelecidos por Lampton (2006) permitiu reafirmar e comprovar que a paisagem em *El Dorado* é marcada principalmente pelo horizonte de linhas e camadas simples. O modo como os elementos nessas camadas se organizam depende dos demais critérios estabelecidos na avaliação. Assim, a pontuação máxima não é obtida em grande parte das cenas justamente pelo modo como os demais critérios se articulam.

A visibilidade a longa distância em *El Dorado* é verificada de formas sutil, as camadas simples se sobrepõem. Somente próximo aos espigões secundários e em áreas de transição é que os elementos nas camadas do horizonte são mais perceptíveis e tornam-se possíveis pontos focais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de paisagem cultural e histórica pode direcionar a diversos caminhos possíveis de análise. A escolha para o Núcleo Colonial *El Dorado* foi primeiramente conhecer e compreender o contexto histórico da paisagem. Em seguida analisar a morfologia de patrimônios, de modo a reconhecer os componentes da paisagem e sua articulação. Somente após esse reconhecimento e compreensão de quais eram as principais características tornou-se possível uma avaliação cênica da paisagem. As seis cenas escolhidas são apenas uma parte de um conjunto mais amplo e a metodologia apenas uma opção entre tantas outras. Surge como uma contribuição ao desenvolvimento de um inventário em uma paisagem, até então, pouco explorada.

A metodologia utilizada e desenvolvida em *El Dorado* pode ser aplicada em uma avaliação da paisagem e morfologia de patrimônios ao longo de outras ferrovias paulistas e respectivos Núcleos Coloniais e em projetos de mesma escala. Além disso, permite que outros pesquisadores utilizem dessa metodologia para ampliar o recorte e inventariar outras paisagens de preferência no Núcleo Colonial *El Dorado*, como por exemplo, nos remanescentes da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ocupados pela malha urbana em Birigui, Araçatuba e Coroados.

Por se tratar de uma pesquisa com caráter documental, todo seu desenvolvimento ocorreu conforme plantas e mapas antigos eram descobertos. Assim, os resultados a serem encontrados em outras pesquisas poderão ser distintos e nesse caso, a metodologia de análise deve ser adaptada às condições e materiais existentes. Além disso, a compreensão desses mapas a partir da identificação de camadas de informação e componentes é o que garantiu compreender o projeto de colonização.

Identificar, reconhecer e avaliar a paisagem de *El Dorado* possibilitou, portanto a compreensão da relação entre Ferrovia e Colonização, assim como a influência de ambas na formação do Núcleo Colonial. O resgate de material iconográfico confrontado com os componentes da paisagem e diretrizes dos decretos de colonização permite reconhecer ainda as forças que definem um projeto típico de colonização do início do século XX.

O reconhecimento dos tipos de parcelamento e a coexistência deles em um mesmo plano foi resultado das condições do sítio. As manchas com parcelamento

semelhante indicam uma homogeneidade no relevo e conseqüente acesso à água e estradas. É o relevo, portanto que definiu o parcelamento e a configuração do relevo permite a conseqüente formação de patrimônios nesse arranjo.

A comparação entre os projetos de cada patrimônio permitiu ainda verificar a formação de cada um e como ocorre a ligação e articulação entre espaços livres e respectivas edificações. Edificações religiosas, grupos escolares e estações ferroviárias eram locados de maneira estratégica para possuírem ligação entre si. Todos os projetos possuem uma ordem na definição de seu parcelamento.

Há muito a ser inventariado e avaliado ao longo das estradas do Noroeste Paulista. Caminhos antigos de colonizadores, edificações do início da colonização, os primeiros grupos escolares, paisagem dos índios caingangues que primeiro habitaram essas terras, árvores plantadas com o objetivo de servir a um limite de lotes ou fazendas e pequenos elementos ao longo de antigas estradas, como o Picadão Cavalleiro, são apenas parte de um conjunto maior de componentes e elementos que ainda precisam ser resgatados na história de *El Dorado*.

O estudo de *El Dorado* também permite catalogar paisagens locais e regionais reconhecíveis. Reconhecer as particularidades e potencialidades dessa paisagem permite traçar diretrizes de preservação. Destacar as melhores vistas auxilia na manutenção do caráter, identificando locais possíveis de não ocupação.

A paisagem ao longo das estradas de Birigui e Araçatuba, assim como em todo o antigo *El Dorado* são semelhantes e seguem a mesma configuração de linhas simples e relevo pouco acidentado. O caráter regional das terras da *Lumber* é mais forte do que o caráter local, pois sua singularidade é definida pelo conjunto e não por vistas individuais. Esse conjunto homogêneo olhado como um todo é o que define o significado de uma paisagem centenária.

## REFERÊNCIAS

BEIER, J. R.; CINTRA, J. P. “O Mappa da Capitania de São Paulo, de Wilhelm Ludwig von Eschwege: uma análise cartográfica”. In: **3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica**. Anais. Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG, Belo Horizonte, 2016.

BORGES NETO, C. **Manual didático de ferrovias**. Universidade Federal do Paraná, Depto. de Transportes, 2012.

BRASIL. Decreto nº 862, de 16 de Outubro de 1890. Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal. **Coleção de Leis do Brasil** - 1890, p. 2855 Vol. Fascículo. X. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-862-16-outubro-1890-523759-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.266, de 30 de Julho de 1904. Transfere á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxim, com algumas modificações das respectivas clausulas. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 3/8/1904, Página 3555 Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5266-30-julho-1904-527495-publicacaooriginal-1-pe.html>>. 1904a. Acesso em: 11 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.349, de 18 de Outubro de 1904. Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. 1904b. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 2/11/1904, Página 5172. Disponível em : <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5349-18-outubro-1904-527501-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.455, de 19 de abril de 1907. Approva as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional. **Diário Oficial** - 4/5/1907, Página 3086 Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6455-19-abril-1907-502417-publicacaooriginal-1-pe.html>>. 1907a. Acesso em: 01 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6463, de 25 de abril de 1907. Approva as clausulas para a revisão do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e modificação do traçado Baturú-Cuyabá. 1907b. **Coleção de Leis do Brasil**, de 31/12/1907 - vol. 002 (p. 795, col. 1) Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=571099&id=14434830&idBinario=15687543&mime=application/rtf>>. Acesso em: 11 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. **Coleção das leis do Brasil**. 1850. V. 1., P. 307 Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l0601-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0601-1850.htm)>. Acesso em: 11 ago. 2017.

CAVENAGHI, A. J. Uma leitura cartográfica da História: a formação territorial da Província de São Paulo durante o século XIX. **Projeto História**. São Paulo, (26), jun. 2003, p. 285-303.

CLAVAL, P. **A geografia cultural**. Tradução de Luíz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. 3. Ed. – Florianópolis: Ed. Da UFSC, 2007.

\_\_\_\_\_. A geografia cultural: O estado da arte. In: ROSENDAHL, Z. CORRÊA, R. L. (org.) **Manifestações da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999.

CLEMENT, D. **General Guidelines for Identifying and Evaluating Historic Landscapes**. Califórnia, 1999.

CORRÊA, R. L. A dimensão cultural do espaço: Alguns temas. In. ROSENDAHL, Z. **Espaço e Cultura**. Ano I. Rio de Janeiro: Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Espaço e Cultura, 1995. p 1-21.

\_\_\_\_\_. Paisagem e Geografia. In: NEGREIROS, C. **Literatura e Paisagem em diálogo**. Carmem Negreiros; Masé Lemos; Ida Alves. - Rio de Janeiro: Edições Makunaima, 2012. p. 29-44.

\_\_\_\_\_. **Sobre a Geografia Cultural**. Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2009. Disponível em: <<http://ihgrgs.org.br/artigos/contibuiacoes/Roberto%20Lobato%20Corr%C3%AAa%20-%20Sobre%20a%20Geografia%20Cultural.pdf>>. Acesso em: 30 maio 2016.

COSGROVE, D. A Geografia está em toda parte: Cultura e Simbolismo nas Paisagens Humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998 [1989], p. 83-123.

DEFFONTAINES, P. Regiões e paisagens do Estado de São Paulo. Primeiro esboço de Divisão Regional. **Geografia**. São Paulo, 1936 (Transcrito no Boletim de Geografia, n. 25, 1945, Rio de Janeiro).

ERCILLA, A. M. de; PINHEIRO, B. **Zona Noroeste** – 1928. São Paulo: Sociedade Imprensa Paulista, 1928.

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

GROTH, P. Frameworks for cultural landscapes study. In: GROTH, P. BRESSI, T. W. (org.). **Understanding Ordinary Landscapes**. Yale University Press, New Haven and London, 1997.

IBGE, COORDENAÇÃO DE CARTOGRAFIA. **Índice de nomes geográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011 – v.

LAMPTON, K. (edit.). **The Roadscape Guide** – Tools to Preserve Scenic Road Corridors, Champlain Valley Greenbelt Alliance, USA, 2006.

LANGER, J. O Mito do *Eldorado*: Origem e Significado no Imaginário Sul-Americano (Século XVI). In: **Revista de História** 136. USP. 1997. p. 25-40.

LEWIS, P. F. Axioms for reading the landscape: Some Guides to the American Scene. In: MEINIG, D. W. (org.) **The interpretation of ordinary landscapes**. Oxford University Press, New York, 1979. p. 11-32.

MACKAY, N.; JENSEN, S.; FARLEY, D. **Views to the Mountain**: A Scenic Protection Manual, Smart Growth Vermont, 2012

MARTINS, O. **Cel. Manoel Bento da Cruz**: Apontamentos Biográficos. Araçatuba: Norograf – Tipografia Noroestina LTDA. 1968

MCCLELLAND, L. et al. **Guidelines for Evaluating and Documenting Rural Historic Landscapes** NPS, USA, 1999. Disponível em: <[www.nps.gov/history/NR/publications/bulletins/nrb30/index.htm](http://www.nps.gov/history/NR/publications/bulletins/nrb30/index.htm)> Acesso em: 30 maio 2017.

MEINIG, D. W. The beholding eye: Ten Versions of the Same Scene. In: In: MEINIG, D. W. (org.) **The interpretation of ordinary landscapes**. Oxford University Press, New York, 1979. p. 33-48.

MELNICK, R. Z. **Cultural Landscapes**: Rural Historic Districts in the National Park System. National Park Service. U.S. Department of the Interior. Washington.1984.

MEYER, M. E. Identifying Important Scenic Views: Where They are and Why They are Important. In: WEBER, S. (org.). **Engagement, Education, and Expectations—The Future of Parks and Protected Areas**: Proceedings of the 2015 George Wright Society Conference on Parks, Protected Areas, and Cultural Sites. Hancock, Michigan: George Wright Society, 2016.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec - Polis, 1984.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos**: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

RAMOS, S. D.; MARTINS, O. **A cidade pérola em capítulos**. Araçatuba: Norograf, 1961.

RANGEL, A. Aspectos geraes do Brasil. In: GALVÃO, B. F. R. (org.) **Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro**. Tomo LXXVI. Parte I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913. p. 453-517.

SÃO PAULO. Decreto nº 1.458, de 10 de abril de 1907. Dá regulamento para a execução da lei n. 1045-C, de 27 de dezembro de 1906, que dispõe sobre imigração e colonização no território do Estado. 1907. **Actos do Poder Executivo**. Secretaria da A.gricultura, Commercio e Obras Publicas. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1907/decreto-1458-10.04.1907.html>>. Acesso em: 01 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei nº 545, de 2 de agosto de 1898. Modifica a lei . 323, de 22 junho de 1895. **Diário Oficial**. 09/08/1898, p.24365. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1898/lei-545-02.08.1898.html>>. Acesso em 01 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1.045-C, de 27 de dezembro de 1906. Dispõe sobre a imigração e colonização no território do Estado. 1906. **Diário Oficial**. 22/01/1907, p.241. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1906/lei-1045C-27.12.1906.html>>. Acesso em 01 fev. 2018.

SAUER, Carl O. A morfologia da paisagem. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998 [1925], p. 12-74.

SEIXAS, A. As arterias maximas que mantem o bem-estar do povo e a economia da nação. In: ERCILLA, A. M de, PINHEIRO, B. **Zona Noroeste – 1928**. São Paulo Sociedade Impressora Paulista, 1928. p. 97-101.

SWANWICK, C. **Landscape Character Assessment: Guidance for England and Scotland**. The Countryside Agency: Cheltenham, 2002.

TUDOR, C. **An Approach to Landscape Character Assessment**. Natural England: Reino Unido, 2014.

VASQUEZ, P. K. **Ferrovia e Fotografia no Brasil da Primeira República**. São Paulo: Metalivros, 2008.

WAGNER , P. L.; MIKESELL, M. W. Os Temas da Geografia Cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (orgs.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003 [1962], p. 27-62.

YAMAKI, H. Diagrama de Avaliação do Caráter de Paisagem, 2011.

\_\_\_\_\_. Entrevista concedida a Gabriela Iassia Finati. 22 abr. 2018

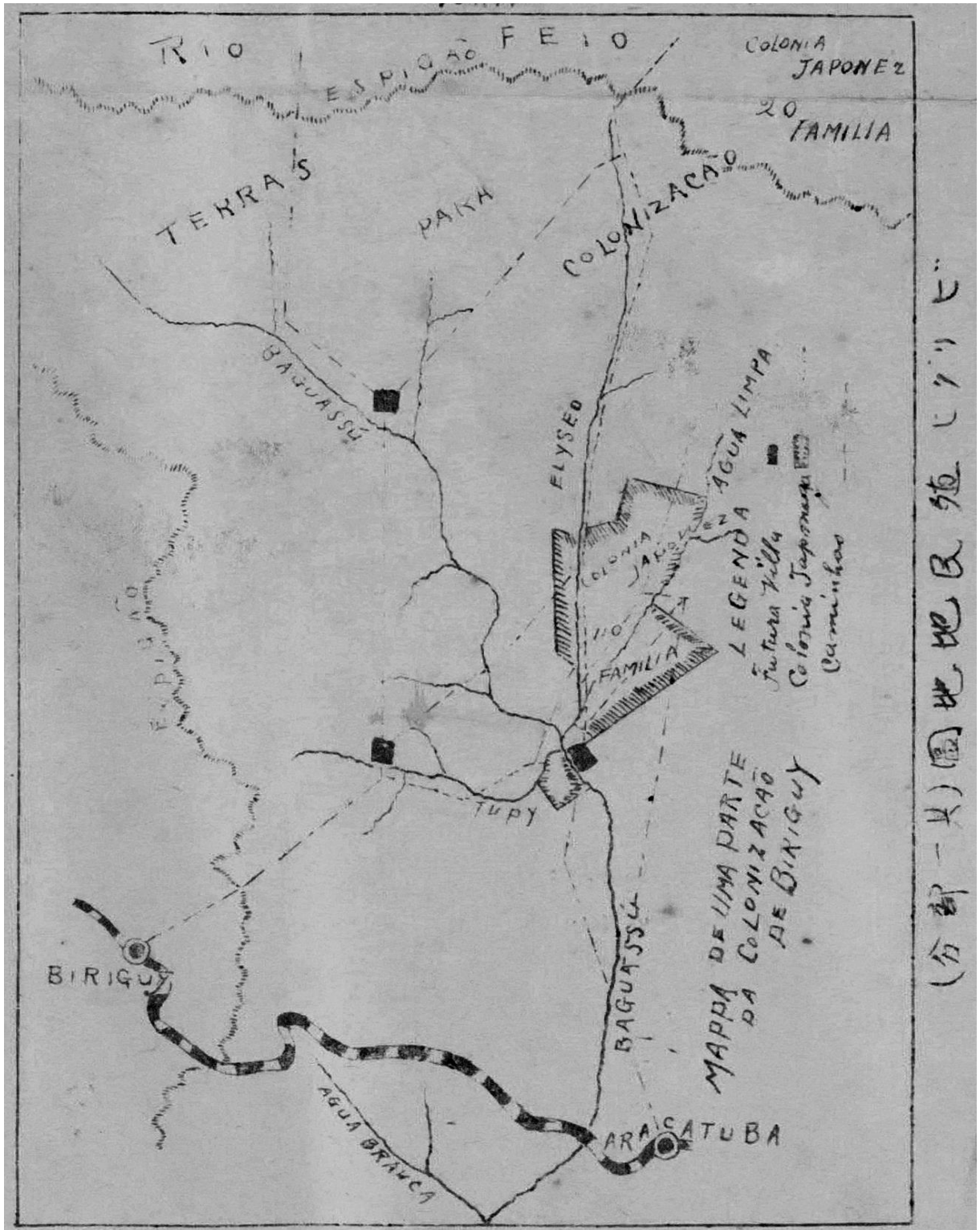
\_\_\_\_\_. **Terras do Norte: Paisagem e Morfologia**, Ed. Humberto Yamaki e UEL, 2017.

YEOMAN, K. P. **Rails of Change: The Hickson Trail Cultural Heritage Landscape Study**. Master of Urban and Regional Planning at Queen's University Kingston, Ontario, 2011.

**ANEXO**

ANEXO A

Mapa de uma parte da Colonização de Biriguy



Fonte: Acervo do Museu Histórico "Dr. Renato Cordeiro"