



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

CAIO CESAR TOMAZ DE OLIVEIRA

A ESTRUTURAÇÃO URBANA DA ALTA SOROCABANA: ASSIS E OURINHOS

BAURU

2022

CAIO CESAR TOMAZ DE OLIVEIRA

A ESTRUTURAÇÃO URBANA DA ALTA SOROCABANA: ASSIS E OURINHOS

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

Orientador: Prof. Dr. Nilson Ghirardello.

BAURU

2022

Oliveira, Caio Cesar Tomaz de.

A estruturação da Alta Sorocabana: Assis e Ourinhos
/ Caio Cesar Tomaz de Oliveira, 2023
197 f. : il.

Orientadora: Nilson Ghirardello

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual
Paulista (Unesp). Faculdade de Arquitetura, Artes,
Comunicação e Design, Bauru, 2023

1. Assis. 2. Ourinhos. 3. Morfologia Urbana. 4.
Colonização. I. Universidade Estadual Paulista.
Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design.
II. Título.

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE CAIO CESAR TOMAZ DE OLIVEIRA, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 12 dias do mês de dezembro do ano de 2022, às 19:00 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de CAIO CESAR TOMAZ DE OLIVEIRA, Intitulada **A Estruturação Urbana da Alta Sorocabana: Assis e Ourinhos**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/Unesp/Bauru, Professor Doutor EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESPFCLAssis, Prof. Dr. ANDRÉ FIGUEIREDO RODRIGUES (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis. Após a exposição pelo mestrando e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, o discente recebeu o conceito final: APROVADO. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Professor Doutor NILSON GHIRARDELLO

RESUMO

Este trabalho propõe-se a estudar os municípios de Assis e Ourinhos (SP), especialmente na compreensão de sua gênese, pela ótica da história urbana e do Arquiteto e Urbanista. Foram expostos os principais agentes envolvidos nesse processo que, atrelado a diversas características socioterritoriais e acima de tudo políticas, favoreceram a ocupação de terras na região e posteriormente a implantação das cidades. Vale ressaltar que a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) foi um agente de estruturação desses municípios no início do século XX, além de responsável por moldar seu desenho urbano e desdobramentos. A ferrovia começa a ser construída em meados de 1860 em Sorocaba (SP) e lança seus trilhos para o extremo oeste paulista no início da década de 1910. Seu traçado teve influência direta dos grandes latifundiários que detinham controle de vastas fazendas na área e conseguiam informações privilegiadas a respeito da construção de estações ferroviárias na zona que receberia a denominação de Alta Sorocabana. O objetivo era o de lotear terras próximas à futura estação e lucrar com o valor dos terrenos urbanos e rurais. A metodologia adotada se mostrou útil na sistematização, catalogação e tratamento de documentos, mapas e demais arquivos que possam ser úteis para a pesquisa. Por meio desse estudo foi possível obter respostas para algumas inquietações que foram surgindo, como estabelecer o grau de influência dessa elite política local nas legislações e seus desdobramentos no tecido urbano, evidenciando outros fatores que foram tão relevantes quando a EFS na estruturação das cidades, elencando que cada município teve um período distinto no fornecimento de infraestrutura urbana e como seu traçado foi influenciado pela topografia, mesmo localizando-se geograficamente próximas.

Palavras-chave: Assis; Ourinhos; Morfologia Urbana; Colonização; Urbanização.

ABSTRACT

This work proposes to study the cities of Assis and Ourinhos (SP), especially in the understanding of its genesis, from the perspective of urban history and of the Architect and Urbanist. The main agents involved in this process were exposed, which, linked to various socio-territorial and above all political characteristics, favored the occupation of land in the region and later the implementation of cities. It is worth mentioning that the Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) was a structuring agent for these municipalities in the early 20th century, in addition to being responsible for shaping their urban design and developments. The railroad began to be built in the mid-1860s in Sorocaba (SP) and launched its tracks to the extreme west of São Paulo in the early 1910s. privileged positions regarding the construction of railway stations in the area that would receive the name of Alta Sorocabana. The objective was to subdivide land near the future station and profit from the value of urban and rural land. The adopted methodology proves to be useful in the systematization, cataloging and treatment of documents, maps and other files that may be useful for research. Through this study, it was possible to obtain answers to some concerns that emerged, such as establishing the degree of influence of this local political elite on legislation and its developments in the urban fabric, highlighting other factors that were as relevant as the EFS in the structuring of cities, listing that each municipality had a distinct period in the provision of urban infrastructure and how its layout was influenced by topography, even being geographically close.

Keywords: Assis; Ourinhos; Urban Morphology; Colonization; Urbanization.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALESP - Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo

CEDAP - Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa

EF - Estrada de Ferro

EFS - Estrada de Ferro Sorocabana

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PR - Paraná

PRP – Partido Republicano Paulista

SP - São Paulo

UNESP - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização dos municípios de Assis e Ourinhos.....	9
Figura 2 - Ilustração da localização da Alta Sorocabana.....	17
Figura 3 - Registros paroquiais de terras preservadas no Acervo Público do Estado de São Paulo.....	20
Figura 4 - Mapa da Província de São Paulo - 1886.....	22
Figura 5 - Região do Vale do Paranapanema na segunda metade do século XIX...	26
Figura 6 - Mapa do Estado de São Paulo em 1904.....	29
Figura 7 - Mapa da Alta Sorocabana - Abreu (1972).....	30
Figura 8 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1900	34
Figura 9 - Projeto Urbanístico de Panorama - SP	45
Figura 10 - Proposta Urbanística Agache para a cidade do Rio de Janeiro	46
Figura 11 - Projeto Urbanístico de Paulicéia - SP	47
Figura 12 - Modelo de cidade que integrava a ferrovia	48
Figura 13 - Modelo que adaptou o traçado à ferrovia.....	48
Figura 14 - 1ª Variante do Traçado Urbano.....	49
Figura 15 - 2ª Variante do Traçado Urbano.....	50
Figura 16 - 3ª Variante do Traçado Urbano.....	50
Figura 17 - 4ª Variante do Traçado Urbano.....	51
Figura 18 - Traçado Urbano	52
Figura 19 - Variante do Traçado Urbano	52
Figura 20 - Variante do Traçado Urbano	53
Figura 21 - Trecho da escritura de venda da Fazenda Furnas.....	55
Figura 22 - Delimitação das fazendas pioneiras em Ourinhos - SP	56
Figura 23 - Localização de Ourinhos.....	58
Figura 24 - Trem inaugural da estação de Ourinhos em 1908	59
Figura 25 - Posseiros em comunidade indígena de Assis - 1905.....	63
Figura 26 - Representação da Fazenda Taquaral.....	66
Figura 27 - Mapa do Patrimônio Bispado de Assis.....	69
Figura 28 - Implantação Original de Assis - SP	70
Figura 29 - Localização da Estrada Boiadeira.....	71
Figura 30 - Delimitação da Bacia Hidrográfica do Médio Paranapanema	74
Figura 31 - Percorso natural do Córrego do Jacu em Assis na década de 1920.....	75
Figura 32 - Divisão Geomorfológica do Estado de São Paulo.....	77

Figura 33 - Topografia do núcleo urbano de Ourinhos	78
Figura 34 - Topografia do núcleo urbano de Assis	79
Figura 35 - Pioneiros retiravam madeira da densa floresta para a construção de suas residências em 1900	81
Figura 36 - Delimitação do município de Ourinhos pelas plantações de café no início do século XX	84
Figura 37 - Mapa Topográfico de Ourinhos	86
Figura 38 - Estrutura urbana em Ourinhos na década de 1920.....	87
Figura 39 - Núcleo original de Ourinhos	88
Figura 40 - Vista parcial da Praça Mello Peixoto de Ourinhos em 1928, localizada na parte sul “abaixo da linha”	89
Figura 41 - Vista parcial da Rua Amazonas em Ourinhos, localizada ao norte da Estrada de Ferro	90
Figura 42 - Plantação de Café na região Sudeste.....	91
Figura 43 - Projeto original de Assis.....	92
Figura 44 - Espacialização Urbana de Assis - 1930	94
Figura 45 - Espacialização Urbana de Assis – Patrimônio Bispado	95
Figura 46 - Celebração de missa em Assis - 1912	97
Figura 47 - Construção da Primeira Igreja Presbiteriana de Assis em 1921, na Av. 9 de Julho.....	98
Figura 48 - Primeira Igreja Metodista de Ourinhos	99
Figura 49 - Igreja Matriz do Senhor Bom Jesus	100
Figura 50 - Residência de pioneiros na região de Assis - 1910.....	102
Figura 51 - José Giorgi e seus construtores em Assis	104
Figura 52 - Registro Fotográfico da 2ª Estação Ferroviária de Assis	105
Figura 53 - O anuncio das inaugurações de melhorias na estação de Assis e Inauguração de deposito de locomotivas na estação de Assis em 3 de outubro	106
Figura 54 - Trecho da Reportagem do Jornal A Cigarra sobre a Companhia de Ferroviária São Paulo-Paraná.....	108
Figura 55 - Projeto Arquitetônico da 2ª Estação Ferroviária de Ourinhos	110
Figura 56 - Vista da Estação Ferroviária de Ourinhos.....	111
Figura 57 - A esplanada da estação de Ourinhos	112
Figura 58 - Descrição do Projeto para a Criação do Distrito de Paz de Assis	114
Figura 59 - Proposta de Criação do Município de Assis.....	115

Figura 60 - Planta do Patrimônio Bispado de Assis - 1916	118
Figura 61 - Trecho da Proposta de Criação do Distrito de Paz de Ourinhos	121
Figura 62 - Ofício sobre as informações solicitadas pelo Senado Estadual	124
Figura 63 - Reportagem de Jornal Informando Sobre a Criação do Novo Município	126
Figura 64 - Região Central de Assis	130
Figura 65 - Veículos pertencentes à Ford em Assis, no ano de 1925	132
Figura 66 - Condições da Rua Floriano Peixoto - 1920	133
Figura 67 - Fachada da edificação	134
Figura 68 - Fachada da Casa Amaral	135
Figura 69 - Grandes Armazéns Soutello	136
Figura 70 - Divisão de Ourinhos	137
Figura 71 - Localização das cidades de Marília e Presidente Prudente	139
Figura 72 - Início do Processo de Colocação das Sarjetas nas Vias de Assis	141
Figura 73 - Mapa de localizações e deslocamentos – década de 1930	142
Figura 74 - Prefeito José Galvão nas instalações da captação do Rio Turvo	153
Figura 75 - Antigos reservatórios para distribuição situados na Av. Altino Arantes (atual sede da SAE)	154
Figura 76 - Obras de Drenagem Urbana em Assis	155
Figura 77 - Mapa do arruamento da Vila Odilon	156
Figura 78 - Localização da Vila Odilon e das indústrias oleiras em Ourinhos-SP ..	160
Figura 79 - Fachada da 1ª Cadeia de Ourinhos	161
Figura 80 - Rua Rio de Janeiro e a vila Odilon ao fundo	162
Figura 81 - Localização das residências da vila Operária	163
Figura 82 - Localização da Vila Operária	165

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
Pertinência da dissertação	10
Objetivos da pesquisa	11
Metodologia.....	12
1 CAPÍTULO I: FORMAÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA.....	15
1.1 PROCESSO DE OCUPAÇÃO E CONSTRUÇÃO DO OESTE PAULISTA	21
1.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A DELIMITAÇÃO DA ALTA SOROCABANA.....	26
1.3 A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NA CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA	31
1.4 A IMAGEM DO CORONEL E SEU PAPEL NA GÊNESE URBANA	38
1.5 O URBANISMO ADOTADO NO OESTE PAULISTA	42
1.6 DESMEMBRAMENTO DA FAZENDA FURNAS E ORIGEM DE OURINHOS	53
1.7 O PROCESSO DE DOAÇÃO DE TERRAS NA FUNDAÇÃO DA CIDADE DE ASSIS.....	61
2 CAPÍTULO II: CHEGADA DA FERROVIA E ORIGEM DE ASSIS E OURINHOS	73
2.1 REDE HIDROGRÁFICA LOCAL	74
2.2 ASPECTOS TOPOGRÁFICOS E VEGETAÇÃO NATIVA.....	76
2.3 OCUPAÇÃO URBANA INICIAL DE ASSIS E OURINHOS	81
2.3.1 Ourinhos.....	81
2.3.2 Assis.....	90
2.5 FORMAÇÃO DO PATRIMÔNIO RELIGIOSO E SUA RELAÇÃO COM A GÊNESE URBANA	96
2.6 O TRAÇADO URBANO INICIAL DE ASSIS E OURINHOS E A CHEGADA DA FERROVIA	101
2.7 CRIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE ASSIS E OURINHOS	113
3 CAPÍTULO III: TRANSFORMAÇÃO URBANA PÓS FERROVIA	127

3.1 A REPÚBLICA E ASPECTOS URBANOS	129
3.2 INFRAESTRUTURA URBANA DE ASSIS E OURINHOS.....	136
3.3 CÓDIGO DE POSTURA E DEMAIS LEGISLAÇÕES URBANAS	145
3.4 ABASTECIMENTO DE ÁGUA E REDE DE ESGOTO	151
3.5 EXPANSÃO DA VILA ODILON EM OURINHOS E A VILA OPERÁRIA EM ASSIS	156
3.6 CONTEXTO ECONÔMICO DE ASSIS E OURINHOS NA DÉCADA DE 1920 .	166
CONCLUSÃO	169
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	173

INTRODUÇÃO

A singularidade do processo de estruturação do território paulista na metade do século XIX e início do século XX advém, em grande medida, de uma intensa atividade de ocupação de terras e a ação dos coronéis, responsáveis diretos, ou indiretos, pelo desmembramento de grandes fazendas, para assim, dar origem a diversas datas (ou lotes rurais) que posteriormente seriam negociados e formariam as cidades da região.

Como consequência dessa atividade, houve uma expressiva estruturação urbana que, em parte, compõe o objeto de estudo da presente dissertação de mestrado: estudar as novas cidades do oeste paulista, suas características físicas naturais, disputas políticas pela terra, influência da ferrovia no crescimento urbano até a década de 1930, sob o prisma da história urbana e da arquitetura e do urbanismo.

Para que o presente trabalho possa apresentar os resultados de maneira coerente, é proposta a divisão em três capítulos: Capítulo I - Formação da região da Alta Sorocabana: criação da Companhia Sorocabana; Capítulo II – Da terra desconhecida à criação dos municípios; e Capítulo III – Transformação urbana de Assis e Ourinhos pós ferrovia.

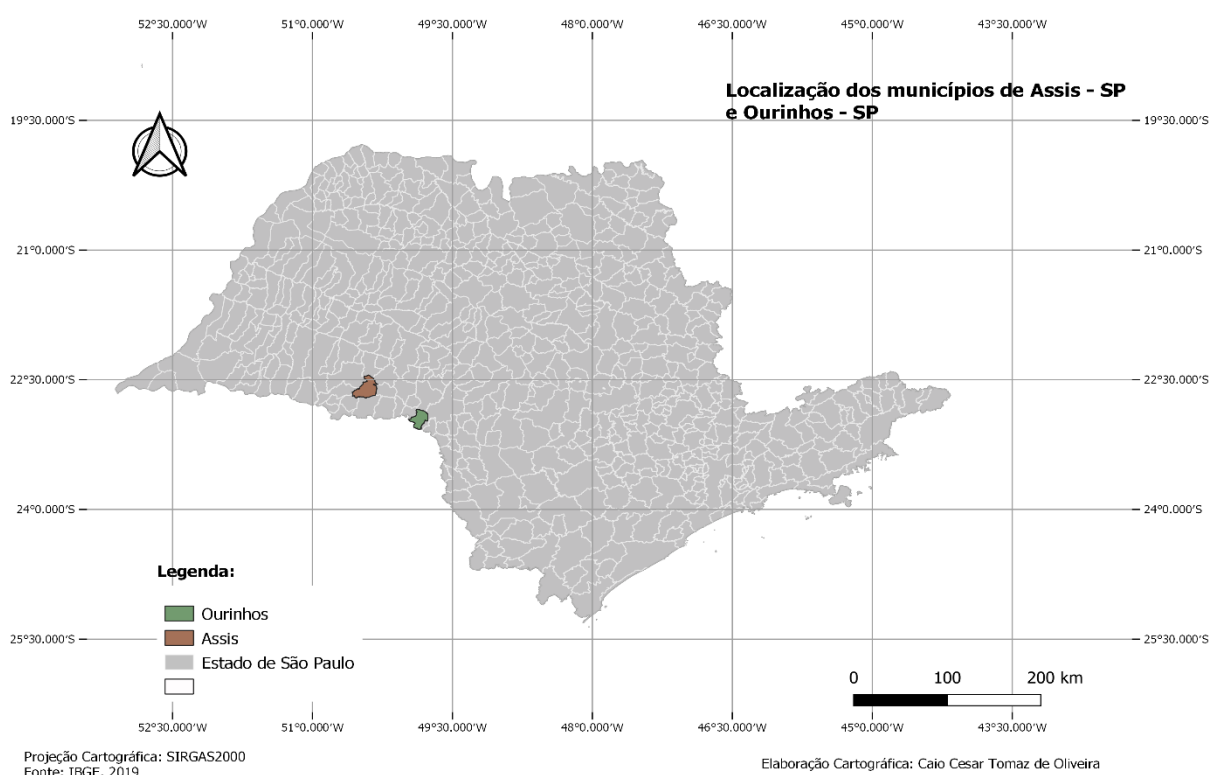
O Capítulo I abordará temas relacionados à ocupação da região da Alta Sorocabana, a importância da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) na gradativa ocupação do oeste paulista, particularmente na região entre o rio Paranapanema e o do Peixe, questões pertinentes ligadas ao movimento coronelista, a influência que a Lei de Terras (1850) teve nessa ocupação rural no estado de São Paulo, a expansão da cultura do café e sua relação com o desenvolvimento de novas cidades.

Esse capítulo também abordará o papel do coronel Jacintho Ferreira de Sá e do capitão Francisco de Assis Nogueira, que respectivamente adquiriram vastas terras na região de Ourinhos e Assis e foram responsáveis pela fundação das vilas iniciais que deram origem às cidades.

Contudo, cabe ressaltar que a abordagem era diferente entre Jacintho Ferreira de Sá e Francisco de Assis Nogueira, onde, Jacintho atuou diretamente com a criação de loteamentos particulares, que formaria o núcleo urbano de Ourinhos, outra característica apresentada neste processo foi o de especulação da terra rural com a construção de infraestrutura básica e a venda dos terrenos com o preço elevado.

Já Francisco de Assis Nogueira doou terras à Igreja Católica para a criação do patrimônio religioso, outro atributo presente nesse processo foi que essa doação seria em nome do padroeiro São Francisco de Assis. Essas metodologias diferentes na criação de novos municípios, mesmo que geograficamente próximos (Figura 1), evidenciam o potencial de se aprofundar a pesquisa na história urbana para compreender quais outros elementos possam ter sido diferentes ou até mesmo semelhantes. Os principais autores consultados neste processo são: Monbeig (1984), Leal (1948), Ghirardello (2002; 2010), Abreu (1973) e Marques (2009).

Figura 1 - Localização dos municípios de Assis e Ourinhos



Fonte: IBGE, adaptado pelo autor, 2022.

O Capítulo II trará um panorama histórico, territorial e urbanístico, focando principalmente nas características naturais da terra, como hidrografia, topografia, curvas de nível e presença de vegetação. Também serão apresentados os primeiros arruamentos de Assis e Ourinhos, o processo de emancipação municipal, a importância que a chegada da estação ferroviária tinha para as cidades e o contexto sócio-político do período conhecido como República Velha.

É retomada a discussão acerca das ações das elites políticas das cidades, contudo, o foco é apresentar a gênese urbana de Assis e Ourinhos e o patrimônio

religioso, já que no Capítulo I se debate a aquisição das terras rurais, enquanto no Capítulo II o foco é, principalmente, nos lotes urbanos dos municípios estudados.

Com o objetivo de recuperar materiais cartográficos e urbanísticos antigos, novas plantas retrospectivas elaboradas pelo autor serão desenvolvidas a partir de referências adquiridas na coleta de dados, serão elas: as plantas das cidades de Assis e Ourinhos (1910), a malha urbana e a rede hidrográfica (1915) e os mapas de expansão urbana (1905). Os principais autores utilizados como referência neste capítulo são: Silva (2003), Matos (1981), Deffontaines (1944) e Boscariol (2006).

Por fim, o Capítulo III abordará a década de 1920 até o fim da República Velha (1930), período marcado pela chegada da ferrovia nas cidades analisadas e o processo de expansão urbana pós ferrovia e sua infraestrutura implantada na época.

Ademais, explanam-se as consequências geradas por essa ação no aspecto urbano, sempre evidenciando processos semelhantes e os destoantes, para assim apontar as diferenças no crescimento de Assis e Ourinhos.

O uso de material de memorialistas locais, como fotografias e demais documentos não acadêmicos utilizados sempre estarão em contraponto com a bibliografia disponível, buscada em dissertações ou teses de doutorado para que haja um embasamento científico comprovado e que dê credibilidade ao material exposto.

Esse processo de comparação dos trabalhos acadêmicos também pode ser feito com a documentação dos órgãos públicos, jornais e fontes afins de informação disponível. Os autores mais utilizados nessa etapa da dissertação são: Silva (2003), Del Rios (1992), Boscariol (2006), dentre outros.

Pertinência da dissertação

Há um número até escasso de obras elaboradas por memorialistas locais (COBRA, 1923; AIMONE, 1975), artigos (FLOETER, 2007) e livros (DEL RIOS, 1992) e demais estudos que versam sobre a formação urbana dessas cidades nos ramos da História e da Geografia e contribuíram de forma positiva na elaboração deste projeto de pesquisa.

Sob essa perspectiva, é importante enfatizar que tais trabalhos que servem de referência para esta dissertação aborda um período histórico mais recente (principalmente a partir de 1970), isso acaba gerando uma carência em trabalhos que tenham como objetivo focar nos primeiros anos de criação dos municípios para um melhor entendimento do processo de formação das cidades.

Logo, essa abordagem espacial do crescimento dos municípios de Assis e Ourinhos será feita através de análise de mapas, fotografias, relatos e demais documentações que estiverem disponíveis para análise. Contudo, cabe ressaltar que é de vital importância a compreensão da gênese local dessas cidades à luz da Arquitetura e Urbanismo, já que o presente trabalho se enquadra no âmbito da história urbana e demanda uma análise espacial que será mais bem conduzida por arquitetos e urbanistas.

Objetivos da pesquisa

Desenvolver um estudo a respeito da formação espacial e dos primeiros arruamentos de Assis - SP e Ourinhos - SP, para, dessa maneira, entender como o traçado original foi concebido e quais agentes foram responsáveis pelo seu molde e seus desdobramentos. Além disso, é preciso avaliar outras questões, como:

1. Compreender o processo de ocupação da chamada Alta Sorocabana, a importância que a Estrada de Ferro Sorocabana teve na criação e desenvolvimento das cidades da região compreendidas entre o Rio Paranapanema e do Peixe;
2. Constatar a real influência que as elites políticas (os “coronéis”) tiveram no processo de compra e venda de terras da Fazenda Furnas em Ourinhos - SP, a doação de terras para a criação do Patrimônio Religioso em Assis - SP, para, desse modo, entender o processo de conversão desses lotes em núcleos urbanos;
3. Perquirir como se deu o processo de desenvolvimento de ambas as cidades: emancipação municipal, definição do traçado, o contexto topográfico e hidrográfico da gleba e da região e como a ferrovia influenciou nesse crescimento até o ano de 1930;
4. Concretizar o processo de recomposição da historiografia urbana de Assis e Ourinhos no início do século XX (1909 até 1930), evidenciando os resultados por meio de plantas que englobam a gênese urbana, que visa delinear um paralelo entre as cidades e demonstrar os aspectos semelhantes e distintas durante as três décadas pesquisadas.

Metodologia

O processo metodológico utilizado na presente dissertação foi separado em três partes para auxiliar na análise dos documentos encontrados, assim, as etapas foram divididas em: pesquisa bibliográfica inicial; catalogação, análise e reprodução de dados através de textos, elaboração de figuras e mapas; e o desenvolvimento e finalização da presente dissertação.

A primeira etapa compreende a pesquisa, leitura e catalogação de quaisquer textos, mapas e demais informações consideradas relevantes para o início da pesquisa. Como forma de segurança, tais arquivos foram salvos em pastas digitais no computador pessoal do autor, além de armazenar esses dados no Google Drive e em *pen drive* pessoal.

Essa primeira etapa consistiu na leitura de bibliografia básica para a compreensão do contexto sócio-político da região, que engloba ‘Coronelismo, Enxada e Voto’ de Nunes (1948), ‘A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista’ de Ghirardello (2010) e ‘O papel da estrada de ferro nas transformações socioespaciais da zona Alta Sorocabana’ de Marques (2009), dentre outros autores.

De outubro até dezembro de 2020 foram realizadas pesquisas virtuais de instituições que pudessem abrigar materiais sobre Assis e Ourinhos, logo, o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) apresentava material cartográfico de ambas as cidades digitalizado e disponível para consultas e a realização de *download* do material. Foram obtidos cerca de oito mapas dos municípios que datam da década de 1920 até meados de 1980. Cabe ressaltar que nem todos os mapas seriam considerados relevantes para a pesquisa, por justamente abrangerem um arco temporal que não condiz com a presente investigação.

Nesse período também houve uma visita presencial a APESP para o processo de catalogação de material, contudo, por haver muitas restrições de permanência em espaços públicos em decorrência da pandemia, o ideal seria realizar outras visitas para concluir essa etapa. Também foi consultado o Museu Municipal Histórico e Pedagógico de Ourinhos, localizado às margens da linha férrea da cidade.

Essa visita teve como objetivo a consulta de materiais históricos e objetos que fornecessem embasamento teórico relevante para a pesquisa. Foram obtidos materiais fotográficos que datam da chegada da ferrovia à cidade, a vida do Coronel

Jacinto Ferreira de Sá e a gênese urbana.

Além disso, foi realizada na cidade de Assis, especificamente no Museu do Ferroviário 'Agenor Francisco Felizardo', visita para a obtenção de mais arquivos físicos. Outras consultas virtuais foram realizadas ao acervo digital da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP), na qual foi possível encontrar o primeiro Código de Postura de Assis (1918) e a lei de criação do distrito de paz em Ourinhos (1915) e Assis (1917).

Outra visita foi realizada ao Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP), que pertence à UNESP de Assis e é um importante centro de preservação da memória do Vale do Paranapanema (com ênfase para o município de Assis – SP).

Foram encontradas 198 caixas com documentos e 163 livros de registros da Câmara Municipal de Assis que datam entre 1916 a 1963. Uma das iniciativas da CEDAP é a realização do 'Projeto Memórias do Vale do Paranapanema' que conta com 10 rolos de material microfilmado que datam entre 1847 a 1919. A preservação desse material foi de vital importância não apenas para esta pesquisa, mas também para futuros trabalhos que abordem as cidades da região.

A segunda etapa da metodologia consiste na montagem cronológica da história urbana das cidades pesquisadas entre a década de 1900 a 1930 por meio de mapas cartográficos, imagens e textos. Os mapas da dissertação serão elaborados com programas de computador como o QGIS e AutoCAD, sempre utilizando mapas fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e prefeituras locais como referência.

Como citado anteriormente, a verificação dessas fontes bibliográficas e materiais dos memorialistas precisa ser realizada justamente para assegurar a sua veracidade e assim fornecer para a pesquisa dois modelos distintos de fontes bibliográficas. Já o material cartográfico encontrado necessita de um aprofundamento em relação aos livros que tratam de implantação de infraestrutura urbana local (MASCARÓ, 2005) ou de Morfologia Urbana (LAMAS, 1993) para que haja uma melhor interpretação do conteúdo.

O primeiro passo foi a reconstrução da topografia local de ambas as cidades por meio do AutoCAD a partir de arquivos disponibilizados no site das prefeituras e da APESP. Esse processo consiste em apontar a rede hidrográfica, o relevo original e a localização de importantes elementos urbanos (igreja, praça, fórum) e o arruamento inicial. Esse processo de reconhecimento territorial dará escopo para a compreensão

das dinâmicas territoriais de Assis e Ourinhos entre 1900 a 1930.

A terceira e última etapa da metodologia abarcou a elaboração da redação e finalização da dissertação.

1 CAPÍTULO I: FORMAÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA

Historicamente, o estabelecimento do que viria a ser o Estado de São Paulo deu-se no século XVI, sendo denominada como Capitania de São Vicente graças ao fundador da primeira vila do país (Vila de São Vicente, em 1532) por Martim Afonso de Souza.

A ocupação advém de forma semelhante ao ocorrido na região Nordeste brasileira, pelo litoral e privilegiando o plantio e cultivo da cana e posteriormente a construção de engenhos. Contudo, tal atividade apresentou diversos problemas na sua produção pela baixa qualidade do solo local e a distância até chegar aos principais portos europeus para serem comercializados (FAUSTO, 2001, p. 91).

Fausto (2001, p.92) aponta que há então um processo de crise que ocasiona um abandono por parte da Coroa Portuguesa com relação aos moradores da Vila de São Vicente, acarretando uma mudança gradual dos moradores para outras regiões da capitania. Um grupo decide subir a Serra do Mar e chegam até um povoado fundado pelos padres jesuítas Manuel da Nóbrega e José de Anchieta, em 1554.

Abreu (1988) reforça que a atuação dos bandeirantes permanece até meados do século XVIII e XIX, quando o estado de São Paulo volta a ser ofuscado por Minas Gerais e sua rica produção de ouro. Como forma de contornar essa situação, a cidade de Sorocaba acaba apresentando importância para a economia local e regional, pois uma estrada que ligava a cidade até Porto Alegre é finalizada e possibilita a passagem de mulas e gado, tornando a cidade um entreposto comercial para os chamados tropeiros.

Tal ato propicia a criação de um triângulo formado por Porto Alegre, Sorocaba e Minas Gerais e foi alimentada até a chegada da ferrovia na cidade e a perda da importância econômica dos velhos caminhos (ABREU, 1988 apud D'INCAO; NASCIMENTO, 2006).

Com a chegada do século XIX, outras regiões do estado de São Paulo acabaram sendo exploradas, como foi o caso do Oeste Paulista, ocorrendo principalmente após a segunda metade do século XIX e, de acordo com Monbeig (1984), é representada por dois grupos humanos principais: os mineiros e os indígenas. A população nativa, em sua grande maioria Kaingang e Cayuás e os Xavantes, foram os pioneiros em desbravar terras, queimar a mata e utilizar o solo para cultivo.

O grupo mais importante era o dos tupis-guaranis, designados com caingua ou cayuá, denominação posterior aos primórdios da evangelização. Estavam disseminados pela bacia do Paraná, ao sul do Tietê. Habitavam terras mais a leste os tupiniquins, que tinham adotado a língua tupi-guarani. Esses tupis tinham submergido, mas não destruído, populações preestabelecidas, que pertenciam às diversas ramificações da nação já. Por entre elas, os caiapós dominavam as diversas partes dos planaltos compreendidos entre o rio Grande e o Tietê. Mais dispersos, formavam os xavantes, designados pelo nome de coroados, a partir do século XVIII, distribuíram-se tanto pelos planaltos paulistas, como pelas regiões do Paraná e do Brasil Meridional. No fim do século XIX, encontravam-se cinco pequenos grupos, entre o rio Peixe e o Aguapeí (MONBEIG, 1984, p. 130).

Abreu (1988) elucida que o povo Kaingang (Coroados) habitam boa parte do vale do rio Peixe e acabaram recebendo esse nome graças a seu corte de cabelo que incluía um desenho de coroa no topo da cabeça. Foi a tribo que mais resistiu à colonização branca graças a sua localização. A população Cayuás habitava a margem direita do vale do rio Paranapanema e tinha vastas terras de campos de agricultura, contudo, foram os primeiros a serem escravizados e sua população acabou deixando de existir.

O autor ainda complementa que o povo Xavante era considerado pelos colonizadores brancos como sociáveis e se estabeleceram na bacia inferior do Rio Pardo, entre Mato Grosso e São Paulo. Contudo, mesmo sendo considerados como sociáveis, acabaram apresentando grande resistência e participaram de batalhas sangrentas contra os posseiros e bandeirantes na tentativa de manutenção de suas terras; todavia, tal ato foi em vão e acabou dizimando a população.

O segundo elemento importante nessa ocupação das terras do Oeste Paulista foram os mineiros que em sua grande maioria estavam fugindo de conflitos armados, como diversas revoltas liberais em 1842 e a Guerra do Paraguai (1865-1870) e assim acabam adentrando o território paulista até chegar à bacia do rio Paranapanema, principalmente na região do rio Peixe.

Entrementes, a região estudada nesta dissertação, localizada entre os rios Paranapanema e Peixe, passou por diversas nomenclaturas durante o século XIX, como Vale do Paranapanema e Sertão do Paranapanema e posteriormente se adotou o termo Alta Sorocabana em decorrência da expansão da Estrada de Ferro Sorocabana no século XX.

Matos (1981) aponta que também havia a denominação de Oeste Paulista, contudo, tal alcunha foi utilizada de forma genérica para identificar variadas terras que foram ocupadas durante a 'marcha da expansão urbana', gerada principalmente pelo aumento do cultivo de café no estado de São Paulo e o suporte que as ferrovias davam para o escoamento dessa produção até os portos no litoral.

A região também era conhecida pela grande presença de uma população indígena que não tinha tido contato com a população branca em geral. Sob esse aspecto, Sposito (1983, p. 32) ressalta que os primeiros moradores da área foram os indígenas coroados, além deles, houve um processo ainda no século XIX em ocupar 'terras desconhecidas'. Ainda no ano de 1856, o desbravador José Teodoro de Souza se apropria de uma vasta extensão de terra no chamado Sertão do Paranapanema e dá início a um processo cada vez maior de criação de vilas na região (Figura 2).

Figura 2 - Ilustração da localização da Alta Sorocabana



Fonte: Camacho, 2019.

Por meio da Figura 2 é possível notar três delimitações da região conhecida como Alta Sorocabana, a primeira estabelecida por Millet (1938), a segunda foi concebida por Leite (1972) e a terceira por Abreu (1972) e que foram objeto de estudo de diversos autores por não haver esse consenso no processo de delimitação de tal área. Isso mostra que a zona despertou o interesse de diversos pesquisadores por apresentar características de ocupação relevantes.

Alguns fatores atuaram diretamente nesse processo de ocupação territorial inicial, como o desenvolvimento do sistema capitalista no país, a promulgação da Lei de Terras (1850), a proibição paulatina da escravidão e a vinda de trabalhadores europeus para o Brasil (SALLUM JR, 1982, p. 9).

Abreu (1972, p. 20) observa que outros fatores influenciaram nesse processo de ocupação de terras no Paranapanema, indicando que “o processo foi também alimentado pela decadência da mineração e pela Guerra do Paraguai, que expulsava das zonas velhas aqueles que temiam ser convocados”. Esse trecho descrito por Abreu pode ser complementado com as falas de Sposito (1983) que afirma que isso ocorreu paralelamente a um processo de mudança da economia do Rio de Janeiro para São Paulo, pois a expansão cafeeira já havia se estabelecido no Vale do Paraíba”.

Outro aspecto relevante nesse processo foi a promulgação da Lei de Terras (1850), importante ferramenta que serviu de pretexto para a ocupação de diversas terras no estado. Sobre esse aspecto, Sallum Jr. (1982) aponta:

Sancionar, dentro de certas condições, todas as formas de aquisição de terra existentes até então: por concessão governamental (sesmarias), por ocupação (posses) e por compra. Todas as demais terras, à exceção das que se encontravam aplicadas em algum uso público, eram consideradas devolutas [...] transformava assim toda a terra em mercadoria, a que só se podia ter acesso legal através da compra (SALLUM JR., 1982, p. 15-16).

Sobre esse tema, a pesquisadora Lígia Osório apresenta um trabalho intitulado ‘Terras devolutas e latifúndio: efeitos da Lei de 1850’ (1996) que versa sobre essa temática da aprovação da Lei de Terras e comenta que havia uma dinâmica por parte da classe proprietária dessas vastas áreas em amenizar a ação do Estado, pois o mesmo tentava impor “uma disciplina jurídica clara ao processo de ocupação de terras.

A autora ainda salienta que essa tática se deu em três estágios” e que esses estágios variam entre “o primeiro, que era resistir ao máximo à essa aprovação da legislação, o segundo era centrado em inserir dispositivos legais na redação da Lei para tentar amenizá-la e o terceiro era o uso do poder político para evitar a aplicação do decreto”.

O projeto que posteriormente se tornaria a Lei 601 (Lei de Terras) foi construído gradativamente a partir da década de 1820, após diversas tentativas de se

implementar políticas por parte do Governo Federal para reverter a ocupação de terras por posseiros e de sesmarias. Cavalcante (2005, p. 4) enfatiza que no ano de 1843 é apresentado um esboço que foi aprovado pelos deputados do Império e apresentava as seguintes propostas:

1) Regularização da propriedade territorial:

- Revalidar as sesmarias caídas em comisso;
- Legitimar as posses do período superior a um ano e um dia e que não ultrapassassem meia légua quadrada no terreno de cultura e duas léguas nos campos de criação;
- Registrar e demarcar as posses num prazo de seis meses. Após esse prazo, aplicar multa e após seis anos seriam incorporadas ao Estado.

2) Atribuições do Estado:

- Imposto territorial;
- Taxa de revalidação das sesmarias e legitimação das posses;
- Promoção de venda de terras devolutas, em porções nunca inferiores a $\frac{1}{4}$ de légua quadrada [...];
- Proibição de concessão de novas sesmarias, somente terras na faixa de 30 léguas da fronteira;
- Proibição de novas posses.

3) Colonização Estrangeira:

- Os recursos assim como os impostos arrecadados nas vendas de terras serviriam para financiar a vinda de 'colonos livres' (CAVALCANTE, 2005, p. 4).

Essa proposta teve suas alterações e posteriormente foi aprovada em 1850, contudo, manteve os temas mais pertinentes: a regularização territorial e a imigração de trabalhadores. Também ficou estabelecido que a aquisição de terras só poderia ser realizada através da compra, sendo vedada a concessão de novas sesmarias e a ocupação por posseiros, salvo exceção de terras localizadas a dez léguas do limite territorial.

Nesse processo de regulamentação de venda das terras, o termo 'terra devoluta' se tornou cada vez mais relevante, uma vez que era definido como "toda terra que não estava sob os cuidados do poder público em todas as suas instâncias (nacional, provincial ou municipal) e aquelas que não pertenciam a nenhum particular, sejam estas concedidas por sesmarias ou ocupadas por posse" (CAVALCANTE, 2005, p. 4).

Montellato (2000) destaca que essa terminologia acaba entrando em conflito com o significado vigente da época em que definia terra devoluta como "terra cujo concessionário não cumpria as condições impostas para sua utilização, o que

ocasionava a sua devolução para a Coroa”. Contudo, o termo acaba apresentando no decorrer dos anos um significado vago e sem uso.

Após quatro anos da aprovação da Lei de Terras é idealizada a regulamentação, em 1854, por meio do decreto 1318, de 30 de janeiro de 1854. Esse decreto apresenta diversos aspectos que deveriam ser cumpridos para que a terra pudesse ser revalidada pelo Governo Federal, dentre eles a necessidade de registrar essas terras nas paróquias locais.

MOTTA (1998, p. 161) aponta que uma das ferramentas utilizadas pela Coroa nesse processo foi a utilização do espaço físico da Igreja Católica para a realização desses cadastros. O autor enfatiza que “os vigários paroquiais eram responsáveis de receber as declarações com duas cópias, dispondo, o nome da terra possuída; designação da freguesia em que está situada, se o tiver; sua extensão se for conhecida e seus limites”. Por meio da Figura 3 é possível ver o estado de conservação de tais documentos disponíveis para a consulta pública.

Figura 3 - Registros paroquiais de terras preservadas no Acervo Público do Estado de São Paulo



Fonte: APESP, 2020.

Mesmo com esse processo de regulamentação de terra no Brasil Imperial, Holloway (1984, p. 173) evidencia um certo sentimento de fracasso, justamente pelo número reduzido de novas posses sendo legitimadas ou a revalidação das sesmarias existentes, conforme exigia a legislação. Holloway (1984) ainda aponta que o Governo deixou de inspecionar terras públicas em 1878 por achar esse processo ineficaz.

Sob essa perspectiva, o processo de ocupação de terras no atual Estado de São Paulo apresenta um drástico crescimento e com ele a expansão no número de vilas e cidades. Monbeig (1984, p. 131) aponta que “no final do século XVIII havia cerca de 18 núcleos urbanos, já em 1879 esse número aumentou para 161, sendo 44 criados apenas na última década”.

A região conhecida como Alta Sorocabana foi influenciada diretamente pelo processo do binômio ‘café-ferrovia’, essa alteração afeta diretamente a expansão de suas fronteiras, reforçando a ocupação de terras e a criação de novas cidades que vieram antes e depois da implantação da malha ferroviária (MATOS, 1981).

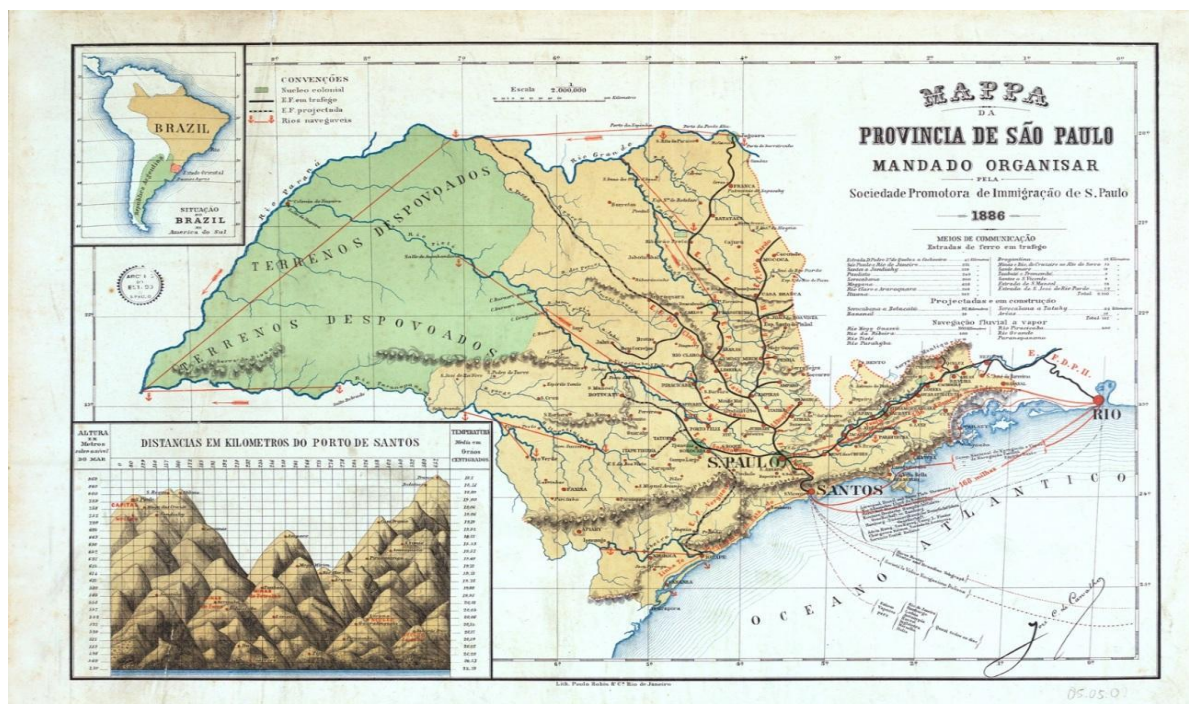
1.1 PROCESSO DE OCUPAÇÃO E CONSTRUÇÃO DO OESTE PAULISTA

A região oeste do Estado de São Paulo é definida por Silva (1988, p.150) como a área entre o rio Paranapanema ao sul, rio Paraná ao oeste, rio Tietê ao norte e rio Grande ao leste e o acesso a essa região se deu principalmente no final do século XIX e início do século XX.

Pupim (2008, p.42) frisa que esse processo de ocupação de terras na região seguiu um modelo simples para atingir terras mais distantes: acompanhar os espigões entre os principais rios da região como uma forma de se alcançar um maior acesso aos limites ainda desconhecidos do estado.

De acordo com informações obtidas em mapas oficiais da Província de São Paulo no século XIX, essa zona era considerada “terra desconhecida habitada por indígenas selvagens ou área de terrenos despovoados” (Figura 4).

Figura 4 - Mapa da Província de São Paulo - 1886



Fonte: Sociedade Promotora da Imigração (Domínio Público), 1886.

A Figura 4 ilustra bem o panorama do final do século XIX em relação ao conhecimento dessas terras a oeste no Estado de São Paulo, sempre representadas em tom verde para evidenciar as terras já ocupadas na província.

O Governo de São Paulo deu início às primeiras expedições por meio da Comissão Geográfica e Geológica na região oeste no final do século XIX, expulsando e exterminando os indígenas que habitavam o local. Logo, a sua presença que se constituía em ‘ameaça’ havia sido excluída dessa zona, abrindo um leque de novas possibilidades de exploração. Com isso, foi possível realizar, mesmo que paulatina, a tomada das terras que eram devolutas e dar início ao povoamento e eventual plantio.

Monbeig (1984, p. 25) aborda em suas pesquisas esse processo inicial de posse não apenas no estado de São Paulo, como também a presença de bandeirantes em Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais no século XVIII e em como a crise da mineração teve impacto direto na ocupação de extensas áreas no estado durante o século XIX.

Essa tomada gradual de terras começa a ocorrer principalmente pela busca cada vez maior por parte dos posseiros em áreas com potencial de pecuária e posteriormente cultivo de plantas, gerando assim cidades nesse processo, como São

Simão, em 1850, e São José do Rio Preto, em 1852 (MONBEIG, 1984, p. 125).

Monbeig (1984, p. 167-169) estabelece períodos distintos no processo de empossamento do território, sendo o primeiro momento marcado pelo cultivo de café em boa parte do estado, o segundo período é justamente quando ocorre essa diversificação de cultivos, criação dos primeiros núcleos urbanos em meados da primeira década de 1900 e se estende até 1940, quando a região Oeste foi completamente incorporada.

Esse primeiro grupo de exploração apresentava características distintas, como o emprego de cultivo de subsistência, não gerando assim uma propriedade plenamente capitalista na região. Esse processo não constitui uma transformação no território, como a que será vista pelos fazendeiros pioneiros no final do século XIX (CANO, 1977, p. 45).

Nesse processo cada vez mais frequente, os fazendeiros exercem um papel de protagonismo em conjunto com empresas do ramo imobiliário, as quais foram responsáveis pela fundação das primeiras propriedades rurais e posteriores núcleos urbanos.

Pupim (2008, p. 42) aponta que novos cultivos foram sendo acrescentados na região para que houvesse uma maior garantia de produção agrícola e posteriormente sua exportação. Outrossim, se faz necessário elencar a importância que os patriarcas dessas terras tiveram para o estabelecimento das cidades na região. Seu poder e influência na zona se dava pelo controle das intendências, câmara dos vereadores ou dos partidos políticos da região em um típico procedimento coronelista.

Havia uma troca de interesses, o coronel se tornava o benfeitor da cidade e com isso angariar votos (de cabresto) para si e para seu grupo político. Os fundadores das cidades também eram proativos na política da região e do estado, assim ganhando notoriedade para além da sua esfera municipal de atuação (GHIRARDELLO, 2002, p. 58).

Silva (1988, p. 149) explica que justamente esse fundador estava diretamente ligado a um político da esfera estadual e havia troca de favores, em que os votos eram barganhados em troca da proteção do governo central. Com isso, criou-se certo 'curral eleitoral' já que o poder de barganha do fundador aumentava em função do seu prestígio político.

O processo de obtenção da soberania do município era um encargo do fundador e mais um motivo para aumentar o poder político do patriarca na cidade,

logo, o nível de influência do coronel era primordial. Uma vez obtido o status de município, a sua notoriedade aumentava exponencialmente e ele conseguia ter total controle da intendência e da câmara de vereadores, alvitando e apoiando pessoas do seu círculo de confiança a cargos públicos, ou tornando-se o prefeito (SILVA, 1988, p. 149).

Silva (1988, p. 150) indica que a expansão agrária vista na região oeste foi apoiada na propriedade rural de pequeno e médio porte e propiciou o desenvolvimento urbano. Além disso, ainda reitera que é possível apontar quatro fatores importantes no estímulo desse desenvolvimento: a) a expansão mais acentuada da cafeicultura; b) presença de uma classe média rural; c) existência de regiões férteis em abundância e sem utilização; e d) implementação de uma rede viária totalmente baseada no transporte ferroviário. Ainda é possível notar certas peculiaridades na criação dessas cidades:

A fundação de novas cidades neste contexto torna-se um negócio lucrativo e um fator de ascensão social e de controle político do território. Este processo, de caráter social e de controle essencialmente privado e capitalista, condiciona a ocupação da região oeste e influência total em sua formação social e econômica quanto o urbanismo. Fundar cidades na fronteira oeste paulista seguia duas motivações básicas: lucro e poder. A lucratividade provinha da atividade imobiliária e o poder do controle local. Assim, a fundação de patrimônios torna-se um negócio atraente. A competição entre os patriarcas pelo poder político estimulava a competição entre as cidades, criando assim um ambiente favorável à provisão de serviços públicos e à melhoria da infraestrutura urbana (SILVA, 1988, p. 151).

A procura cada vez maior por terras férteis para a expansão dos cafezais foi o estímulo necessário para o início da urbanização dessa região e, em meados de 1905, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) lança seus trilhos para essa zona do Estado vinda do município de Salto Grande, quando se dá início ao processo de povoamento regular.

Cabe ressaltar que a EFS começa a ser construída no ano de 1872 em Sorocaba, e se expandiu até o ano de 1922, em direção ao extremo oeste paulista, chegando à cidade de Presidente Epitácio, divisa com o estado de Mato Grosso do Sul, no ano de 1922.

De acordo com os relatos de Silva (1988, p. 148), tais terras anteriormente não haviam sido levantadas por cartógrafos e eram consideradas inapropriadas à expansão da plantação de café, contudo, tais áreas eram sim ideais para o plantio do

café e impulsionaram o crescimento regional.

A ferrovia teve nesse primeiro momento papel importante no processo de expansão da fronteira cafeeira por atrair um contingente considerável de trabalhadores e pessoas que estavam em busca de novas terras com interesses agrícolas ou puramente especulativos. O estímulo cada vez maior à criação de novas vilas e cidades surge com o avanço das atividades agrícolas e da expansão da estrada de ferro (ROSANELI, 2009, p. 31).

Esses locais acabaram se tornando, involuntariamente, entrepostos comerciais para suporte à plantação de café cada vez maior na região e ponto de troca de mercadorias para os moradores. Com isso, as áreas urbanas localizadas na fronteira oeste do estado de São Paulo se desenvolveram graças às atividades agrícolas, que por sua vez aumentavam cada vez mais em virtude do suporte das áreas urbanas consolidadas (SILVA, 1988, p. 148).

É importante salientar que tal área apresentou um dos mais acelerados processos de urbanização da história do país, entre o final do século XIX e meados do século XX, compreendendo em cerca de 50 anos, a criação de um total de 35 municípios.

Ghirardello (2002, p. 55) elucida que o modelo de urbanismo adotado na criação de cidades da fronteira era de pequenos núcleos situados nas imediações das cidades de porte médio, que por sua vez estavam estrategicamente estabelecidas próximas aos poucos centros regionais. A lógica da expansão dessas cidades está intrinsecamente ligada ao prolongamento da malha ferroviária, já que as chamadas 'boca-de-sertão' eram mais propensas a se tornarem centros regionais.

Outro fator relevante nesse processo de surgimento de novas cidades é que boa parte delas se deram graças a interesses particulares, em que muitas vezes o dono da terra formava um patrimônio com o intuito de atrair pioneiros para o povoamento urbano do local. Deve-se observar que mesmo com a compra e venda direta da terra, sem a intervenção da Igreja, como era comum nas cidades do século XIX, o termo 'patrimônio' se manteve, devido à tradição e ao costume, até que não fosse mais um 'patrimônio religioso'.

Pode-se afirmar ainda que os núcleos originais dessas cidades funcionavam como escritórios comerciais para compra e venda de áreas rurais e urbanas, e com o passar do tempo e o fortalecimento da economia local apresentavam uma diversificação de serviços (SILVA, 1988, p. 149).

Conforme a urbanização avança e se consolida nessa região há uma clara diferenciação entre o meio rural e urbano, com o crescimento populacional e a cidade que cada vez mais vai agregando novos serviços e implementando sua infraestrutura (ROSANELI, 2009, p. 32).

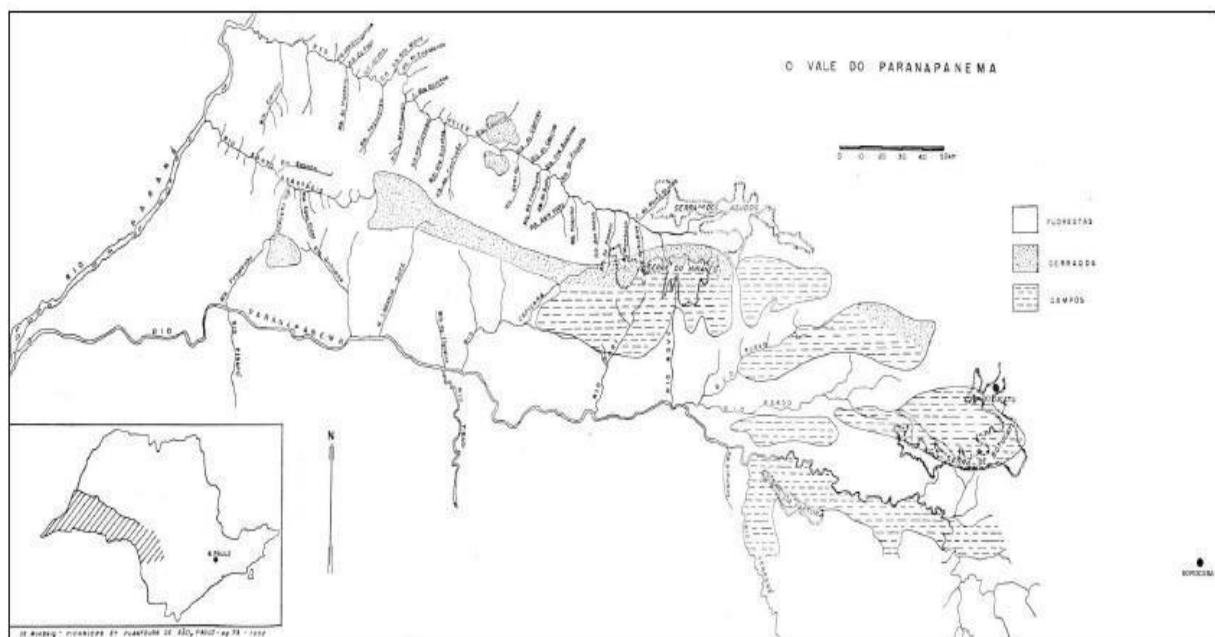
1.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A DELIMITAÇÃO DA ALTA SOROCABANA

A classificação da região oeste paulista apresentou diversas nomenclaturas e as mais diversas representações por meio de mapas, fotografias e demais materiais que tinham como objetivo abordar esse tema. Alguns aspectos estão diretamente ligados ao crescimento vertiginoso que essa área apresentou, como o aumento demográfico e o surgimento de novos municípios.

Abreu (1972) discute que, partindo desse princípio, o Engenheiro Theodoro Sampaio, membro do Serviço Geológico e Geográfico de São Paulo, dá início a um estudo no ano de 1886 que tinha como objetivo final descrever e cartografar para auxiliar no processo de ocupação dessas terras desconhecidas. A primeira denominação foi de Vale do Paranapanema, região que ia desde Sorocaba e Botucatu até chegar ao rio Paraná com o rio do Peixe na divisa leste.

A Figura 5 demonstra os resultados da cartografia do final do século XIX da região do Vale do Paranapanema.

Figura 5 - Região do Vale do Paranapanema na segunda metade do século XIX



Fonte: LEITE (1972, p. 27).

Essa não foi a primeira classificação da área, já que Millet (1938) já havia apresentado uma delimitação; contudo, Leite (1972) aborda novos aspectos nessa divisão, como o levantamento topográfico de toda a região, a delimitação mais precisa dos rios delimitadores e as regiões que estavam sendo ocupadas por plantação de café no final do século XIX.

Leite (1998) descreve que era comum na época classificar essa região como terras desconhecidas, já que a última vila da província da época, em direção ao oeste, era Botucatu. O que se sabia na época é que havia uma mínima ocupação do território por indígenas de origem tupi-guarani.

Outro aspecto abordado pelo autor é a presença de vestígios de antigas missões jesuíticas e ruínas de fortes abandonados por todo o território oeste paulista, que “[...] há muito haviam sido destruídas pelas bandeiras”. (LEITE, 1998, p. 31).

Sob essa perspectiva, Andrade (2005, p. 4) ressalta que graças a esse volume migratório, contudo, o governo estadual foi obrigado a tomar providências que auxiliassem nesse processo de exploração de terras desconhecidas. Entretanto, havia uma imagem negativa em relação aos indígenas nativos do local, muitas vezes sendo classificados como hostis, o que gerou diversas lendas contadas por moradores das proximidades.

Essa ideia acabou sendo vendida pelo governo estadual como uma ferramenta de exploração imobiliária, já que se usava esse discurso para combater a presença dos indígenas e mostrar a todos como essas terras seriam úteis para a valorização imobiliária de pioneiros. Partindo dessa premissa, Theodoro Sampaio apresenta em seu relatório uma descrição evidenciando todas as características mais relevantes e que pudessem atrair possíveis investidores em 1890:

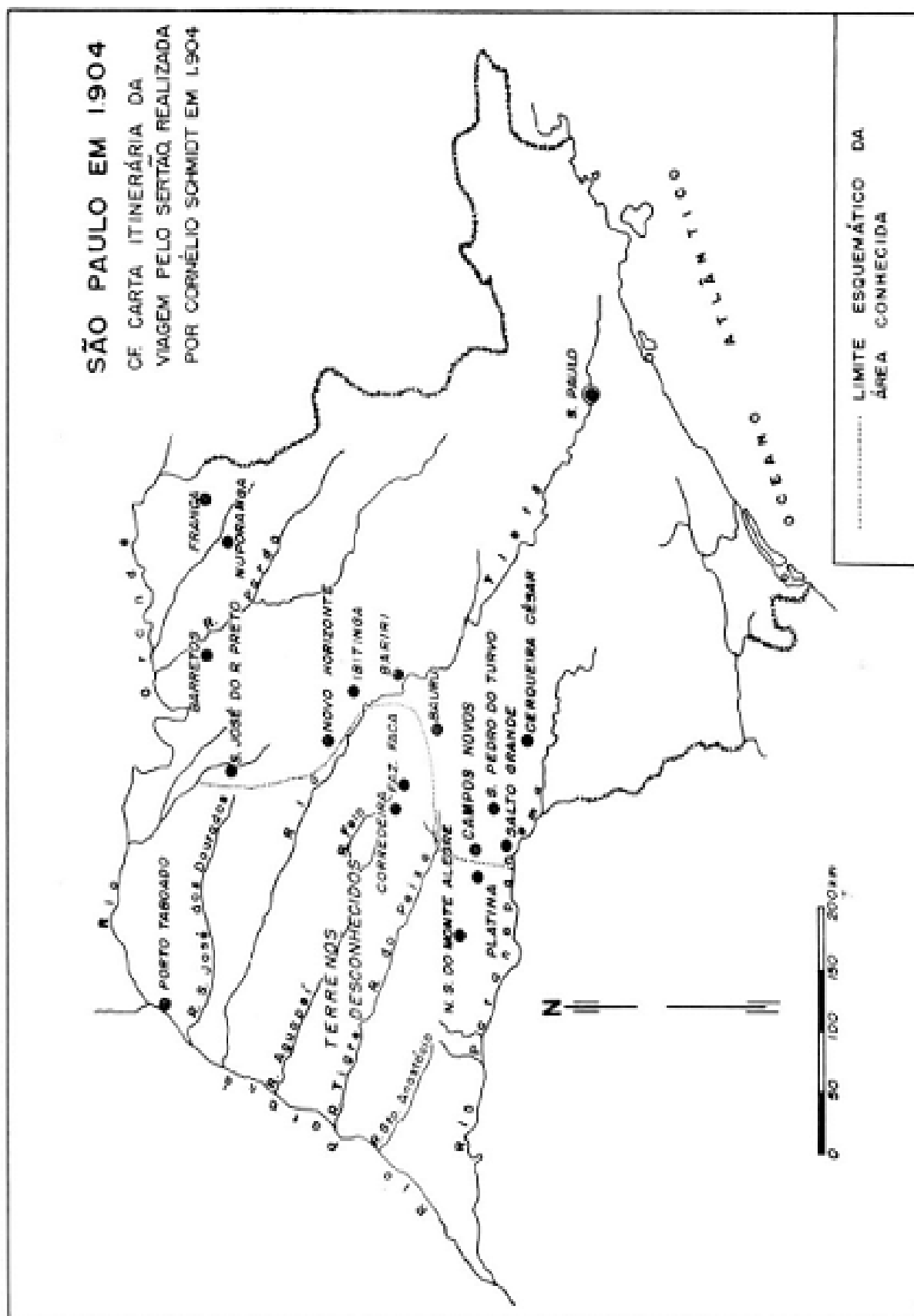
Ao longo do rio em ambas as margens o solo é riquíssimo, a rocha originária da tão afamada terra roxa emerge a cada instante no leito do rio e nos terrenos vizinhos. A mata virgem oferece aos conhecedores da boa terra os indícios mais inconcussos da sua superioridade: a figueira branca com as raízes colossais, o pau d'alho, a peroba com grossos troncos pinheiros, a cabreúva, o cedro, a chimbuva, guaralitá, o jataí, jacarandá são aí árvores gigantescas. Enorme variedade de cipós ou plantas sarmentosas faz através da mata uma rede impenetrável. Grande abundância de orquídeas e de bromélias cobrem os troncos envelhecidos, enquanto da massa espessa da folhagem se levantam esbeltas e lindíssimas palmeiras de que também há aqui grande variedade. (T. SAMPAIO, 1890, apud ANDRADE, 2005, p. 4)

Diversos outros trabalhos foram encomendados por parte do governo de São Paulo numa tentativa de exaltar as belezas naturais e potencialidade econômica que a região apresentava, por exemplo, o trabalho feito pelo engenheiro Cornélio Schmidt, que, levou dois meses e meio no ano de 1904 para a elaboração de seu relatório final.

Em um dos trechos, Schmidt ressalta: “[...] aqui se vê nas queimadas muita peroba, marfim, maçaranduba, caviúna, Guajuvira e Cabreúva, mas o mato não é de primeira ordem e tem muita madeira de cerrado” (SCHMIDT, 1904, p. 7).

Leonídio (2007, p. 7) aponta que outro produto gerado por essa pesquisa foi uma cartilha que auxiliaria na localização de terras ainda não exploradas pelos primeiros ocupantes, com a delimitação de Salto Grande localizado nas margens do rio Paranapanema, Campos Novos na região central e Bauru mais ao norte, classificando assim as últimas áreas ‘civilizadas’ do estado de São Paulo (Figura 6).

Figura 6 - Mapa do Estado de São Paulo em 1904



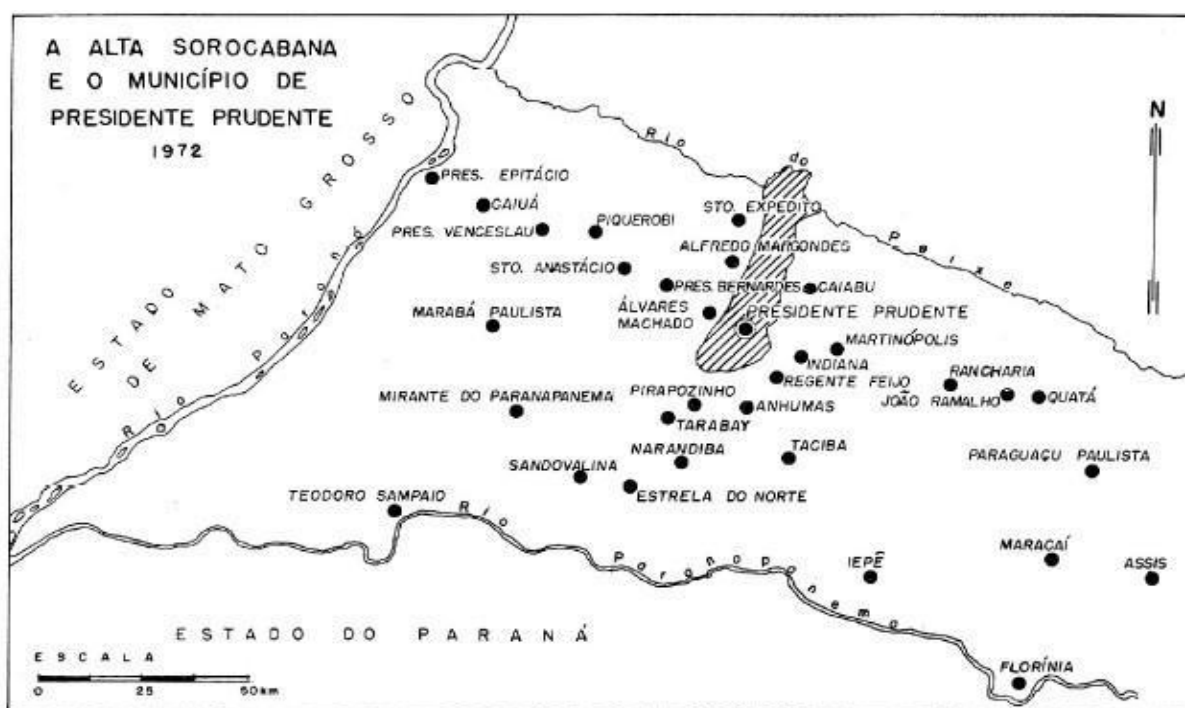
Fonte: ABREU, 1972, p. 39.

No que tange a essa delimitação presente na Figura 6, era bastante comum um desenho mais simples para representar os rios presentes na região e os núcleos urbanos existentes em São Paulo. Diferentemente dos mapas oficiais que eram mais elaborados e apresentavam cores distintas para diferenciar essas áreas não ocupadas, essa carta itinerária apenas fazia uma delimitação com um traçado cinza.

Leite (1972) estabelece que essa região apresenta uma morfologia delimitada pelos rios que a circundam. Tal característica é apontada como a causa das mais diversas representações que possam excluir um município a leste, justamente por não apresentar um rio delimitador.

As representações gráficas apresentadas por Leite (1972, p. 23) mostram como essa ideia poderia variar de acordo com o autor, já que não havia uma definição clara dessa região. Um exemplo é a Figura 7, que aborda a região da Alta Sorocabana sob a ótica de Abreu (1972), na qual não se define um limite na região leste para que a imagem fosse aberta a diversas interpretações.

Figura 7 - Mapa da Alta Sorocabana - Abreu (1972)



Fonte: ABREU, (1972, p. 23).

Essa outra representação foi desenvolvida por Abreu (1972) e, diferente da apresentada por Leite (1972), havia uma delimitação menor da região por justamente acreditar que a porção leste da Alta Sorocabana poderia englobar uma variedade maior de municípios tendo outros critérios para tal classificação. Logo, mesmo que a

representação contemple até o município de Assis, a região se estende pelo menos mais 75 km até o município de Ourinhos.

Por outro lado, Mattos (1981) afirma que a Alta Sorocabana compreende justamente a região tributária da Estrada de Ferro Sorocabana que teve sua retomada de crescimento a partir da cidade de Ourinhos, na divisa com o estado do Paraná. O autor ainda evidencia que o ato de explorar essas terras estava ligado diretamente ao percurso dos trilhos nos espigões divisores do rio Paranapanema e Peixe.

Evidencia-se uma pluralidade nas formas de interpretação do território estudado, variando de acordo com o tema da pesquisa. Contudo, ainda existem estudos que fazem uma classificação dentro da Alta Sorocabana para limitar a influência que municípios polos exercem.

Mamigonian (1976, p. 289) aborda que o município de Assis seria o limite da influência de Presidente Prudente em uma escala regional de poder. O autor ainda delibera que: “A Alta Sorocabana constitui 31 municípios, de Assis a Presidente Epitácio”.

É perceptível que a influência que a estrada de ferro teve no processo de regionalização de diversas áreas supera até mesmo o da própria importância da ferrovia, que em alguns municípios nem existe mais. Por fim, devido ao escopo da presente dissertação focar na questão espacial e na sua intrínseca relação com a ferrovia, o recorte apresentado por Abreu (1972) se mostra o mais promissor graças a três fatores: expansão da estrada de ferro, crescimento demográfico e o seu desenvolvimento econômico.

1.3 A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NA CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO DA ALTA SOROCABANA

O uso da ferrovia como meio de transporte no final do século XIX é considerado como um motor de impulsionamento capitalista no estado de São Paulo. Nesse sentido, Harvey (2001) salienta que graças “a sua forma barata e rápida de transporte, em que a redução de custos de realização e circulação ajuda a criar um espaço novo para acumulação de capital”.

Diversas mudanças ocorridas no Estado de São Paulo no final do século XIX foram indiretamente responsáveis pelo aumento da produção e exportação do café na região. Caldeira (2017, p. 400) frisa que as principais empresas que se estabeleceram

em São Paulo na década de 1890, sendo elas – *Lingerwood Manufacturing* (1889), Craig & Martins (1895), Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo (1890), Arens & Irmãos (1890) e Fundação do Brás (1892) atuavam principalmente na fabricação de pequenos motores a vapor e de estruturas de ferro utilizados na construção civil (SUZIGAN, 1986, p. 241).

Caldeira (2017, p. 400) ainda aponta que esse aporte industrial foi um dos pilares para a expansão do setor ferroviário paulista, uma vez que ajudou a diversificar os produtos transportados pelas estradas de ferro no estado. Para efeito de comparação, entre o final do século XIX e início do século XX, houve um aumento no transporte de cargas de 140% na ferrovia Santos-Jundiaí e de 471% na Companhia Paulista. Esse processo era bem mais acentuado que o crescimento do cultivo de café, que entre 1890 até 1898 cresceu cerca de 78%.

Esse crescimento vertiginoso no cultivo do café pulou de 106 milhões, no ano de 1890, para 220 milhões, em 1900 – crescimento de 108% em relação à última década. Esse aumento também estava presente no cenário mundial, pois em 1890, com exceção do Brasil, os demais países produtores de café no mundo produziram 4,1 milhões de sacas de café e em 8 anos esse número saltou para 4,4 milhões de sacas. Esse incremento na plantação representava um décimo do crescimento da plantação paulista (CALDEIRA, 2017. p. 142).

Como resultado, a produção de São Paulo, que representava cerca de 34% da produção mundial de café em 1890, acabou ocupando 41% do mercado. Esses dados impulsionaram a arrecadação do governo estadual na primeira década da república, que gradativamente alcançou o valor de 43 mil contos no ano de 1898. Logo, houve um aumento na proporção que deveria ser repassada para o Governo Federal, que no período imperial era de 3% e passou a ser 12% no ano de 1898 (LOVE, 1982, p. 415).

O debate sobre os repasses que o estado de São Paulo realizava para o Governo Federal se tornaram mais acirrados, pois muitos viam como desvantagem, contudo, esses repasses acabaram retornando em forma de investimentos na região.

Esse crescimento não foi suficiente para inverter a tendência global – e São Paulo continuou exportando dinheiro de impostos para a federação ao longo de toda a década. Mas as receitas estaduais tiveram um efeito importante: permitiram um emprego novo do dinheiro público, com alta concentração de investimentos em capital humano. As despesas com educação, saúde, imigração e segurança – quase sempre visando a melhoria das condições de

formação da população – representaram, em 1896, 62% dos gastos totais do estado. As obras públicas, investimento em infraestrutura, totalizaram 35% dos gastos no mesmo ano. (CALDEIRA, 2017, p. 401).

Com a transição do Império para a República, acontece uma alteração primordial na dinâmica econômica do país, acarretando no desaparecimento gradual do café como elemento principal da burguesia comercial vigente. Contudo, houve uma grande influência da capital federal por apresentar um porto importador e que canalizava boa parte da produção da região sudeste (CALDEIRA, 2017, p. 403).

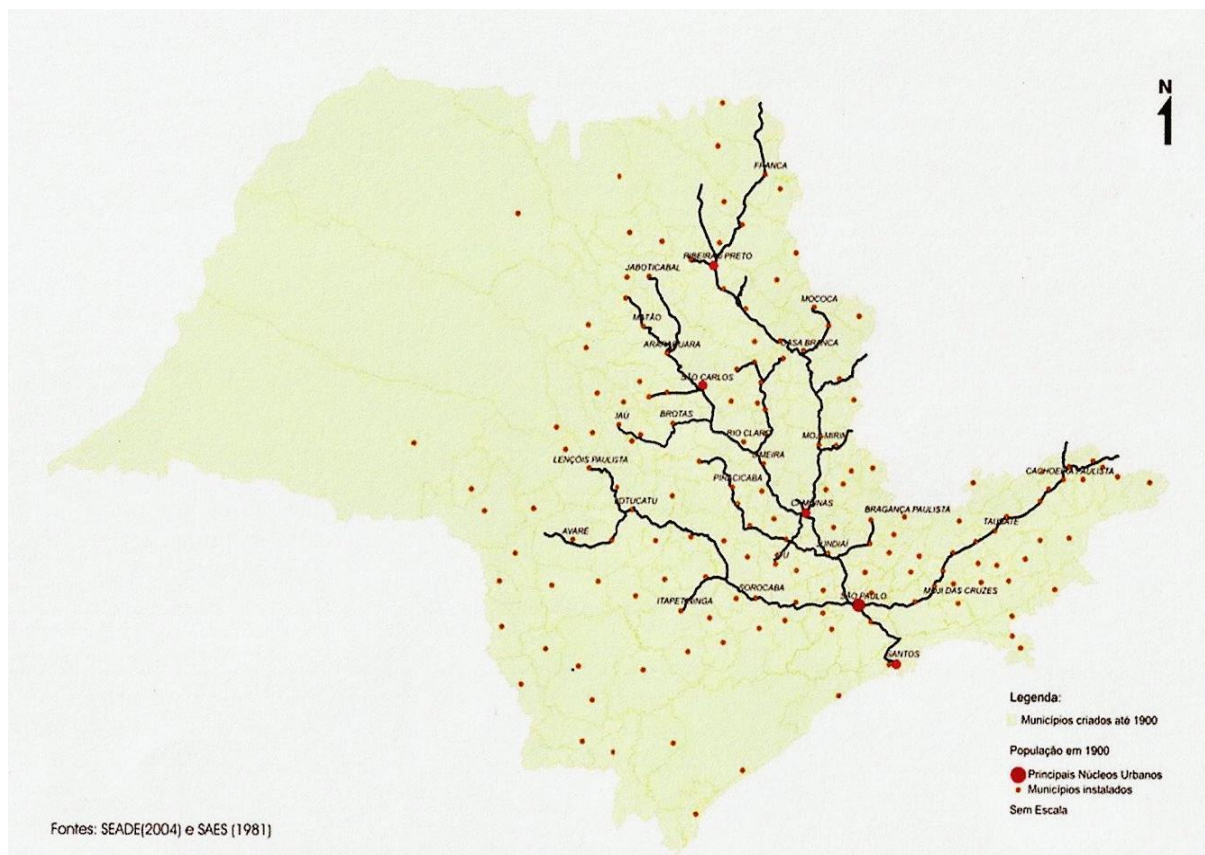
Nesse período, diversos nomes acabam surgindo graças a essa mudança econômica e um deles é a família Guinle, que acumulou grandes fortunas com a construção de ferrovias para a indústria de Santos e a sua administração. Sob esse prisma de mudanças e expansão cada vez maior, está inserida o crescimento das ferrovias paulistas que tinham como objetivo dar base a esse novo período.

Nesse contexto inicial de expansão no final do século XIX, a ferrovia ia sem a necessária garantia econômica, indo contra o que era o comum na época de outras regiões produtoras de café no estado, que já apresentavam atividades econômicas estáveis e já ocupadas. Monbeig (1940, p. 145) aponta que “[...] somente quando a companhia de estrada de ferro está segura de encontrar frete e viajante, que ela decide levar seus trilhos até a cidade pioneira”.

As frentes de ocupação do território paulista apresentaram diversos estágios na sua evolução, e em se tratando exclusivamente da Estrada de Ferro Sorocabana, a informação era a de que ela saía do município de origem (Sorocaba) e chegava até a cidade de Botucatu, gerando assim uma nova possibilidade na penetração do território até então pouco explorado do oeste paulista (MARQUES, 2009, p. 52).

A malha de transporte e seu alcance se constituíram em outro fator fundamental para o desenvolvimento da região oeste paulista. As ferrovias, por conseguinte, buscaram aumentar seu raio de abrangência por meio da criação de ramais ferroviários, com a construção de vias lindeiras à estação de trem mais próxima da área que atraíssem o comércio e outras atividades (SILVA, 1988, p. 150) (Figura 8).

Figura 8 - Ferrovias e municípios no estado de São Paulo em 1900



Fonte: SEADE (2004) e SAES (1981).

A Figura 8 destaca a criação de novas cidades e sua relação com a expansão da ferrovia no estado de São Paulo. Esse processo de ocupação territorial e a relação com o binômio café-ferrovia é bastante presente no Vale do Paraíba a partir de 1850 e, com o passar do tempo, acaba também se irradiando para os extremos do estado. Cabe ressaltar que os municípios de Assis e Ourinhos estão marcados como núcleos urbanos no ano de 1900 e que posteriormente seriam contemplados com uma estação ferroviária.

Todo esse processo é cada vez mais alavancado pela inclusão de novas áreas que não haviam sido exploradas anteriormente e serviram de mecanismo para a expansão da ferrovia no estado. Raffestin (1994, p. 204) pontua que a estrada de ferro é muito beneficiada por ser um símbolo de velocidade e progresso capitalista, além de se encaixar no modelo de quadro espaço-temporal que é o território.

Saes (1981) ressalta que essas regiões que estão sendo exploradas despertam interesse dos produtores de café por apresentar uma perspectiva de crescimento

relevante; porém, as áreas só foram cultivadas após a passagem da ferrovia de exploração, que servia como ferramenta logística de escoamento de produção e locomoção da mão de obra assalariada.

Saes (1981) ainda aborda que essa sensação de segurança gerada pela passagem da estrada de ferro estava diretamente ligada aos ganhos financeiros com o transporte de produtos, ou, até mesmo, na exploração de áreas potencialmente produtoras de café. Essa visão acaba se transformando em atração populacional, acentuada valorização das terras rurais, criação de grandes fazendas pioneiras e, posteriormente, na fundação de novas cidades, o que altera diretamente a formação da paisagem local.

Monbeig (1998) afirma que nem sempre as estradas de ferro apresentavam uma expansão para um território previsto, muitas vezes ocorria de o avanço ocorrer para uma região de mata fechada e os desbravadores sempre a acompanhavam. Para Arruda (2000), a ferrovia foi uma ferramenta útil de posse e ocupação das áreas 'incivilizadas' do Brasil, no conceito bastante discutível do autor. Esse processo de 'civilizar' essas áreas tinha como objetivo principal a integração da região dos sertões com o restante do país. Nessa perspectiva, ela é introduzida para auxiliar nesse processo de mudança.

As ferrovias tornaram-se, já no século XIX, um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica é um símbolo do 'progresso'. Como símbolo de uma era e de um modo de ver o mundo, as ferrovias tornaram-se parâmetros de medição do estágio de desenvolvimento dos países e regiões. A chegada das pontas dos trilhos a algum lugar até então considerado 'remoto', dava ocasião a discursos esperançosos acerca de uma era de bonança e de progresso que certamente se prenunciava" (ARRUDA, 2000, p. 110).

A origem da Estrada de Ferro Sorocabana está diretamente ligada à produção do algodão, produto que era pouco explorado por outras ferrovias paulistas. Contudo, houve uma crise mundial no setor têxtil no século XIX, acarretando na diversificação dos produtos que seriam transportados pela ferrovia, e assim o café se tornou o principal produto exportado (MARQUES, 2009, p. 64).

Outro aspecto relevante ligado ao processo de criação dessa ferrovia é que houve uma divergência na assembleia de formação da Companhia Ituana, em que uma parcela apoiava a construção de uma linha entre Itu e Jundiaí, tornando assim as regiões mais próximas e suas dependências. Contudo, outra parcela dos presentes

na assembleia não aprovou essa exclusividade da ferrovia, por isso decidiram abandonar o projeto e, após dez dias, foi criada a Companhia Sorocabana com o intuito de arrecadar fundos para a construção da ferrovia.

A Lei nº 34 de 24 de março de 1870 autorizava a construção da nova estrada de ferro. Todavia, diversas polêmicas se estabeleceram por apresentar um traçado que conectava Sorocaba até São Paulo, mas seu trajeto englobaria Itu e Jundiaí, aumentando em cerca de cem quilômetros o seu destino final. Mesmo com esses entraves, em 1875 é inaugurado o primeiro trecho da ferrovia ligando Sorocaba a São Paulo, alcançando o município de Iperó em 1880.

No ano de 1881, a ferrovia estendeu seus trilhos para as cidades de Tietê, Botucatu, Tatuí e Itapetininga. Nesse mesmo período houve um acordo entre a Companhia Sorocabana e Ituana para que fosse fundada a União Sorocabana e Ituana com o intuito de finalizar os trilhos entre Jundiaí a Sorocaba, além de promover uma expansão que aproximava Itu a Mairinque no ano de 1897.

Marques (2009, p. 65) salienta que o presidente da companhia percebeu a importância que o café teria para futuras expansões da linha férrea, já que ainda em 1890 o café acabou se tornando o principal produto gerador de receitas da empresa.

Assim como as demais ferrovias brasileiras, a participação do capital estrangeiro foi crucial nesse momento de criação, mas, as crises econômicas mundiais afetam diretamente esses investimentos, obrigando o governo brasileiro a assumir, por diversas vezes, o controle das ferrovias brasileiras e não foi diferente com a Estrada de Ferro Sorocabana (MARQUES, 2009, p. 66).

Problemas financeiros sempre foram presentes no cotidiano das companhias paulistas, em sua grande maioria pela realização de grandes empréstimos para cobrir os custos da construção e expansão, contudo, devido ao afastamento do presidente da Companhia Sorocabana que também era dono do banco que financiava a ferrovia, houve rompimento de contratos e posteriormente o pedido de falência em 1902.

Marques (2009, p. 67) aponta que em 1905, decorrido o prazo de trinta anos da sua construção, o Governo Federal poderia receber todos os ativos da companhia e se tornaria responsável pelo seu funcionamento.

Marques (2009, p. 69) estabelece que a última estação a ser construída antes do pedido de falência fica em Cerqueira César a cem quilômetros de distância de Botucatu, no ano de 1896. Somente no ano de 1908 a ferrovia chega à divisa com o Estado do Paraná, nas proximidades do rio Paranapanema, gerando assim uma

expansão dos trilhos em uma área pouco povoada. Inclusive, esse processo que gerou diversas cidades na região é visto por diversos autores como a criação do termo Alta Sorocabana.

Outro ponto relevante é que a cidade de Ourinhos se tornou, nesse período, a principal porta de acesso ao estado do Paraná, via Estrada de Ferro São Paulo – Paraná. Mais adiante um grupo estrangeiro acaba arrendando a companhia por dez anos que passa a se chamar Sorocabana *Railway Company*. Tal grupo já detinha o controle de diversas empresas vinculadas ao setor ferroviário na região sul do país e viam a aquisição da Estrada de Ferro Sorocabana como uma ferramenta estratégica visando à integração da malha ferroviária existente.

Sob essa gestão, impulsionados pela vontade de expandir os negócios da ferrovia e fomentar a exploração imobiliária da região, a ferrovia chega ao município de Presidente Epitácio, localizado a 840 quilômetros da capital do estado. São contabilizados cerca de 400 quilômetros construídos, gerando dezenove entrepostos ou estações ferroviárias, que futuramente dariam origem a novos municípios da Alta Sorocabana. Abaixo, a Tabela 1 obtida no relatório anual da Estrada de Ferro Sorocabana de 1925 elenca as dezenove estações (FINGER, 2003, p. 52).

Tabela 1 - Lista das estações da Estrada de Ferro Sorocabana criadas entre 1909 e 1922

Estações	Ano de chegada	KM
Salto Grande	1909	472
Ibirarema	1914	487
Palmital	1914	512
Cândido Mota	1914	538
Assis	1916	554
Paraguaçu Paulista	1916	596
Quatá	1916	627
Rancharia	1917	653
Martinópolis	1917	697
Indiana	1919	715
Regente Feijó	1919	722
Presidente Prudente	1919	739
Álvares Machado	1919	753
Presidente Bernardes	1920	766
Santo Anastácio	1920	779
Piquerobi	1921	793
Presidente Venceslau	1921	810
Caiuá	1922	830

Novamente a questão financeira retorna como um problema para a companhia, tendo a Primeira Guerra Mundial como estopim para a crise que se instaurou. O fluxo de produtos começa a apresentar um declínio e isso se reflete diretamente no baixo lucro apresentado pela empresa. Esses valores acabaram desapontando diversos produtores rurais e empresários do ramo, que tiveram o auxílio do deputado Júlio Prestes para discursar na Câmara dos Deputados sobre a situação da companhia.

Já se vão mais de cinco anos que eles exploram aquele próprio estadual sem que tivessem estabelecidos os núcleos coloniais a que se obrigam, sem que inauguraram os noturnos para o tronco e os trens de subúrbio para essa capital que receberam quase em conclusão...; Os operários que o governo mantinha na estrada foram, em sua maioria, despachados; o pessoal das oficinas de Mayrink consideravelmente reduzido; como consequência lógica do aumento do tráfego, da falta de pessoal e do péssimo estado de conservação das linhas resultam os desastres que tendem a se multiplicar (SOUKEF JR., 2001, p. 89).

O processo acaba obrigando o Governo Federal a agir e em 1919 a concessão de sessenta anos é suspensa, retornando assim para o estado e seu nome é alterado para Estrada de Ferro Sorocabana. Esse ato acaba gerando uma mudança de crescimento na ferrovia, já que agora há uma continuação na duplicação de boa parte das linhas existentes, alteração de traçados, a construção de residências para os operários e a criação de novas estações (FINGER, 2009, p. 98).

1.4 A IMAGEM DO CORONEL E SEU PAPEL NA GÊNESE URBANA

A conceituação acerca do termo coronel e suas derivações, como o coronelismo, é muito presente em obras de juristas e historiadores¹, que apontam como um meio de controle do poder local, sempre atuando nas mais diversas esferas de poder, seja estadual ou federal. Outro consenso é que seu período de maior

¹ Cabe ressaltar que existe uma certa cautela em usar o termo 'coronel' para nomear figuras ilustres que poderiam apresentar tais características, contudo, não moravam na região nordeste do Brasil. Não obstante, alguns historiadores apresentam argumentos que apoiam a ideia de que o coronel e suas derivações existiram por todo o país. O historiador Carone (1971) em seu trabalho intitulado: Coronelismo: definição histórica bibliografia, aponta que o conhecido mandonismo local, passa a ser reconhecido como coronelismo (em boa parte do Brasil), caudilhismo (Rio Grande do Sul) e chefismo (Vale do São Francisco). Partindo dessa premissa, os personagens estudados nesse capítulo serão tratados e chamados por coronel por se encaixarem nas características principais.

vitalidade é durante a República Velha (1889-1930). Essa pluralidade de autores com formações distintas que discutem esse tema acaba tornando o debate complexo, pois em alguns casos há um reforço no discurso empregado por esses coronéis, porém, em alguns casos, são abrandados.

Leal (1978) ressalta que ocorreu um rompimento entre o poder privado brasileiro e esse processo possibilitou o surgimento do coronelismo. Ainda pontua que esse ato teve consequências diretas na República Velha entre as esferas de poder local, estadual e federal.

O autor reitera que o Coronelismo seria, portanto, a própria estrutura da Primeira República, com a “aplicação de normas de acordos implícitos entre o poder privado dos coronéis e o poder público cada vez mais fortalecido com o passar dos anos”.

Não obstante, Faoro (1979) e Queiroz (1975) diferem de seu pensamento de Leal (1978), apontando que esse processo de coronelismo já existia desde o período do Império, mas só conseguiu se estabelecer durante a república. Segundo Faoro:

O fenômeno coronelista não é novo. Novo será sua coloração estadualista e sua emancipação no agrarismo republicano, mais liberto das peias e das dependências econômicas do patrimonialismo central do Império. O coronel recebe seu nome da Guarda Estadual, cujo chefe do regimento municipal investiga-se daquele posto, devendo a nomeação recair sobre pessoa socialmente qualificada, em regra detentora de riqueza, à medida que se acentua o teor de classe da sociedade. Ao lado do coronel legalmente sagrado, prosperou o ‘coronel tradicional’, também chefe político e também senhor dos meios capazes de sustentar o estilo de vida da sua posição. O conceito entrou na linguagem corrente por vida do estilo social, inclusive na vida urbana com predominância sobre sua função burocrática (FAORO, 1979, p. 622).

Faoro (1979) elucida que, com a proclamação da República em 15 de novembro de 1889, quanto maior a força que o coronel tinha nas relações com o governo estadual, mais decadente seria o poder municipal. Carone (1971) defende que essa atuação do coronelismo no período republicano resultou na fragilidade entre os poderes centrais (estadual e federal) e que era assim que os coronéis se tornaram ‘chefes de clãs’, com o controle quase que absoluto em uma zona ou município.

Outras obras que tratam do assunto ainda apontam que o poder privado na época, representado pelos coronéis, eram apontados como um ‘poder desmesurado’, já que o Estado estava em busca de uma centralização de poderes e acaba

concedendo mais cargos e obrigações para essas figuras. Esse processo acabava se tornando uma 'bola de neve', já que esses poderes eram repassados para os poderes superiores dos chefes da esfera estadual da política.

Há ainda uma terceira linha de pensamento que aponta que essa denominação surge no período colonial, diferente da ideia da República Velha de Leal (1978), e também do período imperial defendido por Faoro (1979) e Carone (1971). No entendimento de Bursztyn (1985) existia na colônia uma transferência das prerrogativas do Estado para a figura detentora do poder local, o que acaba gerando pagamento desses favores na forma de impostos para o Governo.

O autor ainda pontua que “durante o Império, o poder local também colabora no projeto de unidade/unificação do país e, em troca, o Estado transfere para ele os poderes militares e subsídios indiretos” (QUEIROZ, 1975, p. 156).

Esse processo é intensificado principalmente durante o período da República Velha (1889-1930), contudo, começa a perder força no governo Vargas, já que há uma grande mudança na estrutura estatal. Ademais, tal conceituação pode ser analisada sob uma outra perspectiva, em que o coronelismo não está diretamente ligado à estrutura da Guarda Nacional, mas sim sob as circunstâncias sócio-políticas do acúmulo de poderes e cargos por parte dessa classe abastada da sociedade, principalmente durante os períodos Monárquicos e Republicanos.

Cavalcanti (1984, p. 34) aborda a relação que as forças armadas tiveram com essas figuras tratadas como coronéis no interior do Brasil para buscar uma resposta para esse questionamento da origem do termo. Ainda pontua que esse regime é imposto ao longo da história do Brasil, sendo interpretado como uma forma de 'resistência transmitida ou metamorfoseada'. Cavalcanti tem um entendimento de que a sociedade brasileira sempre apresentou características patriarcais e a origem não apenas do termo coronelismo como também o Estado tem origem ligada à Guarda Municipal².

² Cavalcanti elucida que houve quatro fases de atuação da Guarda Nacional, sendo elas: 1831 a 1850 marcado pela criação da estrutura descentralizada. O Segundo período corresponde entre 1850 a 1873 e foi marcado pela total centralização dos poderes e desvio das funções militares para um mais politicamente mais explícito. O terceiro período corresponde 1873 a 1889 marcado pela Lei 10 de setembro de 1873 que acaba por comprometer a estrutura da Guarda Nacional. O último período corresponde a 1889 até 1918 que corresponde à transição definitiva da estrutura da guarda para o coronelismo.

Nesse sentido, a transferência da Guarda Nacional para a estrutura coronelista acaba se tornando um elo institucional da sua origem, uma vez que as condições mínimas necessárias para a sua criação estavam presentes. Além disso, como apontado anteriormente, a estrutura do Estado em si serviu como uma ordem estrutural para que os coronéis obtivessem mais poder, já que havia uma permissão de convivência entre “o poder institucional com o poder personalizado, da legitimidade legal e racional com a legitimidade tradicional e a carismática, e do burocrático com o patrimonial” (QUEIROZ, 1975, p. 163).

Essas concepções acabam indo ao encontro com o que foi abordado nas obras de Faoro (1979) e Carone (1971) quando afirmam que essa avaliação da influência do poder local seria o pilar da “participação dos menos abastados que dependiam do modelo político brasileiro vigente”.

Como apontado pelos autores, há uma quantidade elevada de hipóteses acerca da origem do coronelismo, variando entre a Colônia, República Velha ou Império, vale ressaltar que todas essas análises partem do pressuposto das dimensões estruturais que definiam a economia local e regional, sobretudo durante e República Velha.

Mesmo não gerando um consenso sobre sua formação, ela acaba remetendo a uma origem com características genéricas que auxiliam no seu estudo. Nesse mesmo sentido, propicia uma “organização mais racional e linear de ver e dizer as relações de poder e tendendo a valorizar a hierarquia social e abafar as diferenças” (QUEIROZ, 1975, p. 170).

Outro ponto a ser levado em consideração é que apenas a presença de vastas propriedades de terras sob o controle de poucas pessoas não seria o fator determinante para a origem do coronel. Associado a esse fator, a existência de um sistema eleitoral e a permuta de favores entre as esferas de poder permitiam que essas ‘relações coronelistas’ pudessem existir.

Havia também uma certa pressão para que o coronel obtivesse o maior número possível de votos durante as eleições, pois esse seria o termômetro da sua afirmação de poder. Essa análise sob a perspectiva política também é importante para entender essa afirmação de domínio que era exercida por eles, e quando havia uma quebra de confiança nessa relação entre coronel e poder público, seu prestígio poderia ficar abalado.

Em se tratando exclusivamente da atuação dos coronéis em São Paulo, Leal (1977) aponta que:

Se ainda não temos numerosas classes médias nas cidades do interior, muito menos no campo, onde os proprietários ou posseiros de ínfimas glebas, os 'colonos' ou parceiros e mesmo pequenos sitiantes estão pouco acima do trabalhador assalariado, pois eles próprios frequentemente trabalham sob salário. Ali o binômio ainda é geralmente representado pelo senhor da terra e seus dependentes. Completamente analfabeto, ou quase, sem assistência médica, não lendo jornais nem revistas, nas quais se limita a ver as figuras, o trabalhador rural, a não ser em casos esporádicos, tem o patrão na conta de benfeitor. E é dele, na verdade, que recebe os únicos favores que sua obscura existência conhece. Em sua situação, seria ilusório pretender que esse novo pária tivesse consciência do seu direito a uma vida melhor e lutasse por ele com independência cívica. O lógico é o que presenciamos: no plano político, ele luta com o 'coronel' e pelo 'coronel'. Aí estão os votos de cabresto, que resultam, em grande parte, da nossa organização econômica rural (LEAL, 1977, p. 24).

Tais discursos, principalmente no âmbito acadêmico, sempre levam em consideração aspectos relacionados à economia e à política, ou também como um fenômeno que acontece mais no âmbito político que não apresentava nenhum vínculo com estruturas latifundiárias para a sua existência.

Portanto, o conceito de coronelismo é mostrado como uma alternativa a antigas formas de poder vigentes no país. Contudo, ainda é perceptível que existem divergências em relação aos elementos primordiais que o formaram.

1.5 O URBANISMO ADOTADO NO OESTE PAULISTA

Rosaneli (2009, p. 33) aponta que a fundação de cidades na fronteira oeste paulista foi acima de tudo um mecanismo orquestrado de caráter privado e capitalista, um negócio vantajoso e lucrativo, diferente do que ocorreu em outras regiões de fronteira desde meados do século XIX. Até então, o mais usual era um locatário conceder uma sucinta quantidade de suas terras à paróquia existente na cidade. Tal posse deveria receber um traçado urbano com ruas de dimensão adequada, quadras e nomes que usualmente homenageavam santos católicos seguidos de um topônimo geográfico³.

³ É o nome geográfico próprio que se dá a uma região, cidade, vila ou até mesmo logradouro público.

Outra motivação para a fundação das cidades ocorrer nessa região era sua fácil obtenção e manutenção do controle político sobre uma área. Rosaneli (2009, p. 33) observa que “o exercício do poder e controle sobre um território era mais fácil de ser exercido sobre uma população que adquire lotes financiados destes proprietários”.

Esse universo de essência capitalista e privada adequou a maior parte dos traçados urbanos, visto que o loteamento almejava o rápido retorno de todo o investimento que havia sido feito. Logo, tudo o que poderia representar despesas era evitado ou minimizado (terraplanagem do terreno e infraestrutura básica) e o desenho urbano procurava potencializar a utilização do terreno ao máximo possível. Fica evidente que o empreendedor investiu mais tempo no plano de propaganda do patrimônio disponível do que no projeto urbanístico (SILVA, 1988, p.151).

A denominação das novas cidades era objeto de marketing urbano e os nomes tinham que possuir um apelo de progresso para atrair os compradores e os futuros moradores. Denominações como Flórida Paulista, Cafelândia, Tupã e Panorama estimulavam a imaginação dos imigrantes. Da mesma forma, outras cidades optaram por homenagear figuras de importância regional ou nacional. Assim, temos algumas cidades nomeadas a partir de presidentes, deputados ou coronéis: Presidente Prudente, Presidente Epitácio, Lins (em honra ao deputado Albuquerque Lins) Andradina (fundada por Moura Andrade, um importante político local), Martinópolis (fundada pelo coronel João Gomes Martins) (SILVA, 1988, p.170).

Em meados da década de 20, algumas instituições imobiliárias estavam fazendo negócios na fronteira oeste de São Paulo. Estas empresas foram criadas com o intuito de obter lucros com a atividade imobiliária. Tais empresas geralmente pertenciam a apenas uma pessoa ou a um grupo bem restrito de sócios, que faziam a fragmentação do espaço urbano para a criação de lotes urbanos ou rurais e posteriormente os vendiam aos aventureiros que chegavam na cidade.

Algumas companhias apresentavam uma abrangência reduzida a determinada região e outras já mostravam um alcance mais regional. Algumas lidavam somente com o negócio imobiliário, outras lidavam também com assuntos de colonização agrícola (SILVA, 1988, p. 152).

As companhias imobiliárias possuem melhor infraestrutura de negócios e capital suficiente para bancar serviços de infraestrutura e formular traçados urbanos mais elaborados do que os loteadores individuais. Desta forma, os patrimônios fundados eram normalmente mais bem equipados; porém, proporcionalmente ao

investimento, o preço dos lotes era mais caro (GHIRARDELLO, 2002, p. 61).

Ghirardello (2002, p. 61) explica que as empresas geralmente prezavam por um tipo de traçado urbano que fosse de fácil execução, em virtude do seu objetivo, que era reduzir ao máximo os custos e maximizar o retorno do investimento. Assim, a escolha do desenho urbano quase sempre recai sobre o traçado ortogonal.

Usualmente tinham acesso à localização da estação ferroviária e o plano era criado considerando o traçado da futura linha e estação ferroviária. Nas cidades planejadas por companhias imobiliárias a ferrovia interfere menos no desenho urbano do que em outras cidades.

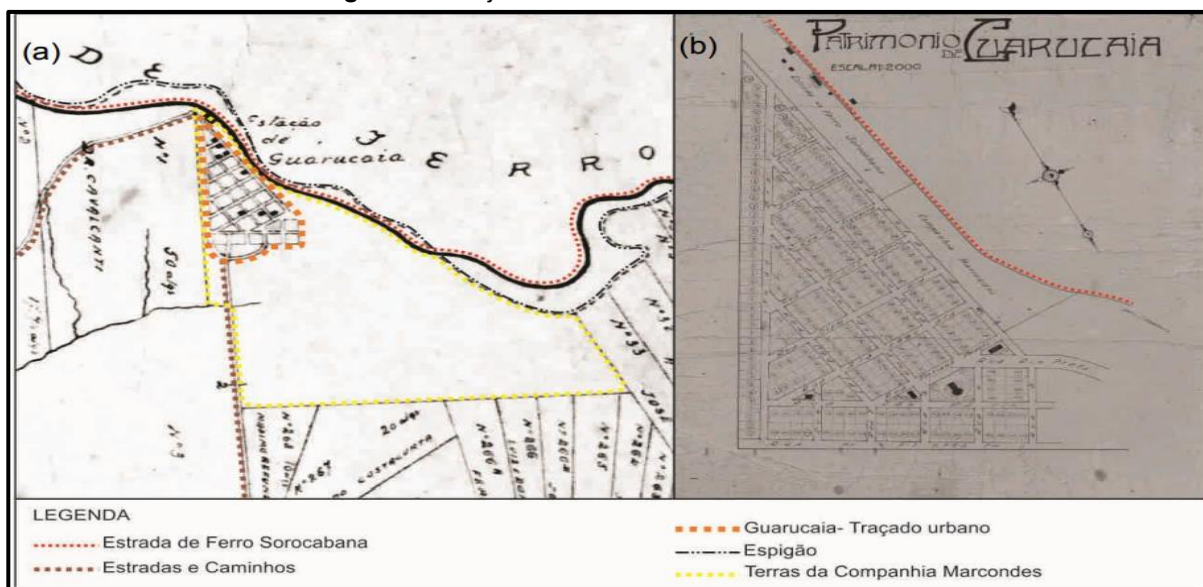
Silva (1988, p. 155) descreve os passos adotados na criação do esboço das cidades, onde o primeiro passo para a fundação das cidades requer em primeiro lugar o desenho do loteamento e, assim, devia-se procurar algum profissional qualificado, sendo ele um agrimensor, projetista ou engenheiro que realizasse o levantamento e a demarcação de terras e seus limites precisos. Esse processo é considerado relativamente fácil, visto que na região havia muitos profissionais dessa área trabalhando por conta da implantação da ferrovia e das eventuais disputas de terras existentes.

O profissional delimita a propriedade e mapeia os principais pontos geográficos e topográficos. Em seguida, desenhava um traçado preliminar da cidade. Uma espécie de mapa de trabalho. A partir desse traçado preliminar o dono do patrimônio começava a atrair os possíveis compradores e moradores pioneiros (SILVA, 1988, p.155).

Houve poucas alterações no desenho urbano da maioria das cidades da região oeste. Silva (1988, p.155) afirma que a base do traçado das quadras e das ruas criadas eram quase constantemente o traçado ortogonal.

Poucas variantes foram detectadas, como o alargamento de vias ou uma praça central que fugia das dimensões convencionais, mas teoricamente, a maioria das cidades da região oeste se assemelhavam entre si e a uniformidade do traçado regular convencional e da arquitetura ferroviária industrial eram suas principais características (Figura 9).

Figura 9 - Projeto Urbanístico de Panorama - SP



Fonte: Acervo Patrimonial do Estado de São Paulo, 2015.

A opção pelo traçado ortogonal apresentava-se como a mais prática e viável, pois demandava pouca movimentação de terra e obras de terraplanagem e a fácil demarcação das ruas e quadras. Este traçado ajuda na estipulação do valor dos terrenos, visto que todos tinham o mesmo tamanho e o preço variava somente em função da localização, e, à vista disso, auxiliava a venda e o retorno do investimento feito. Ademais, tal traçado facilitava futuras expansões urbanas, pois o empreendedor apenas precisava expandir indefinidamente o traçado original (GHIRARDELLO, 2002, p. 61).

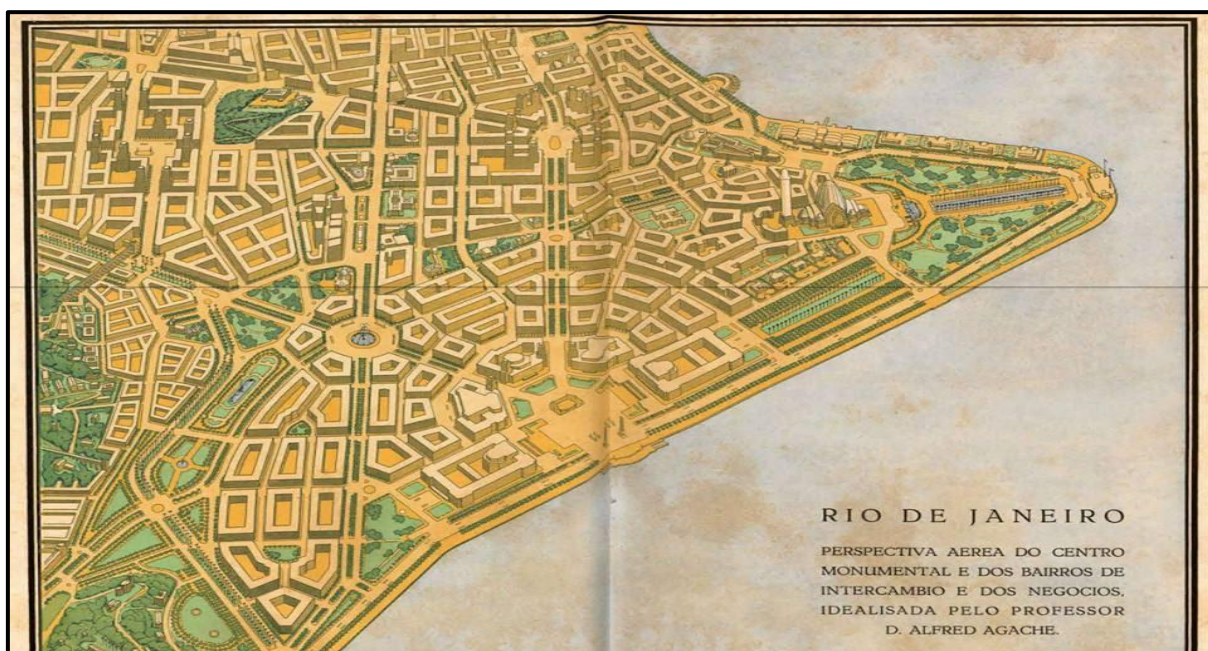
Silva (1988, p.156) detalha que o traçado mais empregado nessas cidades era o convencional formato ortogonal com uma praça no centro. Tal tipologia foi bastante empregada desde o período colonial no Brasil. Nas cidades da fronteira do século XIX o plano ortogonal foi vastamente utilizado, dado que a maioria dessas cidades teve origem a partir dos patrimônios de cunho religioso.

À medida que a ânsia pela abertura dos loteamentos urbanos e rurais na fronteira aumentava, a prática e a grande experiência prévia de urbanistas ajudaram nesse traçado: os núcleos urbanos absorviam os elementos convencionais do desenho urbano e novos elementos que haviam sido testados em outras localidades do estado. Contudo, houve algumas ressalvas, que resultaram em traçados urbanos metódicos e mais elaborados. Assim, poucos planos urbanísticos obtiveram êxito na integração da ferrovia ao traçado urbano de maneira coesa (SILVA, 1988, p.156).

Há registros de desenhos urbanos mais lapidados em cidades após 1930. Ghirardello (2002, p. 64) afirma que, quando as ideias urbanísticas, particularmente as dos movimentos da cidade-jardim e *City Beautiful* começam a persuadir os novos urbanistas.

Principalmente após a concepção de planos urbanístico brasileiros, como o de Atilio Corrêa Lima para a cidade de Goiânia - GO, Plano Agache para a cidade do Rio de Janeiro - RJ do plano de Aarão Reis para a cidade de Belo Horizonte – MG, esses profissionais estabeleceram verdadeiros laboratórios nas cidades brasileiras, com a adoção de vias radiais, paisagismo de parques e praças e adoção de pontos focais (Figura 10).

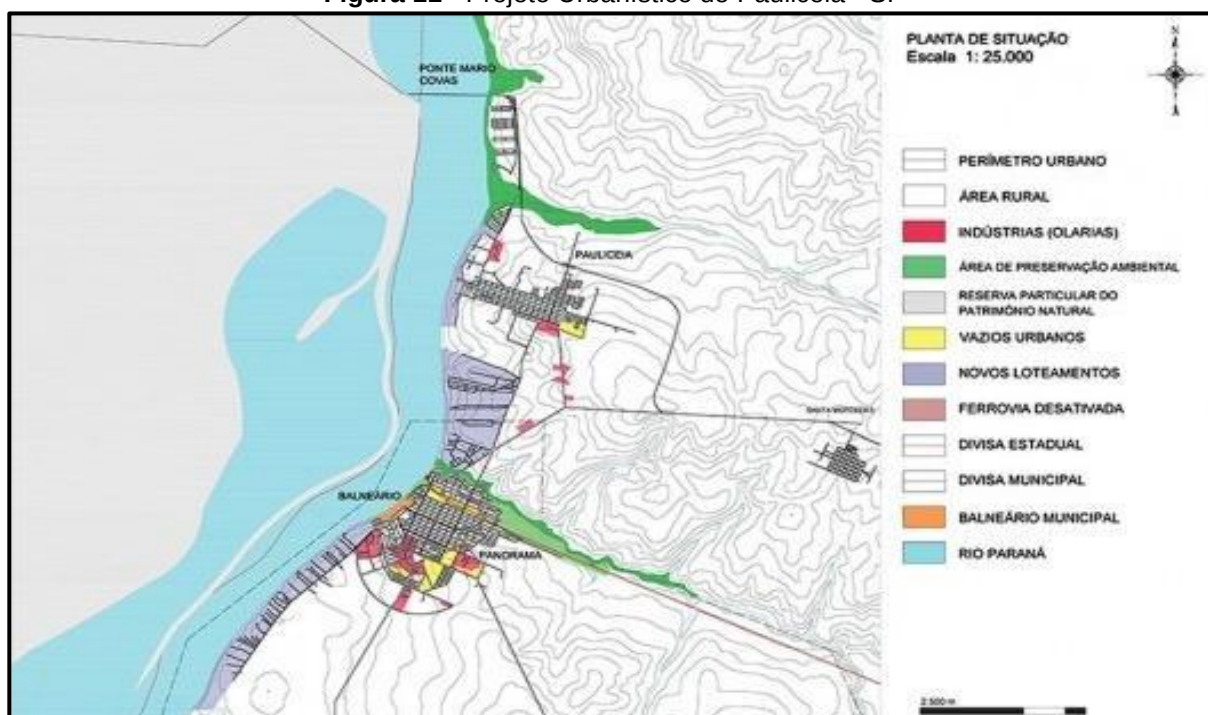
Figura 10 - Proposta Urbanística Agache para a cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Mapas Antigos do Rio de Janeiro, 2017.

Outro fator decisivo na escolha do autor do projeto e na opção por um desenho mais primoroso diz respeito também ao grau de influência do fundador sobre o patrimônio, sua riqueza e sua experiência com a vida urbana. O fundador determinava as diretrizes gerais do formato urbano e o urbanista as transpassa para a prancha (SILVA, 1988, p.156).

Silva (1988, p.156) afirma que “isto fica evidente nos planos de Panorama e Paulicéia, que utilizam zonas residenciais exclusivas rodeadas por parques e com vistas para os rios ou lagos, usos do solo diferenciado por zonas, cinturões verdes e avenidas monumentais terminando em pontos focais” (Figura 11).

Figura 11 - Projeto Urbanístico de Paulicéia - SP

Fonte: Acervo Patrimonial do Estado de São Paulo, 2015.

O desenho urbano das novas cidades tornou-se para alguns fundadores um fator de propaganda e de atração dos pioneiros, especialmente quando a região no entorno ainda era desocupada e oferecia poucos atrativos. As cidades fundadas próximas às regiões já urbanizadas e com acesso às rotas de transporte possuíam logo um conjunto de compradores em potencial [...] neste caso, estes aspectos já funcionavam como um poderoso atrativo e o desenho urbano não era tão importante, se tornando apenas um meio de organizar o espaço urbano e localizar os lotes a serem vendidos (SILVA, 1988, p.156-157).

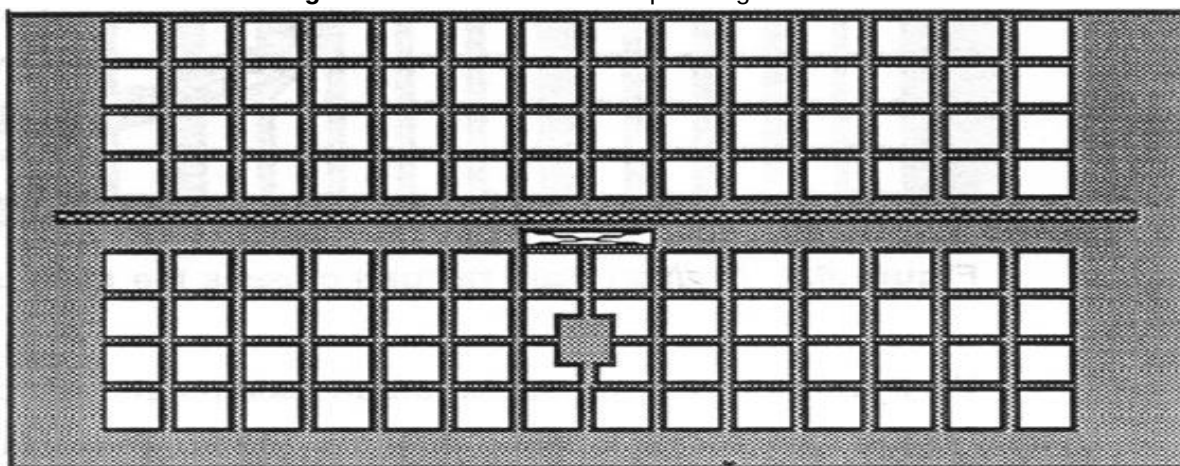
Uma condição importante que induzia o traçado urbano das cidades na fronteira oeste paulista eram as possibilidades dos fundadores em relação ao desenvolvimento de lá e ao estágio de domínio que eles esperavam impor. Logo, cidades como Tupã ou Andradina ostentavam um traçado mais minucioso, como praças bem elaboradas. Outrossim, o projeto era pensado com o intuito de futura expansão, contudo, após a sua fundação é que começou um processo de desenvolvimento urbano descontínuo e fragmentado (ROSALI, 2009, p. 37).

Uma forma de se diferenciar os traçados urbanos das cidades era a localização da ferrovia e da estação ferroviária local. Quando era possível saber antecipadamente a sua futura posição, havia a possibilidade de alocar a ferrovia ao traçado e ainda assim obter um partido dela. Assim sendo, de forma majoritária a cidade era estabelecida paralelamente à linha do trem e, se fazia um esforço para que a estação

central fosse usada como ponto focal, uma vez que a avenida principal terá a função de unir a estação, a praça e a igreja (SILVA, 1988, p.157).

Se porventura a ferrovia já existisse antes da elaboração do plano urbanístico da cidade, este se desenvolvia ao redor da estação ferroviária e os patrimônios eram dispostos de forma linear ao longo da ferrovia; à vista disso, a direção dos patrimônios oscilava segundo a direção e traçado da ferrovia. Silva (1988, p.157) aborda uma outra situação, onde a cidade já havia sido implantada e a ferrovia chegava à região e o empreendedor não havia tido informações sobre a sua localização. Duas opções eram concebíveis: o traçado da ferrovia passava fora da cidade e aos poucos poderia atrair novos investidores (Figura 12).

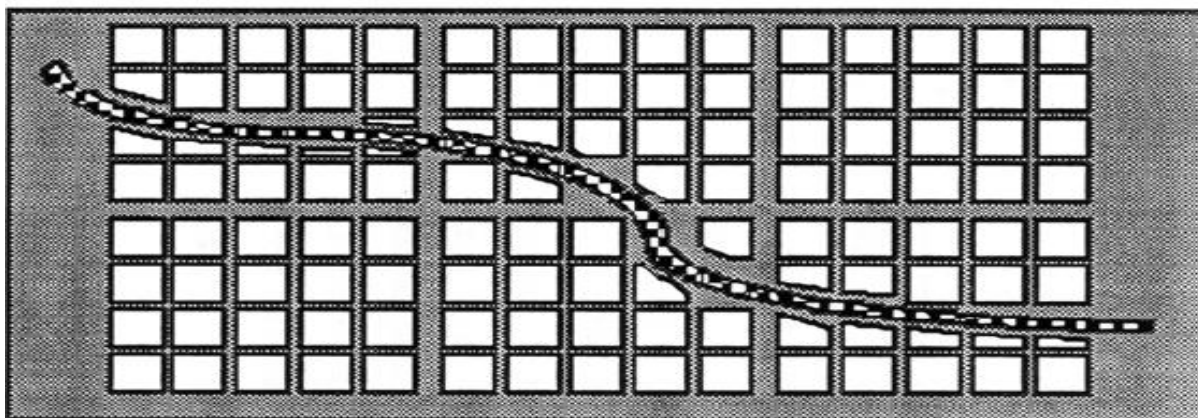
Figura 12 - Modelo de cidade que integrava a ferrovia



Fonte: SILVA, 1988.

Ou ainda a ferrovia tinha a tarefa de fragmentar o tecido urbano em duas partes e causava uma desorganização do rigor do traçado que vinha sendo adotado (Figura 13).

Figura 13 - Modelo que adaptou o traçado à ferrovia



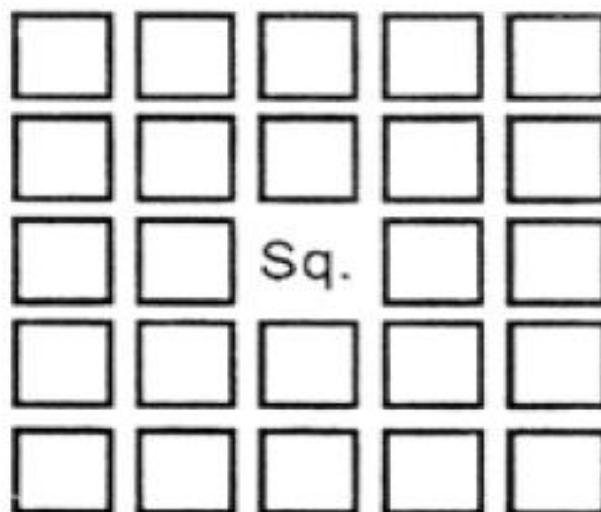
Fonte: SILVA, 1988.

Todavia, pode-se notar que poucos planos urbanísticos conseguiram integrar de modo conciso a ferrovia no traçado da cidade. Apenas pode ser observado essas características em cidades fundadas após 1930, as que possuíam um maior requinte no seu desenho urbano. Ainda assim foram exemplos isolados, e a não ser por poucas cidades, os traçados eram um tanto tímidos e exóticos.

Contudo, Silva (1988, p.158) aponta que é evidente que há um tratamento especial no arranjo de ruas ao redor da praça principal que abrigava a igreja. Isso se dá ao fato de que algumas cidades que se localizam longe da ferrovia, tinham que se utilizar da praça principal como ponto atrativo local.

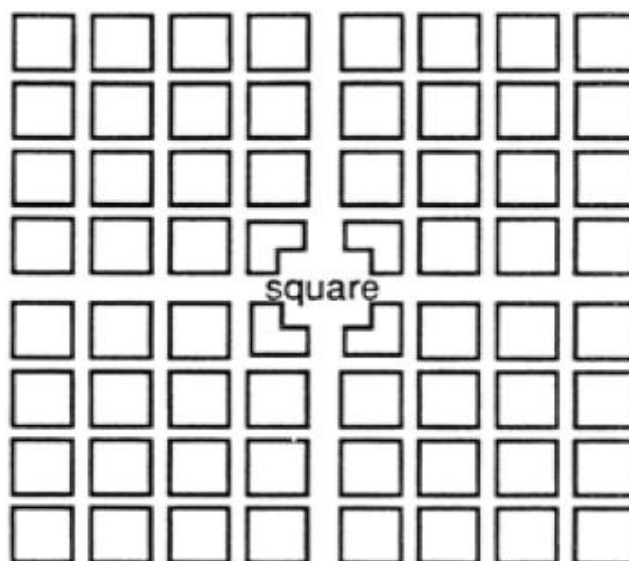
A primeira variação desse traçado urbano (Figura 14) exibia a praça central cercada por quatro ruas, onde apenas uma quadra era destinada para este fim. Esta variação era muito popular na maioria das cidades na fronteira. Era muito eficaz e economicamente vantajosa, já que o urbanista só precisava separar uma quadra para ser destinada à praça, sem ter que mexer no desenho geral. Outrossim, as ruas apresentavam basicamente as mesmas dimensões, o que gerava um valor parecido dos lotes (SILVA,1988, p. 159).

Figura 14 - 1ª Variante do Traçado Urbano



Fonte: SILVA, 1988.

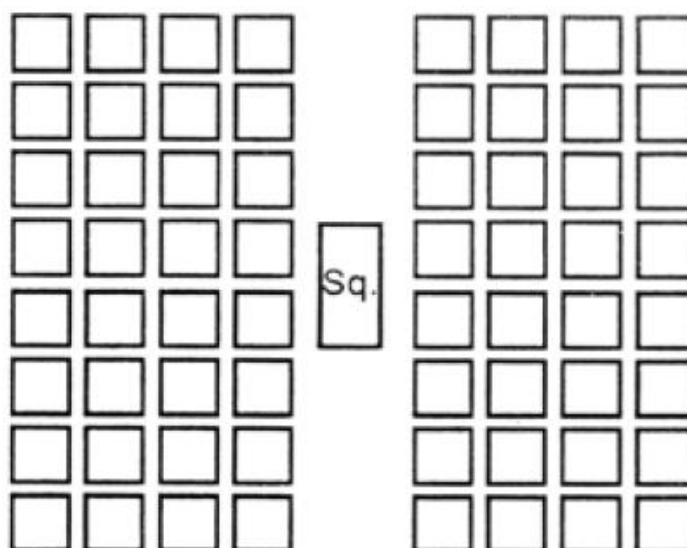
Silva (1988, p.159) afirma que o segundo modelo de cidade (Figura 14), duas ruas se cruzavam na vertical com uma praça ao centro, bem ao estilo romano e renascentista, mesmo que fosse pouco provável que tenha sido concebido de forma consciente.

Figura 15 - 2ª Variante do Traçado Urbano

Fonte: SILVA, 1988.

A praça servia de ponto focal para as ruas que se cruzavam, onde elas apresentavam uma largura maior do que as demais vias da cidade.

Silva (1988, p. 160) descreve o terceiro tipo de traçado (Figura 16) localizava a praça principal no centro de uma larga avenida que dividia o traçado em dois planos ortogonais de mesma dimensão.

Figura 16 - 3ª Variante do Traçado Urbano

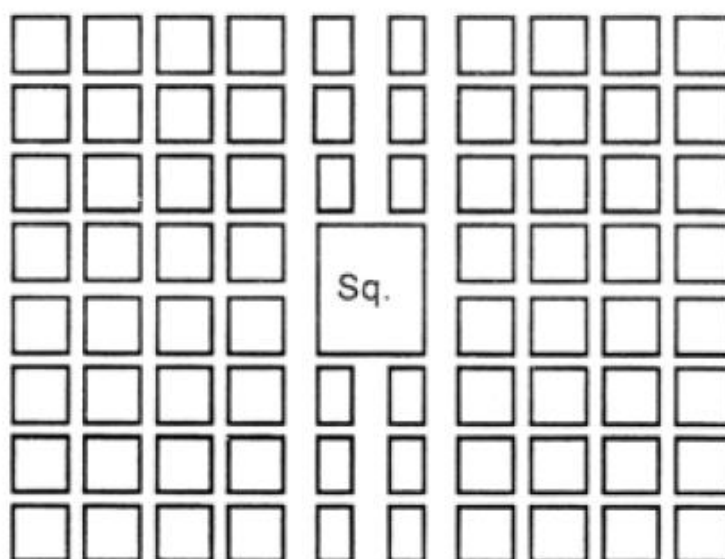
Fonte: SILVA, 1988.

No quarto tipo (Figura 17), três ruas principais paralelas conduziam à praça

principal. Neste caso, a padronização das quadras era interrompida por estas ruas, cujas quadras eram menores que as demais, desempenhando bom papel para usos comerciais.

Restavam assim mais lotes vagos para diversos usos que requerem um maior espaço e era uma forma de aumentar o lucro do empreendedor. Ao mesmo tempo, este tipo de traçado permite arrumar os diversos usos urbanos de uma forma agradável na cidade. No entanto, este foi um traçado pouco utilizado nas cidades da fronteira (SILVA,1988, p.160).

Figura 17 - 4ª Variante do Traçado Urbano



Fonte: SILVA, 1988.

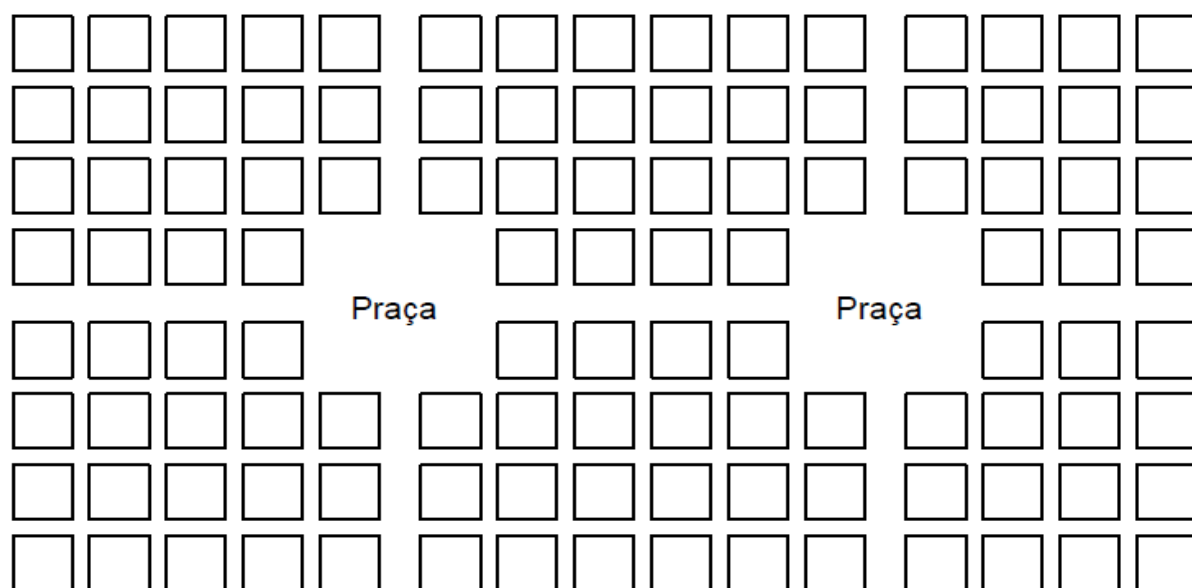
Existiram outros tipos de traçados, que na verdade, eram basicamente apenas variações menores destes quatro principais traçados urbanos.

Ghirardello (2002, p. 58) pontua que “as cidades ferroviárias eram um pouco mais elaboradas, pois a presença da estação ferroviária se tornava um elemento forte na composição”. Habitualmente, toda vez que a ferrovia estava presente na cidade, o urbanista se estimulava para criar um ponto focal com a ferrovia. Um tipo de desenho comum (Figura 18) era a praça principal se conectar com a estação ferroviária por meio de uma avenida principal e às vezes essa praça se conectava com outra praça localizada no centro da cidade.

Também se sabe que boa parte do comércio se desenvolvia ao longo desta avenida a partir da estação ferroviária e todas as atividades administrativas da cidade

se localizavam próximas e ao redor da praça central.

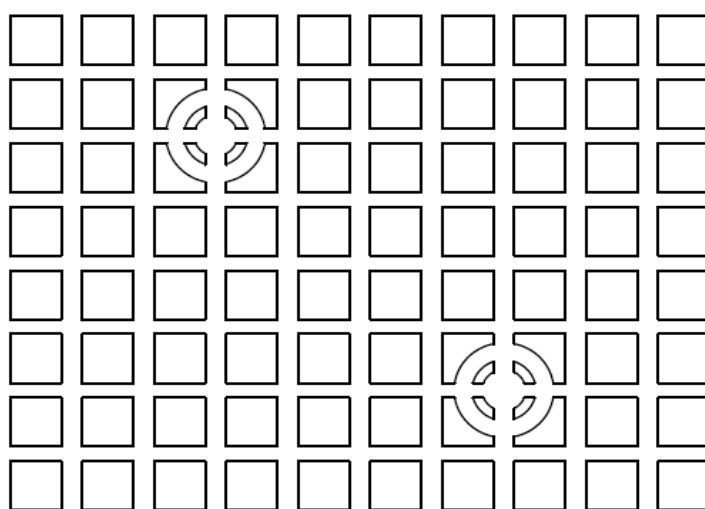
Figura 18 - Traçado Urbano



Fonte: SILVA, 1988.

Também é possível notar que alguns desenhos urbanos ignoravam totalmente a passagem da ferrovia pela cidade e focaram basicamente na disposição de uma ou mais praças na cidade. Alguns dos planos mais mirabolantes utilizam vias que irradiavam de uma praça central, sendo que uma das cidades utilizou um esquema de superpor um traçado radial sobre um traçado ortogonal, com uma praça central hexagonal (Figura 19).

Figura 19 - Variante do Traçado Urbano

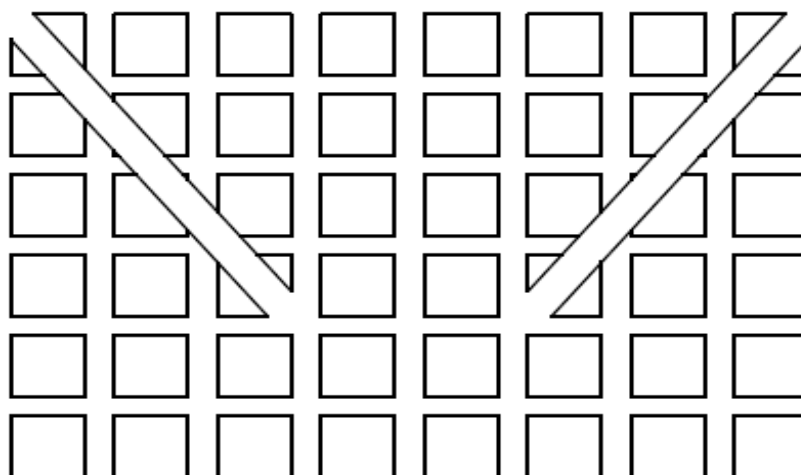


Fonte: SILVA, 1988.

Uma variante quase que despercebida do modelo anterior utilizava o traçado

das ruas a 45° e que convergiam para o centro, superpostas sobre o traçado ortogonal. Este traçado causava um corte em algumas quadras o que resultava em quadras de contorno diferenciado (Figura 20).

Figura 20 - Variante do Traçado Urbano



Fonte: SILVA, 1988.

Por fim, um tipo comum de traçado urbano nessas cidades era o fragmentado, que parecia um mosaico de patrimônios. Na verdade, este mosaico representa um crescimento desordenado da cidade, sem controle da expansão urbana por parte do poder público.

1.6 DESMEMBRAMENTO DA FAZENDA FURNAS E ORIGEM DE OURINHOS

Ourinhos se enquadra em um período de surgimento de povoados, no qual a origem não estava diretamente ligada aos patrimônios religiosos, comuns no século XIX e cujas terras eram aforadas pela Igreja Católica, mas sim, onde a venda de terras se dava como loteamento privado, mesmo que ocorressem doações pontuais de pequenas áreas diretamente para a vila.

Ainda se tratando dessa relação com as glebas rurais, que naquele momento se constituíam praticamente como a paisagem natural, é de vital importância a pesquisa de Deffontaines, em especial seu trabalho *Como se Constituiu no Brasil a Rede de Cidades* (1938) que aponta uma perspectiva que até o momento era pouco explorada por uma fração da comunidade acadêmica.

Deffontaines (1938) salienta que houve processo semelhante em boa parte das

ferrovias paulistas, que era seguir os espigões das bacias fluviais e manter certa distância dos vales e regiões montanhosas. Claro que nem sempre isso era possível.

Del Rios (1992) atesta que o papel de coronel do município de Ourinhos coube ao mineiro Jacintho Ferreira de Sá, rico comerciante que primeiro se consolidou na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo e graças a sua influência na política local, soube da possibilidade de a ferrovia expandir seu trecho, tendo como destino final a cidade de Cerqueira César (SP).

Sua família veio de Minas Gerais por acreditarem que o futuro não estava mais no garimpo de diamantes, mas sim na terra roxa da zona situada no interior paulista, muito favorável ao cultivo do café.

Boscariol (2006) elenca que outro fator relevante é o fato de Jacintho Ferreira de Sá, no ano de 1896, abrir em conjunto com mais dois irmãos a Casa Três Irmãos, um estabelecimento que vendia secos e molhados no município de Santa Cruz do Rio Pardo, distante 33 km de Ourinhos. Nessa época, Jacintho estava com 18 anos e era responsável pelo transporte das mercadorias até a cidade de Cerqueira César, ponto final da EFS.

Ainda de acordo com o autor, o restante do trajeto, cerca de 100 km, era realizado por estradas de terra precárias no lombo de burros, sendo sempre acompanhado por um cozinheiro e uma pequena comitiva de carregadores. Com o passar do tempo, houve um aumento na procura por entrega desses produtos, o que acabou criando um volume relevante para transportar encomendas pagas por terceiros.

Boscariol (2006) indica que essas viagens acabaram criando uma rede de influência na região que posteriormente seria vital para a criação do núcleo urbano de Ourinhos. Dentre os nomes de políticos que tiveram contato com Jacintho, pode-se apontar Ataliba Leonel, que na época era apontado como chefe absoluto da região da Alta Sorocabana, e João Baptista de Mello Peixoto, secretário estadual da Agricultura e Fazenda e senador.

Além desses nomes, houve também uma relação de amizade com o diplomata José Carlos de Macedo Soares, futuro ministro da Justiça e Relações Exteriores e que se casou com Matilde, filha de Dona Escolástica, importante personagem na origem urbana de Ourinhos (BOSCARIOL, 2006, p. 8).

O processo de venda da Fazenda Furnas se iniciou ainda no início do século XX e foi arrematada por vinte contos de réis, que foram parcelados em 36 meses com

juros de 6% ao ano. Del Rios (1992) ainda ressalta que:

Dona Escolástica foi cuidar da vida e de outros empreendimentos. Um deles, com nome em homenagem a sua filha, tornou-se a Vila Matilde, na margem direita do rio Tietê [...] A Baronesa acabou vendendo o palacete em que morava e foi morar com a filha logo adiante, na avenida São Luís, 234, no casarão de Macedo Soares, com sua varanda dando para a rua [...] (DEL RIOS, 1992, p. 21).

Cabe ressaltar que mesmo a Fazenda Furnas sendo apontada como a origem do núcleo urbano de Ourinhos, a descrição realizada na documentação oficial menciona mais duas fazendas que também cederam terras para esse processo, dentre elas a fazenda Lageadinho e a fazenda Jacu, que antigamente detinha o nome de Ourinhos (Figura 21).

Figura 21 - Trecho da escritura de venda da Fazenda Furnas

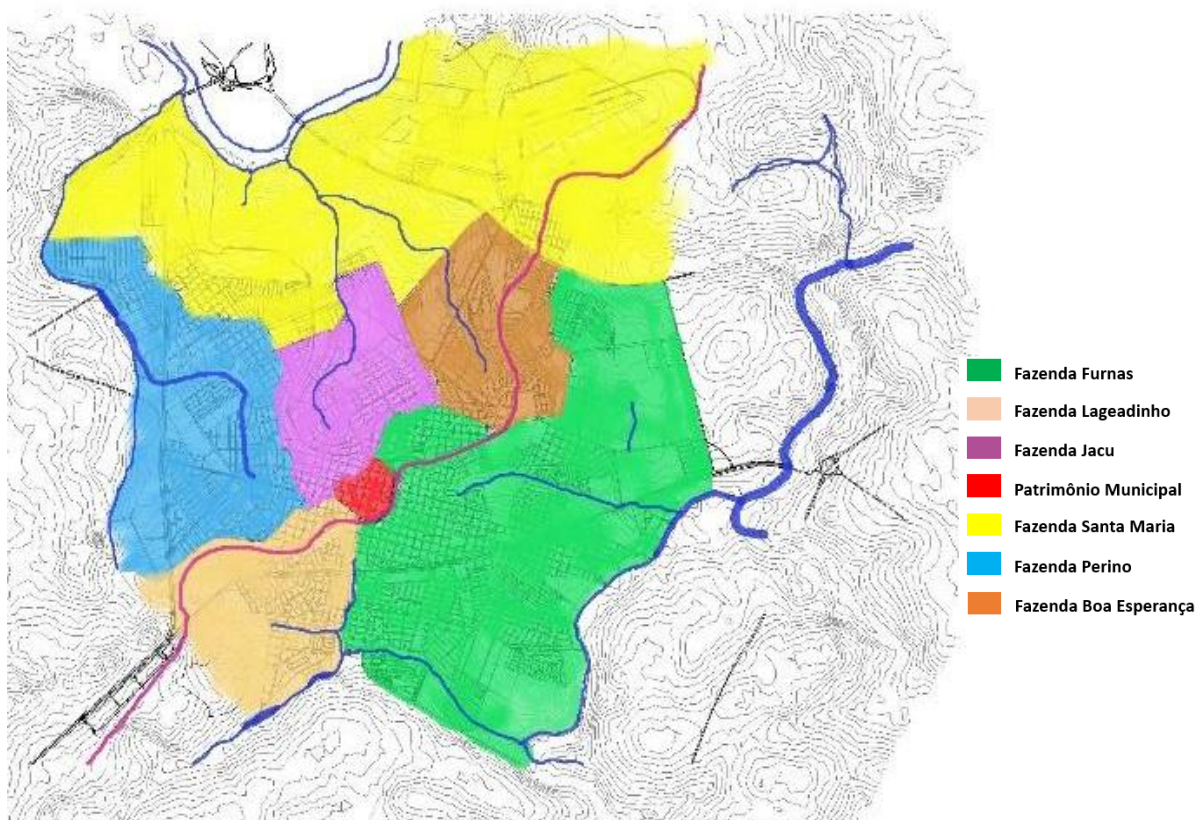


Esse processo de reconhecimento das demais fazendas é importante para entender o contexto social e político da época, já que o coronel Jacintho de Sá é apontado com o fundador da cidade, mas ele não realizou todo o procedimento sozinho e sim definiu o método de expansão e trouxe diversas ferramentas para ‘modernizar’ a recém-criada Ourinhos.

O coronel Jacintho Ferreira de Sá não apenas sabia como planejava o evento em suas articulações políticas. O único contratempo foi a impossibilidade de ficar a parada exatamente dentro da Fazenda Furnas. O lugar escolhido era pedregoso e sem água (o morro da Bela Vista, onde se encontram as Rodovias Raposo Tavares e Mello Peixoto). Foi preciso descer um pouco mais até a atual localização. Nada grave. As terras em volta pertenciam a Jacintho Sá e a Fernando Pacheco Chaves, dentro da Fazenda Santa Maria (DEL RIOS, 1992, p. 21).

No início do século XX, o núcleo urbano que daria origem a Ourinhos é criado a partir das fazendas Furnas, Lageadinho e Jacu (Figura 22), que contavam com 1.230 alqueires de terras (DEL RIOS, 1992, p. 62).

Figura 22 - Delimitação das fazendas pioneiras em Ourinhos - SP



Fonte: AMARO, E.K.P, adaptado pelo autor, 2012.

A Figura 22 ilustra esse processo de divisão das fazendas e a localização do núcleo urbano original. É possível notar que existiam outras fazendas presentes no atual perímetro urbano, contudo, não faziam divisa com essas três fazendas e acabaram não influenciando nesse ponto.

Com exceção da chácara Jacu (roxo), as outras duas propriedades foram contempladas com a passagem da ferrovia no seu perímetro, além da primeira estação ferroviária local ter sido instalada dentro da fazenda Furnas graças à influência do coronel Jacintho de Sá.

Monbeig (1984) destaca que no final do século XIX começa a surgir a figura do coronel, se estendendo até meados de 1930. Em suma, era um comerciante com alto poder aquisitivo, atuando na política local como chefe político e responsável diretamente pelas benfeitorias que as cidades necessitavam. Esse poder também servia para atrair a construção de estações ferroviárias em suas terras, para a posterior passagem da ferrovia pelo local.

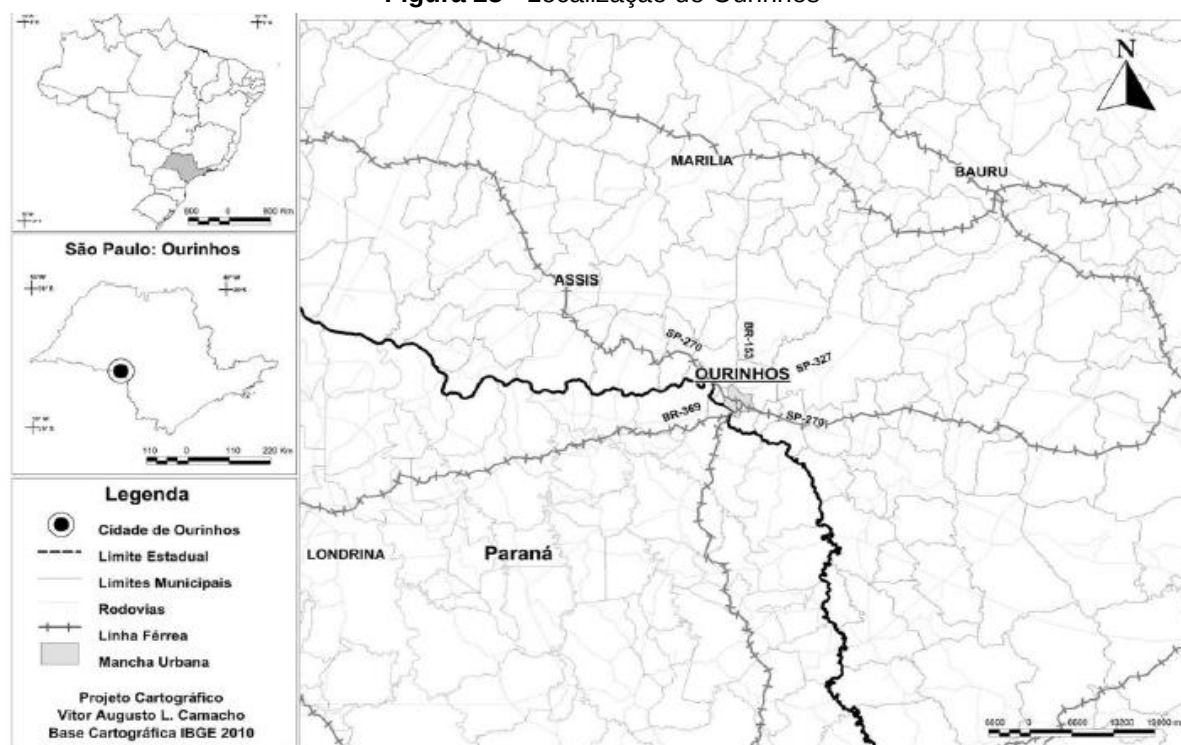
A linha da estrada de ferro que percorre os espigões, muitas vezes assinala um limite entre propriedades. Dispõe então, o fundador do patrimônio unicamente das terras situadas de um só lado da ferrovia. O proprietário acaba entrando no empreendimento, ainda a tempo de aproveitar-se da valorização das terras, porém, já muito tarde para forçar mudança muito sensível na direção do crescimento da cidade (MONBEIG, 1984, p. 344).

O coronel, aos 32 anos de idade, Jacintho de Sá, era dono de 2.295 alqueires de terra na região e graças a sua profissão de vendedor e em virtude de transportar mercadorias pela região, acabou conhecendo e se aproximando de diversos políticos influentes e isso foi fundamental para que, posteriormente, obtivesse poder político hegemônico na zona de Ourinhos (DEL RIOS, 1992, p. 65).

As condições primordiais presentes no cerne de todos os métodos e dinâmicas que levaram à origem e desenvolvimento da cidade de Ourinhos estão intimamente ligadas àquilo que se convencionou chamar de binômio café-ferrovia e a sua localização geográfica privilegiada.

A região de Ourinhos encontra-se a meio caminho do extremo oeste paulista (região de Presidente Prudente), sendo a porta de entrada para o Norte do Paraná, região que se encontrava no início do processo de colonização (Figura 23).

Figura 23 - Localização de Ourinhos



Fonte: Camacho, 2019.

Sua localização estratégica na divisa entre os estados proporcionou não apenas a instalação da EFS na cidade, como também a passagem da Estrada de Ferro 369 (EF-369) que contava com uma extensão de 683 km e se prolongava até a cidade de Porto Madeiro – PR.

O distrito foi concebido por meio da chegada de trabalhadores mineiros e imigrantes japoneses para a construção da estação ferroviária, que se iniciou em 1906 e foi encerrada no ano de 1908. Nesse processo inicial de criação do núcleo urbano local, mais precisamente em 1908, é inaugurada a primeira estação ferroviária de Ourinhos, contudo, vale ressaltar que nesse período a região era reconhecida como sede do município de Salto Grande - SP.

Esta estação na época pertencia à Estrada de Ferro Sorocabana, que por sua vez era propriedade da ‘Sorocabana Railway Company’, gerenciada por um grupo estrangeiro denominado Farquhart-Lègru. (DEL RIOS, 1992, p. 67).

A estação foi criada no lado oposto daquele onde hoje se encontra a atual e deu origem a uma pequena vila cercada pelos cafezais das fazendas e por um cinturão de pequenas propriedades que foram criadas e habitadas pelos trabalhadores da estrada de ferro, que posteriormente dedicaram parte de seu tempo à lavoura de

subsistência (Figura 24).

Figura 24 - Trem inaugural da estação de Ourinhos em 1908



Fonte: LOPES, 1944.

A Figura 24 esclarece bem a dinâmica da população com a chegada da ferrovia no início do século XX no interior do país. Assim como diversas outras pequenas estações, sua composição era pensada para comportar uma demanda baixa de futuros moradores da região e principalmente transporte de mercadorias. Esse evento era aguardado pela elite local que havia sido responsável pela implantação das linhas férreas para mostrar sinal de poder e de que poderiam realizar diversas outras benfeitorias na cidade que estava surgindo.

Como mencionado anteriormente, essa demanda acaba aumentando com o passar do tempo associado principalmente pela sua localização estratégica na divisa com o estado do Paraná, o que acaba gerando em 1923 uma linha férrea denominada EF-369 com uma extensão de 683 km. Del Rios (1992) aponta alguns tópicos relevantes nesse processo de gênese urbana:

O povoado iniciou-se em 1906, dois anos antes da inauguração da estação, em terras de Jacintho Ferreira de Sá, vindo de Santa Cruz do Rio Pardo. É possível que tal povoação tenha-se dado exatamente por ali ter se constituído uma frente de trabalho da Sorocabana no sentido de se implantar o pátio ferroviário. Nesse ano, a linha estava em Manduri, de onde avançava para Salto Grande, no rio Paranapanema. No último dia de 1908, a estação foi inaugurada com o nome de Ourinho (sem o s). De onde tiraram esse nome?

Ora, do fato de haver então um patrimônio com esse nome, não muito distante da nova estação em terras paulistas, mas situado em terras do município de Tomazina, no Paraná, no distrito de Jacarezinho. A maioria das pessoas embarcavam e desembarcavam nos primeiros trens da Sorocabana que vinham de Ourinho. O nome pegou e passou para o povoado, com alguém colocando o s nele. Ourinho, com s ou sem s, era também (ou eram a mesma coisa) uma fazenda de Antônio José da Costa Júnior (há uma estação da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina – RVPSC com esse nome entre Jacarezinho e Ourinhos, aliás) que atravessava o Paranapanema e chegava até a Água do Jacu, hoje um bairro de Ourinhos (DEL RIOS, 1992, p. 32).

Atrelado a isso, há a construção da EF-369 no ano de 1923, o que acaba influenciando diretamente nesse processo de ampliação das linhas férreas locais e na transformação da cidade em nó ferroviário de relevo. A inauguração dos trilhos representou o momento em que se deu a origem ao núcleo de Ourinhos e que influenciou seu desenvolvimento durante as primeiras quatro décadas do século XX.

O transporte ferroviário proporcionou, pela primeira vez, um fluxo migratório ininterrupto para a região, sendo em quase totalidade, antigos moradores de Minas Gerais que procuravam terras férteis no Oeste Paulista e cuja vinda se dava de forma intermitente, sem compor verdadeiramente um fluxo (MONBEIG, 1984).

Logo após a finalização da primeira linha férrea no núcleo urbano de Ourinhos, houve um aumento da chegada de imigrantes que proporcionaram importantes elementos estruturantes para o município. Os estrangeiros adentraram o país através do porto de Santos e por meio da recém-construída rede ferroviária distribuem-se pelo Estado e país, buscando áreas de abertura de novas fronteiras agrícolas, procurando trabalho e possibilidade de prosperar.

Logo, se aproveitando desse fluxo, em apenas 10 anos após a inauguração da estação ferroviária local, em 1918, o distrito de 'Ourinho' emancipa-se de Salto Grande, que na época possuía cerca de 4 mil habitantes, dos quais um quarto vivia no núcleo urbano (ALVES, 1998).

Com relação à constituição do patrimônio de Ourinhos, vale ressaltar que o processo se iniciou quando ainda era administrado pela Câmara Municipal da cidade de Salto Grande, a qual era subordinado. No ano de 1913 há relatos e documentos obtidos junto ao cartório que mostravam a insatisfação com desapropriações de terras das fazendas da região para dar lugar à cidade, sendo que algumas dessas reclamações eram direcionadas a Jacintho de Sá.

A delicadeza do assunto fez rapidamente surgir em cenas figuras mais poderosas. Em dois dias, o senador estadual João Baptista de Mello Peixoto aceitou ser o mediador entre a Câmara de Salto Grande do Paranapanema e o proprietário das terras de Ourinhos. [...] Os detalhes desse acerto aparecem na indicação do vereador Vieira de Figueiredo, autor do projeto de desapropriação. Ele propõe agora um pagamento de 5.5000\$000 (cinco contos e quinhentos mil réis) a Jacintho Sá pela venda de 15 alqueires de terra de sua propriedade a esta municipalidade. [...] Ele teria outras vantagens no acordo com Salto Grande. Na sessão de 12 de setembro foi lida uma carta sua declarando-se de acordo em conceder um terreno para o posto policial na povoação de Ourinho, com a condição de a Câmara conceder-lhe isenção de impostos municipais por dois anos. A exigência foi aceita (DEL RIOS, 1992, p. 26).

Como Jacintho de Sá era dono de quase todas as terras municipais, a partir do ano de 1910 começa a lotear e dividir seus domínios, para que posteriormente fossem criados novos sítios e fazendas. Domingos Perino, um dos compradores que adquiriu uma propriedade de 100 alqueires, loteou suas terras, que depois daria origem à Vila Perino.

Essa terra que foi adquirida por Perino se estende da atual Vila Perino até as proximidades do córrego Furnas, onde havia a produção de leite e café, além de um extenso pasto destinado para tropeiros que vinham de Minas Gerais que alugavam as terras.

1.7 O PROCESSO DE DOAÇÃO DE TERRAS NA FUNDAÇÃO DA CIDADE DE ASSIS

O Município de Assis surgiu em razão da migração pioneira do território paulista em direção ao extremo oeste, a partir da segunda metade do século XIX. A região foi desbravada principalmente por mineiros a partir da cidade de Botucatu, considerada, na época, uma das 'bocas de sertão' e investiu na penetração do território acompanhando o vale do rio Paranapanema (SILVA, 1978, p. 3).

A denominação adotada para a região oeste de São Paulo era de terrenos desconhecidos, principalmente no século XIX e XX. Esse processo de ocupação acabou entrando em conflito com a população indígena que residia na região e gerou um extermínio de parte da sua população.

De acordo com Cobra (1923), as lutas travadas entre as partes eram desiguais, já que "a luta entre os indígenas e os não indígenas na região foi de extrema violência, assim como todo o processo de desenvolvimento no Brasil", fazendo com que antigas

tribos fossem expulsas e desaparecessem de seus territórios originais. Essa ocupação das terras indígenas foi acompanhada por desavenças entre os posseiros, processo de grilagem de terras e a concepção de um território com características capitalistas.

No que diz respeito à região que futuramente daria origem ao município de Assis, Cobra (1923) comenta sobre as ações ocorridas na época:

Um dia, a uma reprimenda, acompanhada de castigo corporal, applicado aos importunados, por serem muito mexedores no trem de cozinha, nos mantimentos e nas armas dos mineiros, elles se levantara e, passado algum tempo, atacaram os companheiros de Theodoro tanto no 'Taquaral' como no 'Santa Rosa', os quaes se viram obrigados a combater em defesa da vida. O sangue correu, molhando aquella terra, pela primeira vez. Acendeu-se alli a lucta, três vezes secular, entre colonizadores e habitantes das selvas do Brasil (COBRA, 1923, p. 47).

Esse processo de massacre da população indígena estava presente em toda a região da Alta Sorocabana, o que gerou um derramamento de sangue classificado como “o branco usando armas de fogo que o inimigo não possui”, em batalhas que não duraram trinta minutos. Essa ação era sempre legitimada por um discurso de posseiros que queriam ter o ‘registro’ definitivo das terras que lhe foram atribuídas pelo Estado.

Outra característica importante a ser levada em consideração é que até metade do século XIX havia um processo constante de grilagem de terras e ainda nos dias atuais somam uma quantidade considerável de títulos e posses que não apresentam nenhum amparo legal. Esse método apresenta um aumento considerável justamente com a passagem da EFS pela região no final do século XIX (Figura 25).

Figura 25 - Posseiros em comunidade indígena de Assis - 1905



Fonte: Barros, 1905.

A Figura 25 exemplifica o processo de grilagem de terras, imposição cultural que os posseiros exerciam na população indígena Kaiowá e Kaingang, principalmente no final do século XIX e que causou diversos conflitos sangrentos. Esse processo também foi responsável pela conversão dessa população ao cristianismo, prática comum no início do século XX, como uma forma de facilitar a obtenção de terras em posse dos indígenas.

O entrave causado por essas vastas terras, que em alguns casos apresentavam documentação falsa, geralmente eram associados a figuras que detinham o poder na região, logo, José Teodoro de Souza é o protagonista na história de Assis.

Leite (1981) ressalta que o mineiro José Teodoro de Souza foi responsável por ser o primeiro a conceder terras em nome de um santo na Vila de Botucatu, em 1856, já que possuía terras nas redondezas desde 1847. Esse ato ficou registrado nos arquivos da paróquia de Botucatu:

Sou senhor de umas terras de cultura no lugar denominado Rio Turvo, districto desta Villa de Botucatu e suas divisas são as seguintes: Principiando esta divisa no barranco do Rio Turvo, barra do Correguinho da Porteira, divisando com herdeiros e meeiras de José Alves de Lima, e cercando as vertente com quem direito for até encontrar terras de José Cunha de tal até atravessar o Rio Pardo, por outro lado até o espigão que divide as vertentes do Paranapanema, pelo espigão fora com quem direito for até cair no mesmo barranco do Paranapanema, por este abaixo até frontear a barra do rio Tibagy, e aqui cercando as vertentes desta água que se acha dentro deste círculo até encontrar-se com terras de Francisco de Souza Ramos, daqui descendo até o barranco do São João, por elle abaixo até a sua barra no Turvo, por este acima até encontrar a barra do 'Correguinho da Porteira'

donde foi princípio e finda desta divisa. Cujas terras assim divisadas e confrontadas as possuo por posses mandas e pacíficas que fiz no ano de 1847 e nellas tenha morado habitual até o presente por José Theodoro de Souza, Francisco das Chagas Motta. Apresentado aos 31 de maio de 1856. Vigário Modesto Marques Teixeira (COBRA, 1923, p. 24).

Essa estratégia adotada pelo posseiro não lhe atribuía o direito às terras, contudo, graças à criação da Lei de Terras (1850) e outras formas de legitimar essas terras, poderia conseguir sua posse futuramente. Logo após esse registro na paróquia, diversas pessoas foram convidadas para estabelecer o povoamento, num processo de venda de lotes de ‘sua propriedade’.

No entanto, houve uma grande dificuldade com a venda dessas terras, principalmente pela precariedade da documentação apresentada, hostilidade da população indígena local e pela sua localização ser em terras devolutas acabou frustrando esse processo de venda de lotes. A solução encontrada foi retornar para sua província natal em Minas Gerais a fim de fazer propaganda acerca das terras.

Segundo Abreu (1972):

José Teodoro de Souza foi alienando as terras em que dividiu sua gleba. Seu critério foi começar a vender terras próximas do Rio Turvo e depois as que viessem mais além, progressivamente, de maneira que não ficassem grandes espaços livres mirando moradores. Eram vendidas as aguadas, terras compreendidas entre duas linhas de morros, correspondendo a uma pequena bacia hidrográfica. A água era o elemento indispensável para toda propriedade (ABREU, 1972, p. 20).

Assim que retornou para a Vila de Botucatu, formou em suas terras o povoamento de São José dos Campos Novos do Paranapanema, que futuramente daria origem às terras do município de Assis. Além dele, sua esposa e filhos, o cunhado, os genros e os irmãos foram os fundadores desse povoamento (ABREU, 1972, p. 20).

Com o passar dos anos, outros ocupantes foram chegando a essas terras ainda não ocupadas, principalmente pelo afastamento cada vez maior dos indígenas da região, como foi o caso do Capitão Francisco de Assis Nogueira, que adquiriu, em 1866, uma vasta área de terras. Em uma consulta ao acervo do Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa (CEDAP) da Unesp de Assis, é possível observar através da documentação preservada que a origem de Assis está diretamente ligada à venda de terras de José Teodoro de Souza para o Capitão Francisco de Assis

Nogueira. Como forma de exemplificar essa documentação, o Processo 03/1898, no qual Francisco de Assis Nogueira requer a certificação da extensão territorial da Fazenda Pary e Taquaral.

A Fazenda do Pary e Taquaral limita-se ao sul com o rio Paranapanema e a oeste pelo espigão mestre com a Fazenda das Queixadas e a da Fortuna, ao norte pelo espigão mestre com a fazenda do Cervo, pelo Ribeirão do Pirapetinga e o Córrego do Café com a fazenda de João Flausino da Costa, digo, fazenda do Pirapetinga, pelo córrego da M... (ilegível) com a fazenda de João Flausino e pelo córrego do Palmital com a fazenda da Pontinha; [...] (CEDAP, Processo 03, 1898).

Tal documento também aponta que houve a divisão de terras, além da sua transmissão de posse, as medidas obtidas pelos engenheiros e sua homologação judicial da propriedade.

O Capitão Francisco de Assis Nogueira, lavrador, residente no Distrito de Platina, Município e Comarca de Campos Novos do Paranapanema, sendo senhor e possuidor de uma sorte de terras na Fazenda do Taquaral, vertentes do Rio Pary, situada no mesmo Distrito, sorte esta de terras que coube-lhe em sua meação as partilhas do inventário dos bens do casal existente com o falecimento de sua mulher Delfina Cândida Ribeiro, vende, como de fato vendido tem, ao outorgado comprador José Paulino dos Santos, lavrador, residente no mesmo distrito, quinze alqueires de terras em dita sorte pelo preço e quantia de duzentos mil reais que o outorgante vendedor já recebeu em moeda corrente do país do outorgado comprador ao qual dá desde já geral quitação. (CEDAP, Processo 02, 1904).

Anexada aos arquivos, existem uma representação gráfica da Fazenda Taquaral que servia de referência para a transferência de títulos e eventuais disputas judiciais (Figura 26).

Figura 26 - Representação da Fazenda Taquaral



Fonte: Marin, 2014.

É possível notar que há uma presença considerável de divisões internas que estão representadas na Figura 14, em diversos casos essas reivindicações ocorreram posteriormente a criação da fazenda. Cabe ressaltar que o mapa consta como pertencendo ao município de Campos Novos do Paranapanema, já que esse distrito foi desmembrado posteriormente para a criação do município de Assis. Há também a

preocupação de se representar todos os cursos d'água presentes no perímetro da propriedade e os limites com os municípios vizinhos.

Em decorrência da vasta extensão territorial da Fazenda Taquaral, ela já possuía, no ato de sua compra, a presença de diversos posseiros em sua área, a quem o novo proprietário, o Capitão Assis, propôs um acordo que visava reconhecer os legítimos domínios de todos sobre a terra. A ação da divisão territorial foi julgada pelo Juiz de Direito da Comarca de Campos Novos do Paranapanema, em 1904, dando por encerrado o litígio entre as partes (SILVA, 1978, p. 9).

Diz o Capitão Francisco de Assis Nogueira, promovente da medição e divisão desta Fazenda do Taquaral que tendo sido incluídas na área da mesma fazenda terras vertentes da margem direita no Rio Pary, compreendidas entre a barra do Pirapetinga no Rio Pary e a barra deste rio no Rio Paranapanema, vem contra isso reclamar pelos motivos que passa a expor: [...]. Vê-se bem da escriptura que a comunhão com José Machado de Lima era somente nas terras da fazenda do Taquaral e, pois na área dessa fazenda não podendo estar incluídas terras de uma outra fazenda destinada. Para evitar pleitos futuros vem o suplicante requerer que da área da fazenda do Taquaral e do cálculo da divisa sejam excluídas as terras vertentes da água do Lage, Lagoa e Jacutinga e de alguma outra que porventura existe afluentes da margem direita do rio Pary no ponto entre a barra do ribeirão Pirapetinga e a barra do rio Pary no Paranapanema [...]. (CEDAP, Processo 03, 1898).

Foram necessários seis anos desde o pedido formal de Francisco de Assis Nogueira (1898) até o julgamento por parte do juiz em 1904. Com o pedido aceito, houve a possibilidade da criação de um povoado que daria origem a Assis em 1º de julho de 1905.

É perceptível que nesse exato período houve um grande problema em relação aos títulos de terras. Monbeig (1984) pontua que os grileiros eram os responsáveis pela fabricação de títulos falsos e incoerentes com a realidade numa tentativa de se aproveitarem da burocracia estatal e conseguir o máximo possível de terras, para posteriormente lotear e vender. Machado (2005) segue a mesma linha de pensamento, acrescentando que “a região da Alta Sorocabana foi conhecida pela atuação de falsários, que forjavam documentos de modo que se pudesse comprovar que a posse havia se dado em data anterior à ocupação efetiva”.

Ghirardello (2002) discorre sobre o tema:

Até a República, a igreja cumpria papéis que depois foram reservados ao estado, entre eles, conforme exigia a Lei de Terras, de 1850, o registro de propriedades rurais. Ainda, como braço do estado é que se encarrega de formar grande parte dos povoados. Os próprios termos hierárquicos destes revelam seu forte vínculo eclesiástico, capela num primeiro momento, paróquia ou freguesia num estágio superior. Tais denominações caíram em desuso após a República, substituídas na mesma ordem por bairro ou povoado, vila, cidade, sede de município e, num último patamar, a comarca, circunscrição judiciária (2002, p. 126).

Esse período também ficou marcado pelo interesse do Estado em conhecer terras até então denominadas como desconhecidas. A Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo foi criada em 1886, na tentativa de viabilizar expedições ao Vale do Paranapanema e, dentre suas atribuições, havia a de apontar a melhor alternativa para se chegar ao estado do Mato Grosso.

Essas viagens acabam gerando diversos relatórios, e em se tratando exclusivamente da região do presente estudo, alguns dados chamam a atenção: a população é contabilizada em 90 mil habitantes e a existência de três vilas promissoras, sendo elas São José dos Campos Novos do Paranapanema, Campo Alegre e Sapé.

Ainda há uma descrição acerca da ocupação dessas vilas:

Ao longo do itinerário de ocupação aberto nos espigões, José Teodoro vendeu, às vezes, e cedeu, em outras, terras a seus conterrâneos minérios. O povoamento dos sertões do sudoeste paulista atendia a um duplo interesse: o dos grandes posseiros, como José Teodoro, na consolidação das suas posses e na valorização das terras, e o da instância estatal, que tinha uma política de implantação de patrimônios visando à ocupação dos trechos desabitados do território brasileiro, e à decorrente formação de novos eleitores (SILVA, 1996, p. 127).

Não é mencionado, mas uma das vilas existentes no final do século XIX chamada Platina, daria origem ao município de Assis posteriormente. Todo esse processo inicia-se com a oferta de terras à igreja e com a cidade não foi diferente.

Nesta época, era comum oferecer doações à Igreja, pelo forte sentimento de religiosidade nos desbravadores, que normalmente eram feitas com áreas rurais, sendo algumas, como no caso de Assis, destinadas à construção de capelas, igrejas no intuito de recompensar ao Senhor as dádivas, como fez o Capitão Francisco de Assis Nogueira, ao término da ação judicial que regulariza a posse de suas terras (Figura 27).

Figura 27 - Mapa do Patrimônio Bispado de Assis



Fonte: Prefeitura Municipal de Assis, elaborado pelo autor, 2012.

A doação foi recebida pela paróquia de Campos Novos do Paranapanema (hoje Campos Novos Paulista), sob invocação do Sagrado Coração de Jesus, São Francisco de Assis e Obra Pia do Pão de Santo Antônio. O povoado tomou o nome do doador, Assis, e se desenvolveu em torno de uma capela de pau-a-pique coberta de sapé, erguida no local onde hoje está a catedral. Após a expulsão dos nativos, os novos ocupantes tiveram como atividade econômica predominante a plantação de milho, fumo e a criação de porcos.

A escritura de doação, feita pelo Capitão Assis à Igreja, foi lavrada no primeiro dia do mês de julho de 1905, estipulando que 80 alqueires de terras pertencentes ao domínio da Fazenda Taquaral eram destinados à constituição de uma capela que deveria ser erguida sob a invocação dos santos de sua promessa. Desta maneira, nasceu o povoado de Assis a partir do surgimento da capela, que foi edificada pelo

próprio doador e passou a contar em suas proximidades dos primeiros casebres da vila (Figura 28).

Figura 28 - Implantação Original de Assis - SP



Fonte: Prefeitura Municipal de Assis, elaborado pelo autor, 2022.

O núcleo urbano original contava com ruas mal definidas, sem apresentar um aspecto de cidade, contava principalmente com atividades econômicas de subsistência e as plantações de café existentes. Logo, antes da chegada da estrada de ferro a esse povoado de pequena população, todas as suas atividades eram feitas por estabelecimentos agrários e seus hábitos envasados por valores religiosos.

Silva (1996, p. 185) salienta que as ruas apresentavam dimensões que variavam entre 16 até 25 metros, as calçadas apresentavam dimensões de três metros, os largos em sua grande maioria apresentavam formas quadradas, retangulares ou outras formas geométricas.

O seu crescimento deu-se, inicialmente, na área do patrimônio religioso, ou seja, no perímetro que havia sido doado à Igreja por escritura em aforamento perpétuo, conforme é mostrado na Figura 28.

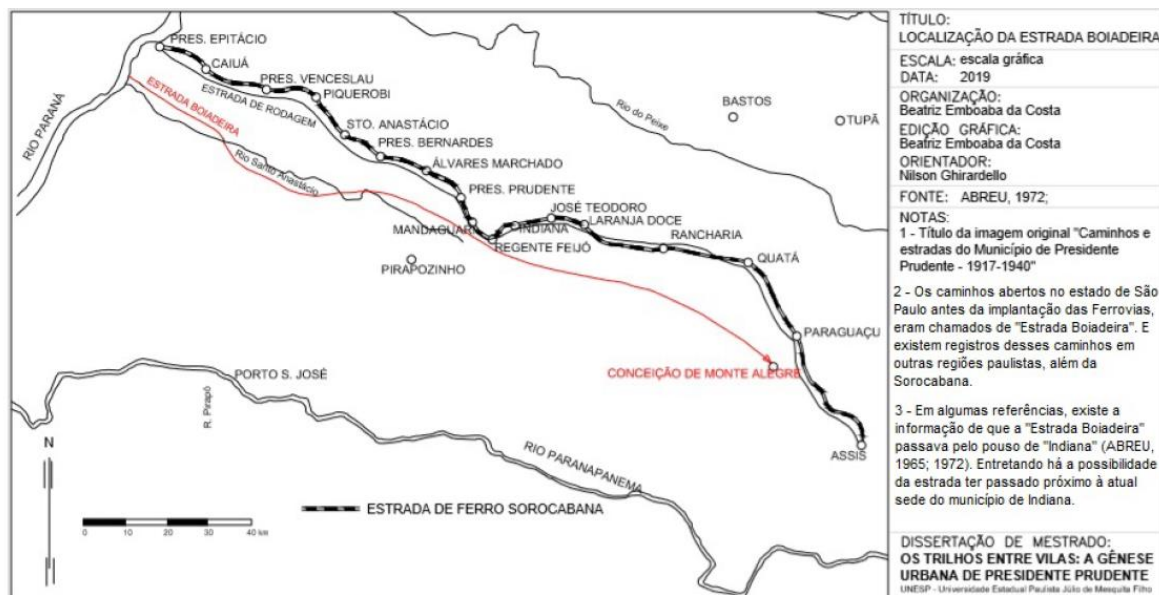
Ainda de acordo com a autora:

Em Assis, a doação efetuada para constituição do patrimônio estabelecia que os lotes decorrentes do parcelamento da gleba seriam permitidos à utilização por terceiros, através da figura jurídica da enfiteuse. Definia-se, assim, o pagamento anual de um foro e, nas transmissões de alienação de direito de uso, o pagamento à Igreja Católica de um laudêmio de dois e meio por cento do valor do bem contratado (SILVA, 1996, p.185).

No que diz respeito aos trilhos da ferrovia que chegariam à cidade, o trajeto se assemelhava à estrada Boiadeira. Santos Filho (1999) pontua que essa estrada começou a ser construída pelo governo estadual no ano de 1892 e foi retificada em 1906. Sua origem foi no município de Campos Novos do Paranapanema, percorria Platina e Conceição do Monte Alegre e seguia até a margem paulista do rio Paraná e estendia-se até o Mato Grosso.

O processo de ocupação de terras de Assis e Ourinhos só pôde ser concretizado graças a esse processo de fundação da estrada. Abreu (1965) indica que os diversos estudos acerca da Estrada Boiadeira foram originados pela publicação de “O desbravamento da Alta Sorocabana por um capitão moderno, Capitão Francisco Whitaker” (Figura 29).

Figura 29 - Localização da Estrada Boiadeira



Fonte: Abreu, 1972; Elaborado pela Autora, 2019.

³ Os caminhos abertos no estado de São Paulo antes da implantação das Ferrovias, eram chamados de "Estrada Boiadeira". E existem registros desses caminhos em outras regiões paulistas, além da Sorocabana.

Em algumas referências, existe a informação de que a "Estrada Boiadeira" passava pelo pouso de "Indiana" (ABREU, 1965; 1972). Entretanto há a possibilidade da estrada ter passado próximo à atual sede do município de Indiana. Também pode-se considerar situação semelhante no caso do atual município de Santo Anastácio.

Fonte: ABREU, 1972.

A Figura 29 ilustra o processo de expansão da estrada ao longo do tempo e tinha como objetivo ligar o estado de São Paulo a Mato Grosso (D'INCAO; NASCIMENTO, 2005). Ela ligava Porto Epitácio e Conceição do Monte Alegre e seu traçado acompanhava o traçado do vale do Rio Anastácio (ABREU, 1972, p. 156).

Abreu (1965, p. 459) ressalta quais foram os principais objetivos alcançados com essa construção:

O sul do Mato Grosso que, por falta de vias de comunicação e transporte, achava-se estacionário, tinha agora, em Porto Tibiriçá [hoje Porto Epitácio], um seguro centro de abastecimento, e pela nossa, Estrada Boiadeira, comunicação relativamente rápida e fácil com São Paulo, seu mercado natural. Estava, portanto, resolvida a maior dificuldade com que os seus habitantes lutavam. A nossa estrada garantia-lhes a exportação de gado e a nossa navegação e casas de comércio a importação de mercadorias (ABREU, 1965, p. 459).

Todo esse processo possibilitou o desenvolvimento da região e sedimentou os planos para a passagem da ferrovia e ocupação local. Morelli (1998) aponta que a Estrada Boiadeira deixa de ser relevante para a zona com a chegada da EFS no final do século XIX, já que ela era mais eficiente no transporte de cargas e pessoas, além de apresentar uma redução no tempo de viagem e mais conforto para os usuários. Somado a isso, a questão da capacidade de armazenamento dos vagões também foi levada em consideração.

Por fim, todos esses fatores apontados anteriormente foram responsáveis direta e indiretamente pela fundação do núcleo urbano de Assis e despertou o interesse de novos moradores, o que será mais discutido no Capítulo 2.⁴

⁴No capítulo II será aprofundado com o máximo de detalhes o papel que os coronéis tiveram nesse processo de gênese urbana de Assis e Ourinhos, além da verificação de seu traçado urbano inicial, primeiros loteamentos e demais características físicas do local.

2 CAPÍTULO II: CHEGADA DA FERROVIA E ORIGEM DE ASSIS E OURINHOS

Diversas transformações sociais e políticas moldaram o processo de criação de cidades no interior do Estado de São Paulo, com ênfase nos municípios de Assis e Ourinhos. Arruda (2000) destaca que o período que corresponde entre o final do século XIX e início do século XX foi marcado pelo uso de modo leviano do termo 'sertão', o apogeu do poder dos coronéis locais, surgimento de diversas ferrovias pelo estado, o crescimento exponencial da plantação de café no oeste paulista e a urbanização dessa área.

Nesse sentido, é de responsabilidade deste capítulo abordar acerca da ampliação dos trilhos da EFS durante o século XX e investigar a estratégia adotada na passagem pelas cidades estudadas. Também analisará o processo de implantação dos núcleos urbanos de Assis e Ourinhos, em uma região estratégica às margens do rio Paranapanema, na divisa com o estado do Paraná.

O capítulo disserta, principalmente, sobre o modo como a ferrovia deu uma nova perspectiva de crescimento ao território paulista ao avançar em direção ao oeste de São Paulo com o objetivo de explorar terras até então pouco conhecidas pelo homem branco, criando assim um método de fundação de vilas e núcleos urbanos que floresceram com o passar do tempo.

Além disso, a relação do arruamento inicial com sua topografia, hidrografia, vegetação nativa presente, fundação dos patrimônios religiosos e infraestrutura urbana também será explorada para que seja possível estabelecer um panorama geral dessas cidades no início do século XX.

Em se tratando exclusivamente de Assis, será abordado com mais ênfase o processo de aforamento das terras pela Igreja Católica, a doação de terras para a construção do primeiro hospital local e os demais patrimônios locais (igreja, praça, cartório e casa de câmara e cadeia). Por fim, compreender o papel do capitão Francisco de Assis na fundação da cidade.

Já quanto a Ourinhos, também serão analisados os aspectos da infraestrutura urbana local, mas, diferente de Assis, há um processo de desmembramento de uma fazenda principal para a criação de lotes e posterior venda que serão abordados. Não obstante, tentar-se-á estabelecer um panorama entre as duas cidades para que no terceiro capítulo possa ser realizado uma comparação entre as municipalidades e o modo de criação, para apontar as semelhanças e diferenças.

Essa divisão das bacias hidrográficas auxiliou a compreender mais a dinâmica da distribuição dessa água pela região e impactou diretamente no entendimento de ações tomadas por prefeituras na criação de códigos sobre o tema.

Com a adoção dos Códigos de Postura, principalmente no final do século XIX, houve a criação dos Códigos Sanitários por parte do Estado de São Paulo, contudo, esse último apresentou certa relutância por parte das prefeituras locais por sugerir diversas mudanças drásticas na sua implantação no século XX. Cabe ressaltar que a presença ou não de rios nas proximidades gerou dois grupos diferentes em relação a sua formação (GHIRARDELLO, 1993).

CORRÊA (2008, p. 53) pontua que o primeiro grupo de cidades contava com a presença de pelo menos um córrego na região e que auxiliou nesse processo de ocupação de terras e das demais cidades que foram fundadas com a passagem da ferrovia no século XX. Se tratando de Assis e Ourinhos, é perceptível que esses rios foram ferramentas importantes para o estabelecimento de uma vila inicial, mas se enquadram no grupo de cidades que tiveram a ferrovia como elemento impulsionador do seu crescimento.

Em se tratando de Assis, o rio que mais teve relevância para o crescimento urbano foi o Córrego do Jacu. Seu trajeto foi identificado ainda em 1880 e foi utilizado como local de pouso por diversos posseiros, boiadeiros e demais pessoas que passavam pela região no final do século XIX. Também foram identificados alguns povoadamentos de indígenas e caboclos da região (Figura 31).

Figura 31 - Percurso natural do Córrego do Jacu em Assis na década de 1920



Fonte: Barros, 2019

Silva (1988) aponta que os viajantes da estrada Boiadeira utilizavam essa região para descansar e que foram incentivados a ocuparem a região após a doação de terras no início do século XX e o surgimento do patrimônio de Assis. As primeiras formas de ocupação vistas nas margens do Jacu geralmente eram feitas de madeira e palha que haviam sido extraídas do entorno do córrego, logo, sua forma de existência se baseava em caça de pequenos animais, cultivo de alguns alimentos e pesca.

Existem duas hipóteses sobre a sua nascente, sendo que a primeira teoria é de que as águas do Jacu nascem próximas ao atual cemitério local, mesma região das primeiras obras de drenagem urbana que aconteceu na década de 1930. A segunda versão aponta que esse corpo d'água nasce na região mais baixa da Rua Antônio Vieira, nas imediações da prefeitura local. Está presente também o Córrego Cristalina em sua margem esquerda e os Córregos Cabiúna e Canadá na sua margem direita (SILVA, 1988, p. 153).

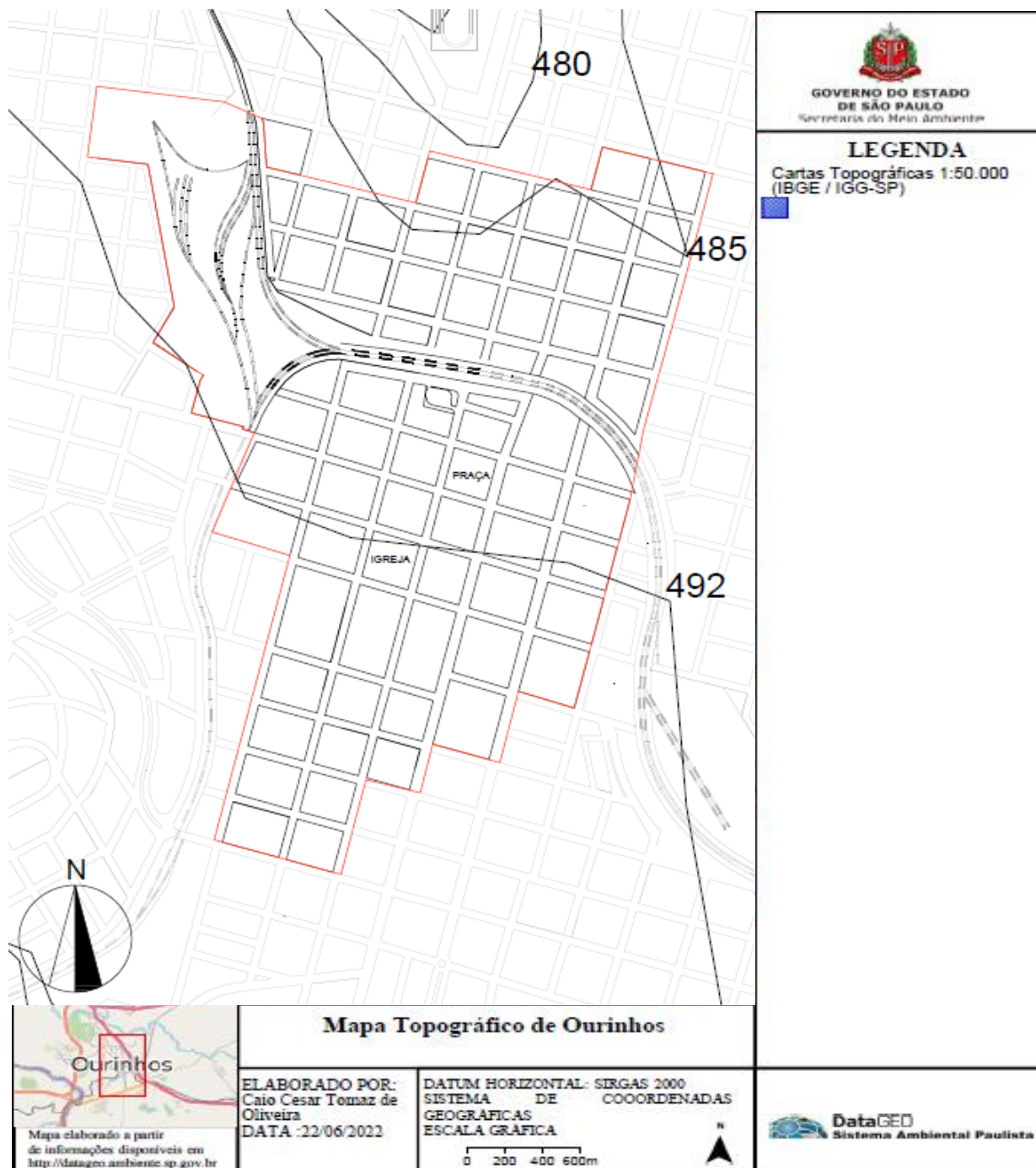
Cabe destacar que o processo de urbanização de Assis assumiu outra direção com a chegada da EFS, gerando um desenvolvimento maior na região central e mais afastada das margens do córrego.

Ainda na década de 1920, é indicado pela literatura local que houve o surgimento de diversas erosões provenientes do recebimento indevido de águas pluviais de áreas já urbanizadas, por meio de drenagens inconsistentes e sem o devido aparato técnico necessário. Esse é apontado como um dos motivos pela desaceleração no processo de ocupação de terras próximas ao vale do Jacu e que gerou diversos problemas ambientais crônicos.

De acordo com Boscariol (2006), Ourinhos é banhada pelos rios Paranapanema (separa Ourinhos de Jacarezinho, município paranaense), Pardo (afluente do rio Paranapanema que se impõe como barreira à expansão da área urbana do município e divide Ourinhos em duas partes) e o Turvo (que corta a porção Leste do município a partir do rio Pardo no sentido Leste-Oeste). Além disso, possui represas e vários córregos.

2.2 ASPECTOS TOPOGRÁFICOS E VEGETAÇÃO NATIVA

Leite (1972, p. 13) descreve que a “região da Alta Sorocabana, assim como as cidades de Assis e Ourinhos estão localizadas no chamado Planalto Ocidental

Figura 33 - Topografia do núcleo urbano de Ourinhos

Fonte: DataGEO, adaptado pelo autor em 2022

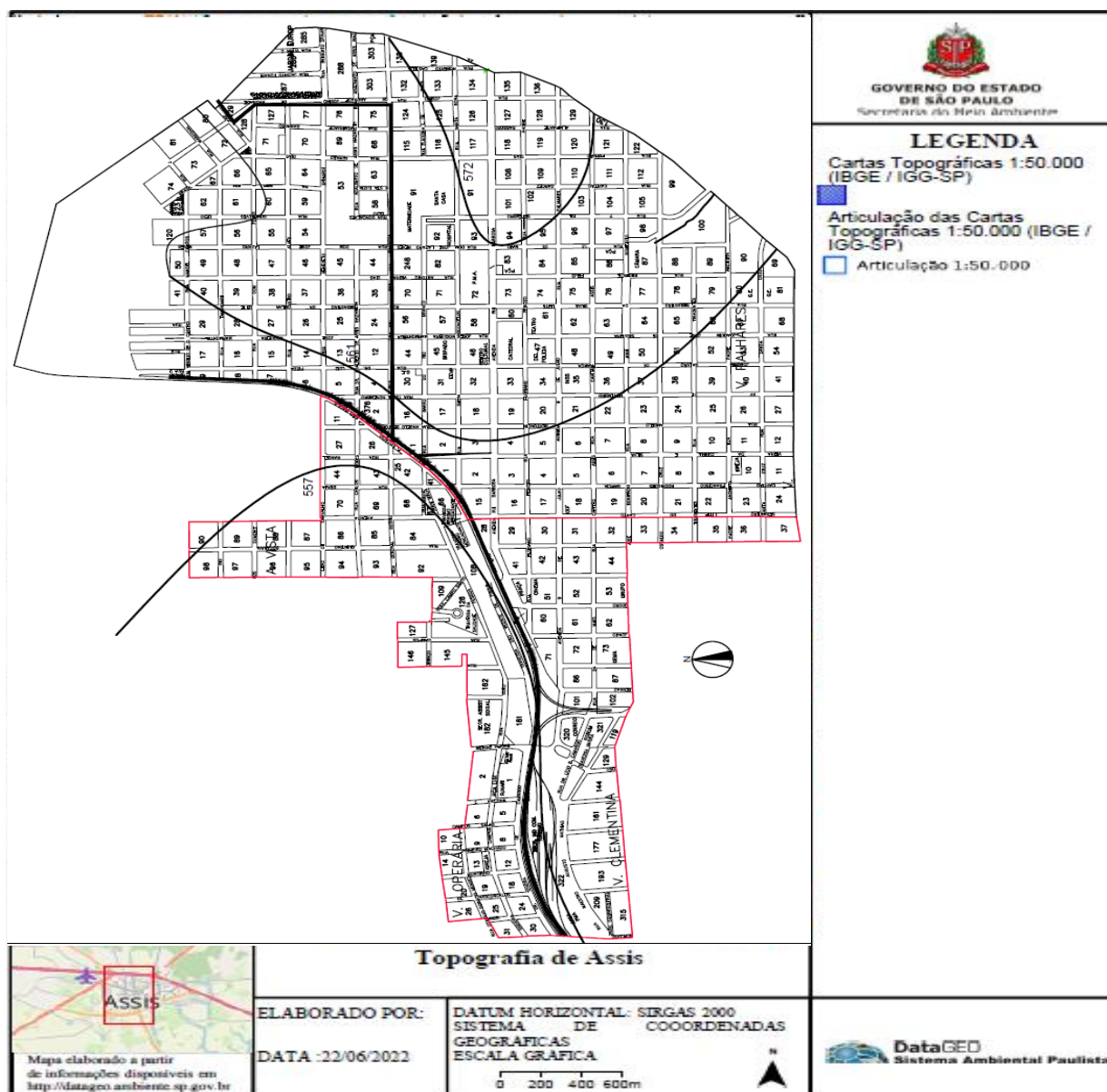
Ainda de acordo com a figura acima, os principais serviços ofertados estavam presentes na região, como praça principal e igreja. Outros equipamentos públicos também foram instalados com o passar dos anos pela facilidade de locomoção da população na época com a estação ferroviária. Em relação às características topográficas, o núcleo localiza-se na curva de nível mais alta em relação ao restante

da cidade, tal prática era bem comum nesse período por evidenciar o prédio da igreja como um dos ‘pilares da sociedade’. As curvas de nível presentes no local são consideradas de menor ondulação e variando pouco em sua altura e, quanto mais distante da vila, mais acentuada se tornava a topografia de Ourinhos.

A cidade de Assis apresenta uma altitude média de 546 metros acima do nível do mar e conta com características topográficas consideradas planas (CASTILHO e FRANZOSO, p. 3).

O município ainda conta com regiões com condições bem acentuadas próximas a rios e córregos (Figura 34).

Figura 34 - Topografia do núcleo urbano de Assis



Fonte: DataGEO, adaptado pelo autor em 2022.

A figura acima apresenta uma diferença considerável em relação à representação de Ourinhos, já que Assis apresentou um patrimônio bispado concedido pelo capitão Francisco de Assis Nogueira ainda no início do século XX, além da primeira área a receber os trilhos da ferrovia e a vila operária, delimitada em vermelho.

Ainda de acordo com a figura, fica nítido que os patrimônios religiosos estavam em sua grande maioria localizados nas terras do bispado e com uma ligação rápida com a avenida Rui Barbosa, importante via no início da formação urbana. Essa disposição é bastante vista nas cidades do interior paulista, uma vez que esses patrimônios tendem a ser instalados nas cotas topográficas mais elevadas da região, como um sinal de ‘imponência divina’ (SILVA, 1989).

Em relação a sua cobertura vegetal original, Ourinhos e Assis sofreram com diversas intervenções que alteraram drasticamente a sua paisagem natural de forma permanente. Pesquisadores locais apontam que a presença de algumas culturas temporárias de plantação, o processo de urbanização cada vez maior e a substituição da mata nativa pela silvicultura.

De acordo com dados do IBGE (2022), a região pertence ao bioma da Floresta Atlântica, e de acordo com o Leite (1972, p. 20) “a retirada da cobertura vegetal é um dos aspectos mais visíveis da modificação da paisagem natural na formação das cidades e é considerada como a primeira fase econômica, devastando a vegetação e deixando desnudos os espigões”.

Vale ressaltar que essa não é uma característica exclusiva de Ourinhos, pois assim como em Assis e em outras diversas cidades do interior do Estado de São Paulo, essa prática era muito comum. Leite (1972, p. 60) salienta que esse ciclo econômico é posterior à plantação de café na região oeste paulista, uma vez que a presença da mata nativa não permitiria o cultivo em larga escala.

O primeiro passo sempre era analisar a composição da paisagem natural do sítio para se ter uma certeza acerca da sua potencialidade de exploração. Na Figura 35 é possível observar alguns posseiros no início do século XX na região de Ourinhos extraindo madeira para a construção de casas que auxiliaram no processo de ocupação local.

Figura 35 - Pioneiros retiravam madeira da densa floresta para a construção de suas residências em 1900



Fonte: Souza, 2018

Logo, esse processo levou alguns anos para de fato ser concretizado e ainda de acordo com o autor, ocorreu um processo econômico posterior ao da madeira, e que seria a fase do ‘pastoreio’, com a “criação de gado nas bordas da mata e do cerradão, aproveitando assim as gramíneas dos campos sujos e plantação de milho” (LEITE, 1972, p. 60).

Boa parte da madeira retirada das matas nativas apresentava um fim diferente, podendo variar entre uso doméstico como lenha, combustível para manter as ‘marias fumaças’ funcionando, dormentes ferroviários, construção de telhados e paredes e até mesmo para demarcação da divisão de lotes.

2.3 OCUPAÇÃO URBANA INICIAL DE ASSIS E OURINHOS

2.3.1 Ourinhos

As condições primordiais que estão no cerne de todos os métodos e dinâmicas que levaram à origem e desenvolvimento da cidade de Ourinhos ligam-se intimamente à chegada do café e consequentemente da ferrovia e à sua localização geográfica privilegiada.

A localidade de Ourinhos encontra-se a meio caminho do extremo oeste

paulista (área de Presidente Prudente) e é porta de entrada para o Norte do Paraná, região que se encontrava no início de seu processo de colonização.

No ano de 1908 é inaugurada no distrito de Ourinho a estação ferroviária, que pertencia ao município de Salto Grande. Esta estação ferroviária na época pertencia à ferrovia Sorocabana, que por sua vez era propriedade da '*Sorocabana Railway Company*', gerenciada por um grupo estrangeiro denominado *Farquhart-Lègru*. O distrito foi concebido por meio da chegada de trabalhadores para a construção da estação ferroviária, que se iniciou em 1905. A finalização da ferrovia é considerada como o símbolo que deu origem ao município de Ourinhos e que influenciou seu desenvolvimento durante as primeiras quatro décadas do século XX (DEL RIOS, 1992, p. 67)

O transporte ferroviário proporcionou, pela primeira vez, um fluxo migratório ininterrupto para esta região. As primeiras pessoas que chegaram na região do rio Paranapanema eram, em sua quase totalidade, antigos moradores de Minas Gerais que procuravam terras de grande fertilidade no Oeste Paulista, cuja vinda se dava de forma intermitente, sem compor verdadeiramente um fluxo (MONBEIG, 1984).

Logo após a finalização da ferrovia no núcleo urbano de Ourinhos, houve um aumento no fluxo imigratório que proporcionaram importantes elementos estruturantes para o município. Tais imigrantes adentraram o país através do porto de Santos e por meio da recém-construída rede ferroviária distribuem-se pelo país, buscando áreas de abertura de novas fronteiras agrícolas, procurando trabalho e possibilidade de prosperar.

Logo, se aproveitando desse fluxo, em apenas 10 anos após a inauguração da estação ferroviária local, no ano de 1918, o distrito de "Ourinho" emancipa-se de Salto Grande, que na época possuía cerca de 4 mil habitantes, dos quais um quarto vivia nessa vila (ALVES, 1998).

Contudo, mesmo com as atividades de caráter urbano exercendo forte influência na dinâmica da região, resultado direto de um processo de crescimento precoce e acelerado se comparada com cidades da sua região, elas surgem da submissão das atividades agrícolas do município, basicamente do cultivo do café.

Silva (1988, p. 156) salienta que esta primeira fase de Ourinhos (1908-1940) foi marcada pela formação do povoamento e da condicionante deste pelo campo e a ferrovia. Desta forma, as principais características deste período histórico são: a chegada do café e do transporte ferroviário, resultado do terceiro momento de

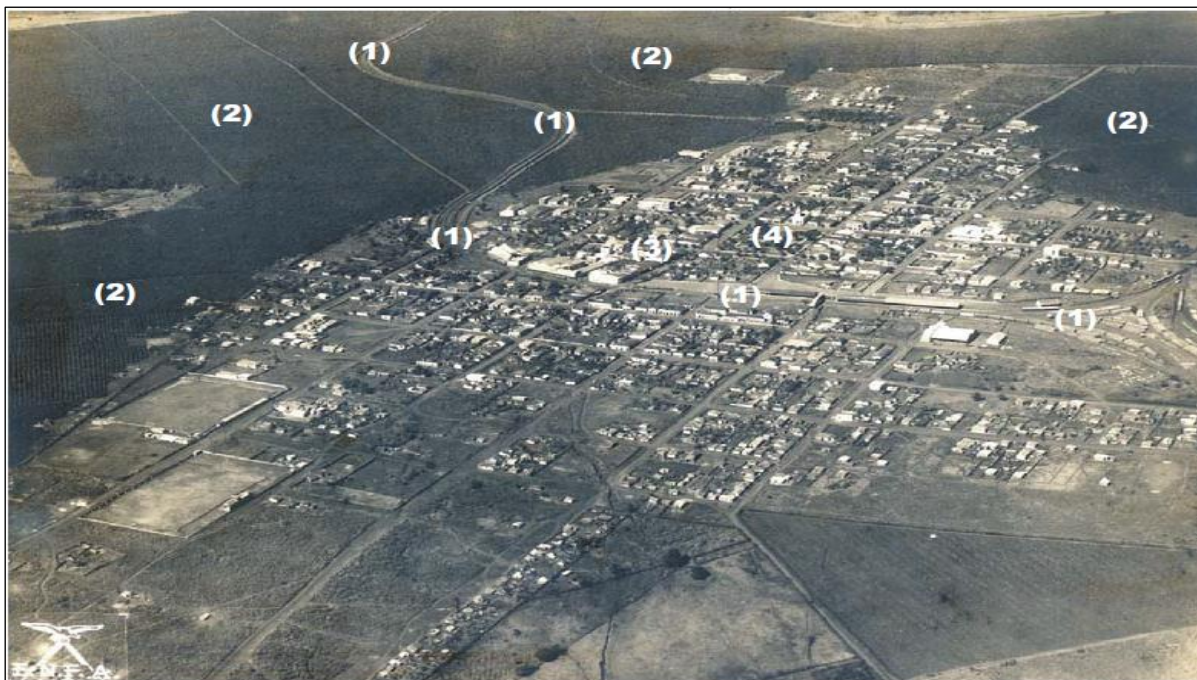
expansão da economia cafeeira, que representa uma maior inserção da economia de Ourinhos e de sua região no contexto econômico estadual e nacional, assumindo a função de nexo econômico regional, distribuidor de produtos e mercadorias; local de atração e distribuição de imigrantes para outras áreas e regiões do país; surgimento e organização de atividades econômicas de suporte à economia agrícola e aos fluxos regionais de pessoas e mercadorias.

Como já apontado por Silva (1988, p. 158) as cidades do Oeste Paulista apresentavam duas condições específicas: o projeto urbanístico poderia ter sido concebido por uma empresa especialista em colonização ou teria sido fundada por um empreendedor sem um traçado inicial. Pela configuração urbana que Ourinhos apresenta e pela documentação histórica, fica evidente que a cidade não havia sido planejada, havendo apenas um arruamento.

Cabe ressaltar que existe uma diferenciação entre o arruamento e o projeto urbano em si, pois se tratando de projeto urbano, era necessário a tridimensionalizar o espaço, com a de definição da localização dos prédios que seriam construídos, seus usos e a formulação e regulamentação de legislação urbanística, como o Código de Postura e de Saneamento. O arruamento se encaixava em condições de espaço bidimensionail, com indicações simples da abertura de vias.

Boscariol (2006, p. 115) elenca que o núcleo urbano principal se desenvolve dividido em duas partes, com uma área ao norte e outra ao sul, fragmentado pela passagem da ferrovia. É preciso recordar que em meados de 1930, Ourinhos já apresentava uma população de cerca de 10 mil habitantes, sendo que 65% era residente da área urbana. Tal fragmentação do espaço se refletiu na divisão discriminação socioeconômica que a cidade apresentou, onde grupos mais abastados frequentemente povoavam a região sul da cidade, enquanto os menos favorecidos acabavam ido morar na região norte (Figura 36).

Figura 36 - Delimitação do município de Ourinhos pelas plantações de café no início do século XX



Fonte: Boscardiol, 1930.

A Figura 36 ilustra as dinâmicas sociais de Ourinhos na época, que por um lado, era influenciada diretamente pelo transporte ferroviário (1), já que o mesmo era o responsável pela organização do espaço urbano e fornece um vigor para o desenvolvimento da cidade. Também é possível notar as vastas plantações de café (2) que circundam a cidade e recordava os habitantes qual era a principal atividade econômica da região. Os outros elementos estruturantes da cidade evidenciados na figura acima são os maiores edifícios (3) e (4), são os armazéns responsáveis pelo armazenamento dos produtos que partiam para o porto e dos que chegavam pela ferrovia.

No topo da imagem, é possível notar uma maior homogeneidade dos edifícios existentes, enquanto na região norte há a predominância de edifícios de maior porte, cercados de prédios de médio e pequeno porte, o que demonstra o início da disparidade que permeia a cidade até os dias atuais. Tais detalhes na figura fornecem uma riqueza de detalhes e informações acerca da dinâmica socioespacial, como a fácil identificação das principais atividades econômicas da região.

A estruturação da cidade dá-se pela circulação de pessoas como trabalhadoras e consumidoras. Tal circulação voluntária pelo espaço é que vai gerar cada vez mais demanda de áreas voltadas para o trabalho e moradia, estruturando os diversos

elementos do local. Por apresentar tal importância, o primeiro item a ser analisado será a infraestrutura de transporte, que fazia ligação entre o espaço urbano e os espaços regionais e nacionais.

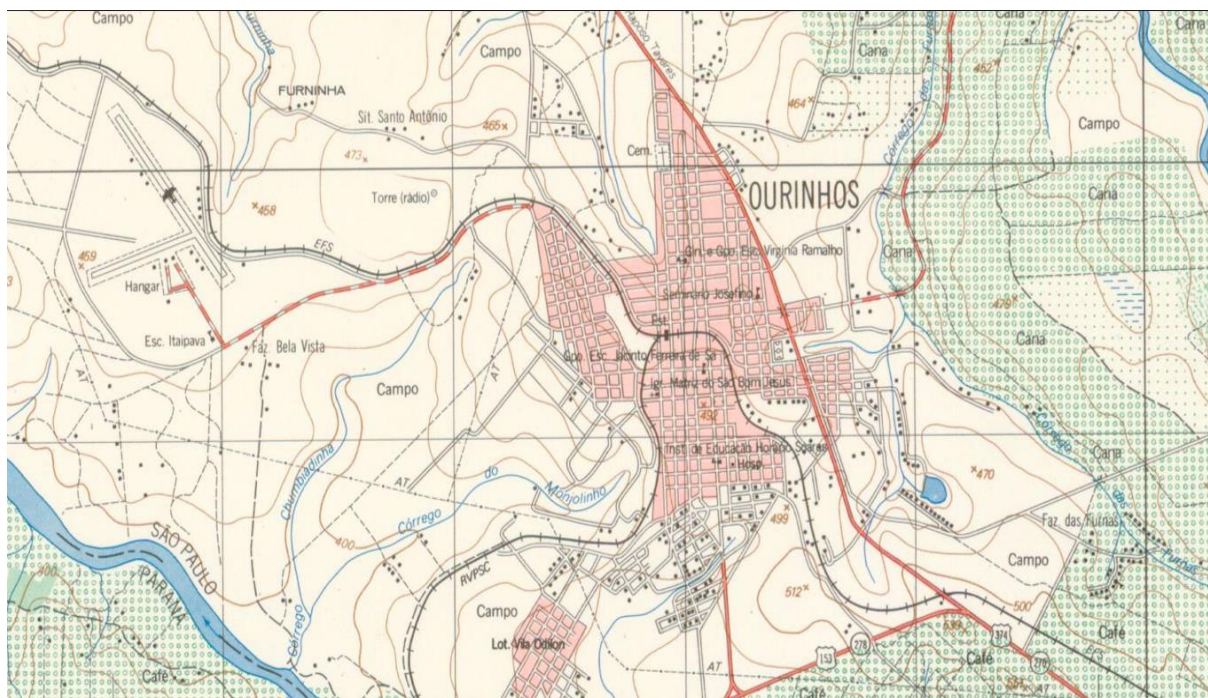
Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações. As rodovias – especialmente as expressas – provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de vias. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto. (VILLAÇA, 2005, p 70).

Como já abordado anteriormente, o município possui sua origem atrelada à construção da Estrada de Ferro Sorocabana. Esta se apresenta como a única via de ligação com o restante do país até meados de 1930, onde as mercadorias de diversas regiões precisavam circular por ela para chegar até o município. Tendo isto em vista, não é novidade a forma como a área urbana se desenvolveu.

Como pode ser notado, o crescimento nas primeiras décadas de existência ocorreu de forma austera, delimitando um núcleo comercial central, com uma área urbana que se expandia do centro. Aqui, cabe um pensamento, feito por Villaça (2005, p 70). “Na verdade, só o homem – as classes sociais – estrutura as cidades. Dizer, por exemplo, que as ferrovias o fazem seria fetichizá-las”.

Logo, tem-se a ideia de que a ferrovia foi o elemento impulsionador do crescimento da cidade, todavia, não é necessariamente o único elemento estruturador do espaço urbano. O ponto de partida desses deslocamentos da cidade obviamente era o traçado da ferrovia e também era em torno dela que a cidade se estruturava. A mais relevante das ruas comerciais, Avenida Jacinto Sá, no período de criação, concentrava pousadas e hotéis e se localiza paralelamente à ferrovia.

Ourinhos apresenta uma topografia irregular, onde a região sudoeste da cidade próxima ao rio é mais baixa se comparada com o núcleo original, o que explica a preferência pelo traçado mais orgânico com o crescimento urbano. Cabe ressaltar que a utilização do traçado orgânico foi o mais promissor naquele momento por justamente apresentar opções mais viáveis diante da topografia local e sua adaptação seria mais rápida do que um traçado retilíneo. A Figura 37 apresenta o mapa elaborado pelo IBGE com as respectivas cotas de nível da região.

Figura 37 - Mapa Topográfico de Ourinhos

Fonte: IBGE, 1973

Esse núcleo de Ourinhos começou a se desenvolver ao norte da localização da EFS, pela bibliografia historiográfica local, que acaba se chamando de “abaixo da linha”. Dados apontam que o primeiro bairro a se formar na vila foi a Barra Funda, que concentrava todos os moradores até o ano de 1918, contudo, existia um pequeno povoado chamado Vila Odilon, mas não era conectado com o tecido urbano de Ourinhos. A Barra Funda acabou alterando seu nome para Vila Nova no início da década de 1920 e contava com uma população de 4273 habitantes (DIAS, 2014, p. 3)

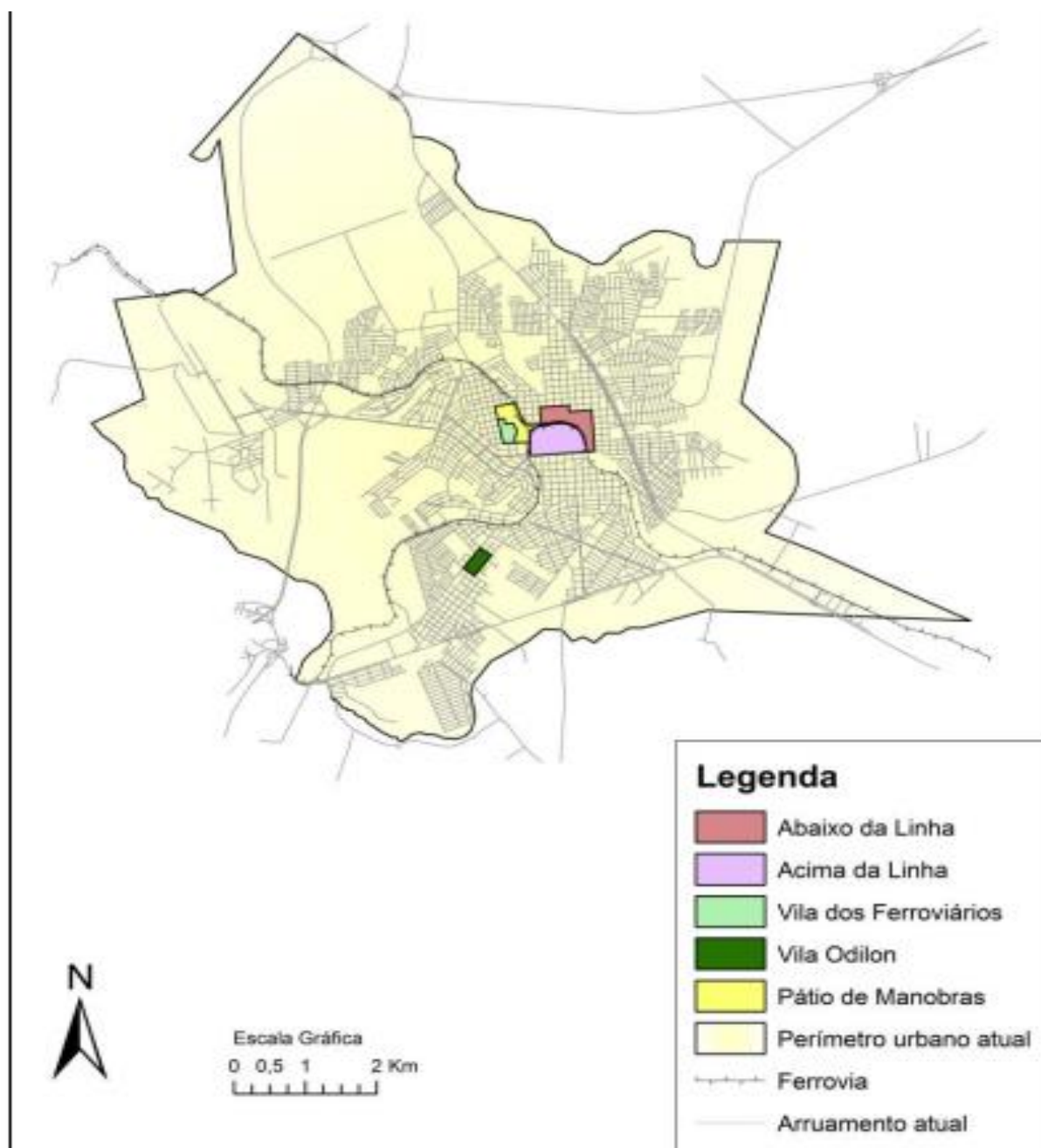
Em relação à construção das moradias para os funcionários da ferrovia, a EFS estabeleceu que a região norte da cidade abrigaria moradias para os trabalhadores braçais e os menos qualificados, enquanto os que trabalhavam com o setor administrativo e serviços especializados eram posicionados na região sul.

Durante a gestão do prefeito Arlindo Luz (1924-1927), a EFS opta em substituir sua antiga estação ferroviária por uma nova e a inaugura em 1927, contudo, esse processo acaba alterando completamente a dinâmica local, pois todo o crescimento se volta para a região sul de Ourinhos em razão do aumento do tráfego na região (DEL RIOS, 1992.)

Ainda de acordo com a documentação local, houve a segmentação da cidade em duas partes: Existia ‘abaixo da linha’, porção norte da cidade, e que contava com

algumas casas de madeira, poucos estabelecimentos comerciais e boa parte da sua população era de pobres e analfabetos. Já a região 'acima da linha', acaba se tornando um importante centro comercial, contava com a presença de bancos, administração municipal, casas com um melhor acabamento e moradia dos trabalhadores administrativos da EFS (Figura 38).

Figura 38 - Estrutura urbana em Ourinhos na década de 1920



Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, adaptado pelo autor em 2022.

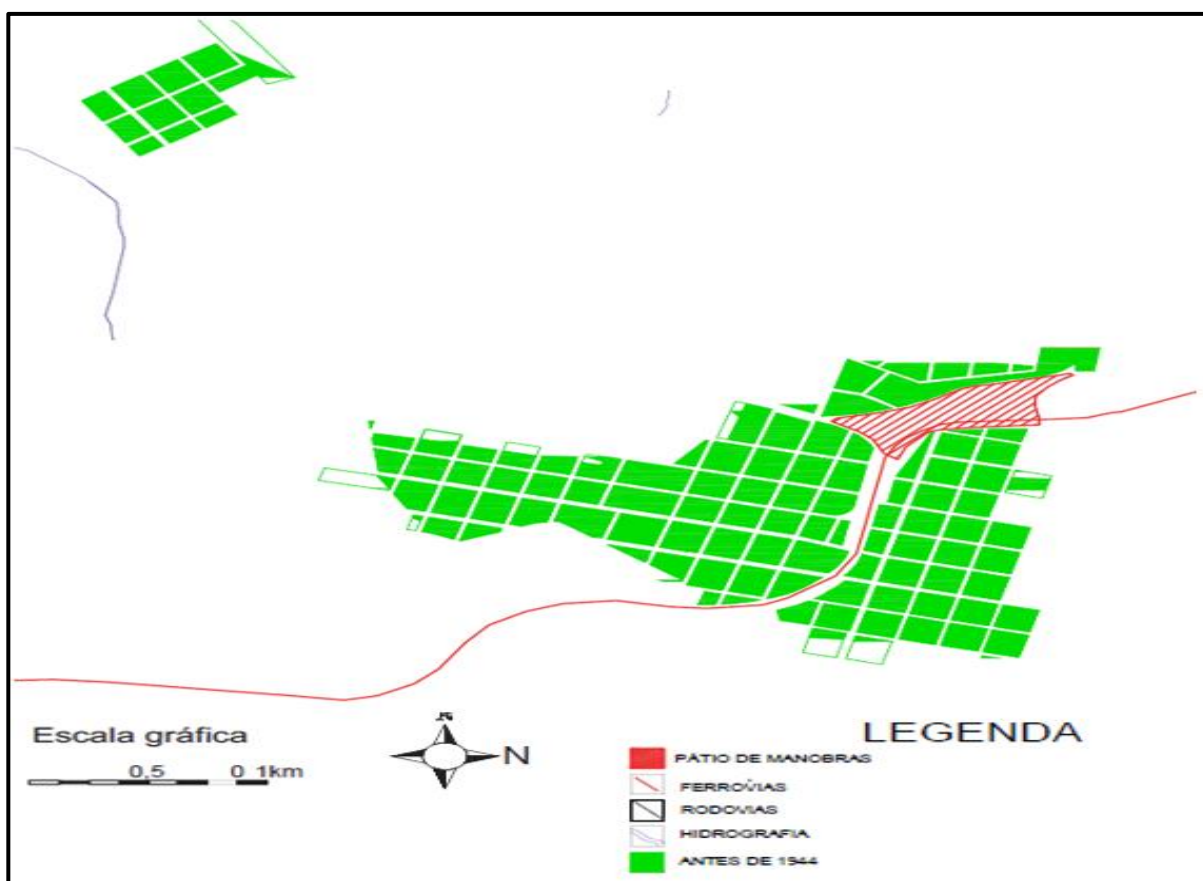
Por meio de relatos de antigos moradores locais, é perceptível o nível de segregação, já que boa parte dos moradores da região sul afirmavam que

desconheciam as construções da região norte e que nunca precisaram cruzar a linha do trem para a realização de atividades.

Algumas deduções podem ser feitas através da figura acima, como a fragmentação que ocorreu no espaço urbano, uma vez que a Vila Odilon era habitada e não se ligava com o restante do povoado da época, o espaço chamado de 'acima da linha' era relativamente maior do que o 'abaixo da linha'. Tal característica pode ser justificada pela grande quantidade de comércios e residências de médio padrão que estavam sendo instaladas no local.

O núcleo original de Ourinhos apresentava um traçado geométrico que tentava a todo custo passar uma sensação aos possíveis investidores de cidade planejada e organizada, logo, o traçado retilíneo seria a melhor solução para isso. Contudo, a topografia local é acidentada e o traçado retilíneo não se adequa bem a essa situação, já que dificulta o escoamento das águas pluviais (Figura 39).

Figura 39 - Núcleo original de Ourinhos



Fonte: Arquivo Pessoal, 2022

Com o avanço do processo de segregação socioespacial, a região comercial (especialmente o centro) apresentou uma reação distinta, se especializando também

e diminuindo a necessidade dos moradores daquela região em se locomover para outras áreas para realização de atividades, o que corrobora com as informações dos moradores em desconhecimento da região norte. O convívio entre as duas partes da cidade via-se limitada.

As mais distintas demandas sociais geradas por essas duas regiões geraram um crescimento diferenciado do centro. Logo, o comércio se concentrou e cresceu em torno da Praça Mello Peixoto, a mais relevante das praças na década de 1920, mudando a região comercial da Avenida Jacinto Sá para o seu entorno (Figura 39).

Figura 40 - Vista parcial da Praça Mello Peixoto de Ourinhos em 1928, localizada na parte sul “abaixo da linha”



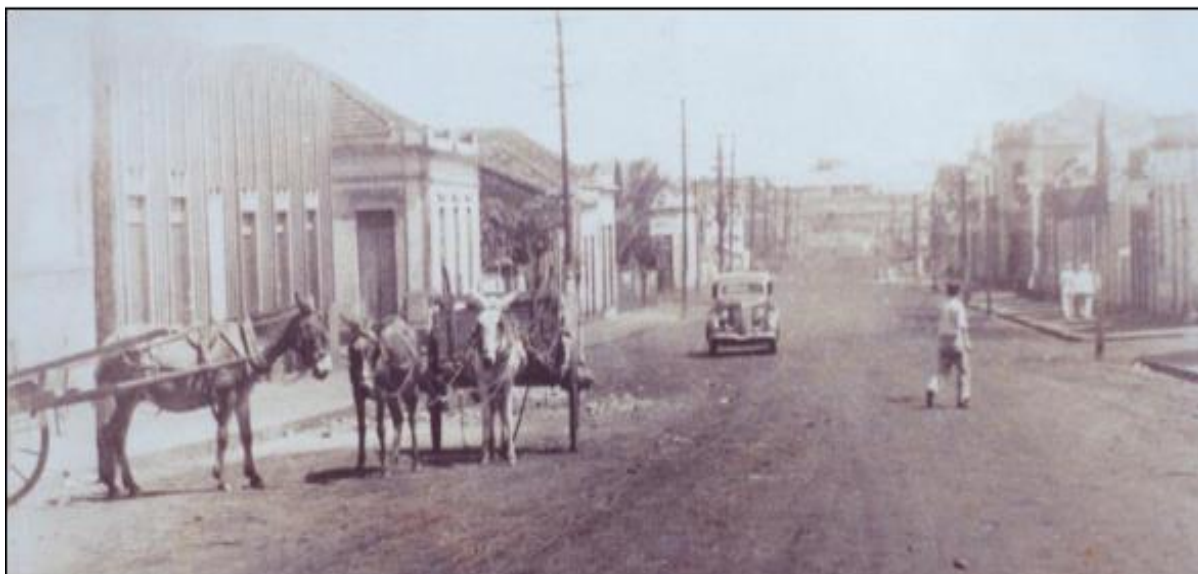
Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008.

A partir da figura acima, se observa a composição do centro de Ourinhos, em específico a parcela ‘acima da linha’, ilustrada pela Praça Mello Peixoto. Existe um cuidado na composição da praça, emprego de grandes áreas gramadas, iluminação por meio de postes, emprego de um desenho dos caminhos que surgem de todas as direções se concentram no centro da praça, e justamente nesse centro, há a presença de um lago. Todo seu perímetro é contemplado com vegetação ornamental, o que indica um projeto paisagístico, mesmo que básico por parte da prefeitura e a presença de diversos prédios públicos de residências de médio/alto padrão no seu entorno.

As primeiras fábricas e indústrias se concentravam na região norte da cidade,

seu padrão urbanístico era bem diferente da outra região. (Figura 41).

Figura 41 - Vista parcial da Rua Amazonas em Ourinhos, localizada ao norte da Estrada de Ferro



Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2008.

É perceptível a diferença que a cidade apresentava, as ruas não contavam com pavimentação, havia uma grande presença de carroças e sujeira nas ruas, o padrão das residências era mais baixo e nem sempre os índices de afastamento eram respeitados e nesse período acaba ocorrendo as primeiras ocupações irregulares em Ourinhos.

2.3.2 Assis

Cabe ressaltar que a simples existência de imóveis que serviam como pousadas e de vários caminhos que se interligavam foram importantes na criação da cidade de Assis. Silva (1996) reitera que diversas famílias já haviam se instalado nas proximidades do núcleo urbano no século XIX. Nessas circunstâncias, o Capitão Francisco de Assis Nogueira, esteve na vanguarda da ocupação de terras, mais precisamente na Fazenda Taquaral, que foi angariada em 1886.

Contudo, apenas no dia 1º de julho de 1905 que houve uma formalização da doação da área que apresentava uma área de 193,6 hectares para a Igreja Católica edificar a sua capela e assim obter condições para a constituição de um patrimônio. Sobre o assunto, Floeter (2007) afirma que:

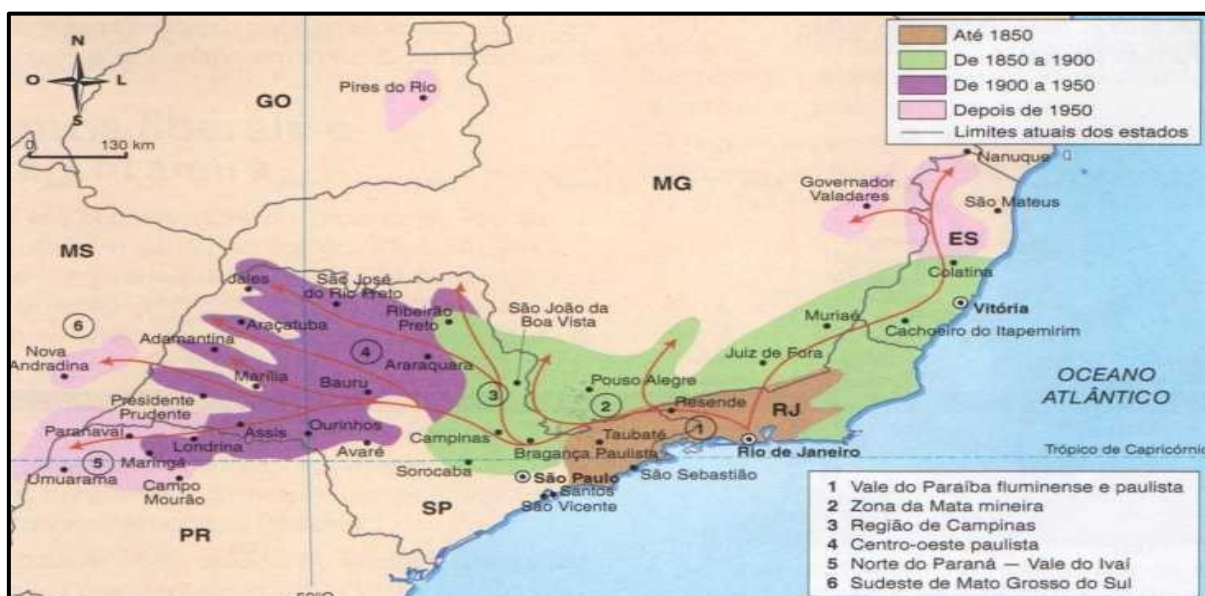
Nesta época, era comum oferecer doações à Igreja, pelo forte sentimento de

religiosidade nos desbravadores que normalmente eram feitas com áreas rurais, sendo algumas, como no caso de Assis, destinadas a construção de capelas, igrejas no intuito de recompensar ao Senhor as dádivas, como fez o Capitão Francisco de Assis Nogueira, ao término da ação judicial que regulariza a posse de suas terras (FLOETER, 2007, p.73).

Esse processo de concessão para que a igreja pudesse constituir seu patrimônio municipal “estabelecia que os lotes decorrentes do parcelamento da gleba seriam permitidos à utilização por terceiros, através da figura jurídica da enfiteuse⁵” a partir do “pagamento anual de um foro e, nas transmissões de alienação de direito de uso, o pagamento à Igreja Católica de um laudêmio” (SILVA, 1996, p.185). Os valores obtidos nessa atividade deveriam ser convertidos para a manutenção de organizações de caridade ligadas à igreja, assim como a edificação de uma capela e da casa paroquial.

Com base nisso, iniciou-se a ocupação do núcleo urbano de Assis, com a construção das primeiras propriedades de cunho residencial lindeiras à igreja. Contudo, apenas em 1914, com a chegada da estrada de ferro, que se intensificou o povoamento de Assis e da região. No início do Século XX a ocupação em direção a oeste avançou de forma mais rápida na esfera da expansão da cultura do café e a expansão das ferrovias (Figura 42).

Figura 42 - Plantação de Café na região Sudeste



Fonte: Acervo Estadual de São Paulo, 2016.

A expansão fortaleceu as cidades que eram cortadas pela ferrovia, além de

⁵ Pode ser entendida como um direito real de contrato perpétuo, inalienável e de transmissão para os seus herdeiros, onde o proprietário atribui a outrem o controle útil do imóvel, contra o pagamento de uma pensão anual e que variava.

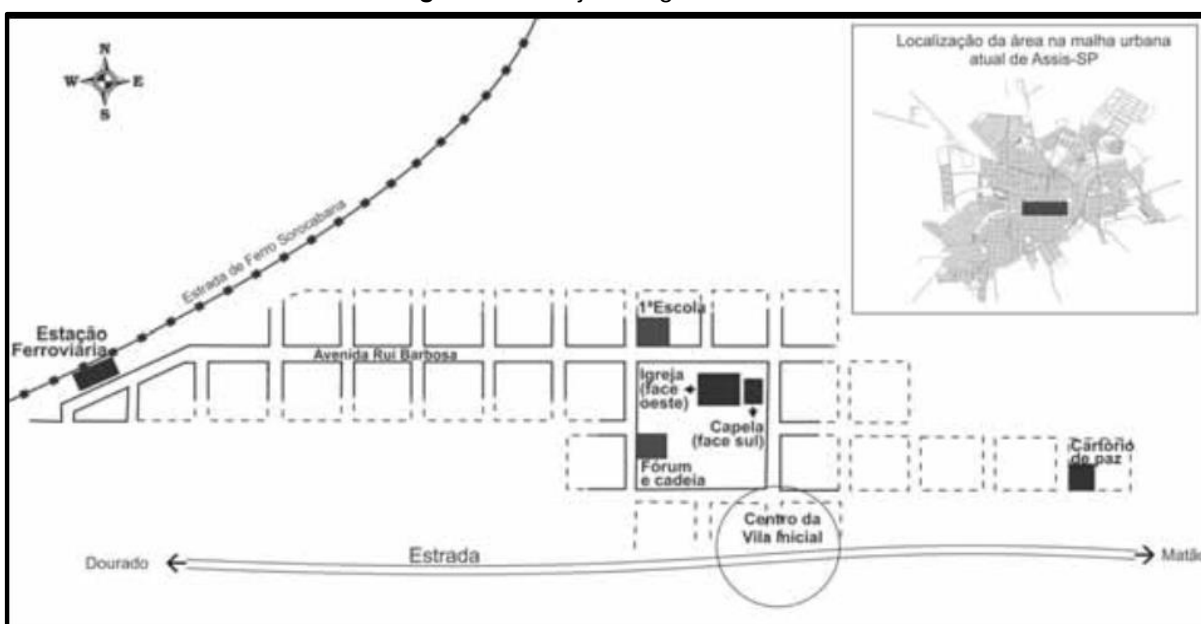
reprimir núcleos urbanos distantes do traçado da ferrovia, ou também dando origem a novos núcleos urbanos. Assis se encaixa nesse aspecto, já que diversas vilas se fortaleceram com a passagem da EFS. No ano de 1918, se tornou sede de Comarca, que havia sido realocada de Campos Novos do Paranapanema que, por sua vez, enfrentou um enfraquecimento de influência regional por ter sido excluída do traçado da ferrovia.

Logo, a repercussão gerada pela chegada da EFS foi muito relevante para o contexto urbano de Assis quanto para o âmbito regional.

A chegada da ferrovia na região trouxe novos moradores, encarecendo o preço das terras agrícolas que se tornaram mais procuradas devido ao avanço da cafeicultura, aumentando a procura de terras na região e consequentemente o aumento dos valores dos lotes disponíveis na Vila de Assis (FLOETER, 2007, p.81).

Ainda por meio da análise da figura acima, é perceptível que a estruturação local ocorreu principalmente ao redor da praça que abrigava a igreja católica. Essa capela foi implantada com sua fachada principal voltada para o sul, que curiosamente era o centro da até então vila que abrigava as pousadas dos novos moradores (Figura 43).

Figura 43 - Projeto original de Assis



Fonte: Silva, 1996.

Após esse processo de estruturação inicial, a cidade vivenciou um crescimento que não estava diretamente ligado à ferrovia que, aos poucos, acabou gerando certa

curiosidade por parte dos primeiros investidores locais para que fossem feitos investimentos no seu entorno. Silva (1996) indaga que:

O prédio da estação ferroviária, ponto de acesso ao principal meio de transporte e comunicação, atraiu para seus arredores a atividade comercial. O centro deslocava-se, portanto, de forma relativamente abrupta. Concorrentes entre si, a igreja e a estação constituíram-se em dois edifícios marcos distantes, gerando um eixo de tensão. Aos poucos as construções foram sendo implantadas ao longo da avenida Rui Barbosa, a partir da estação seguindo em direção à igreja, transformando, assim, essa via em um centro linear (SILVA, 1996, p.200).

Logo, a implementação da EFS na cidade de Assis foi uma ferramenta importantíssima na espacialização do município e criador de um eixo que foi se desenvolvendo ao passar dos anos. Floeter (2007) relata que existem dois elementos que de fato influenciaram no crescimento e no tecido urbano de Assis em meados dos anos 20: a criação e instalação da igreja católica da diocese de Assis e o pátio de manutenção e oficina de trens da Estrada de Ferro Sorocabana. Tais atividades foram responsáveis pelo aumento do fluxo populacional e comercial da região.

Nota-se que o núcleo urbano de Assis se originou próximo à área do patrimônio religioso local. Todavia, no início dos anos 40 houve uma mudança na política adotada pela igreja frente a baixa captação de renda que a diocese vivia, isso acabou gerando mudanças como a liberação da concessão real por meio da enfiteuse e a doação de uma região para a implantação da Santa Casa de Assis. Por conseguinte, com o final da década de 40 a cidade vivenciou a criação e lançamentos dos primeiros lotes urbanos.

Como consequência da redemocratização do país foi realizada em 1946 eleições municipais para o cargo de Prefeito Municipal, despertando um novo ciclo de crescimento econômico e urbano da cidade e da região, com a ocorrência de um verdadeiro 'boom' imobiliário, na cidade, caracterizado pela abertura de novos loteamentos (FLOETER, 2007, p.83).

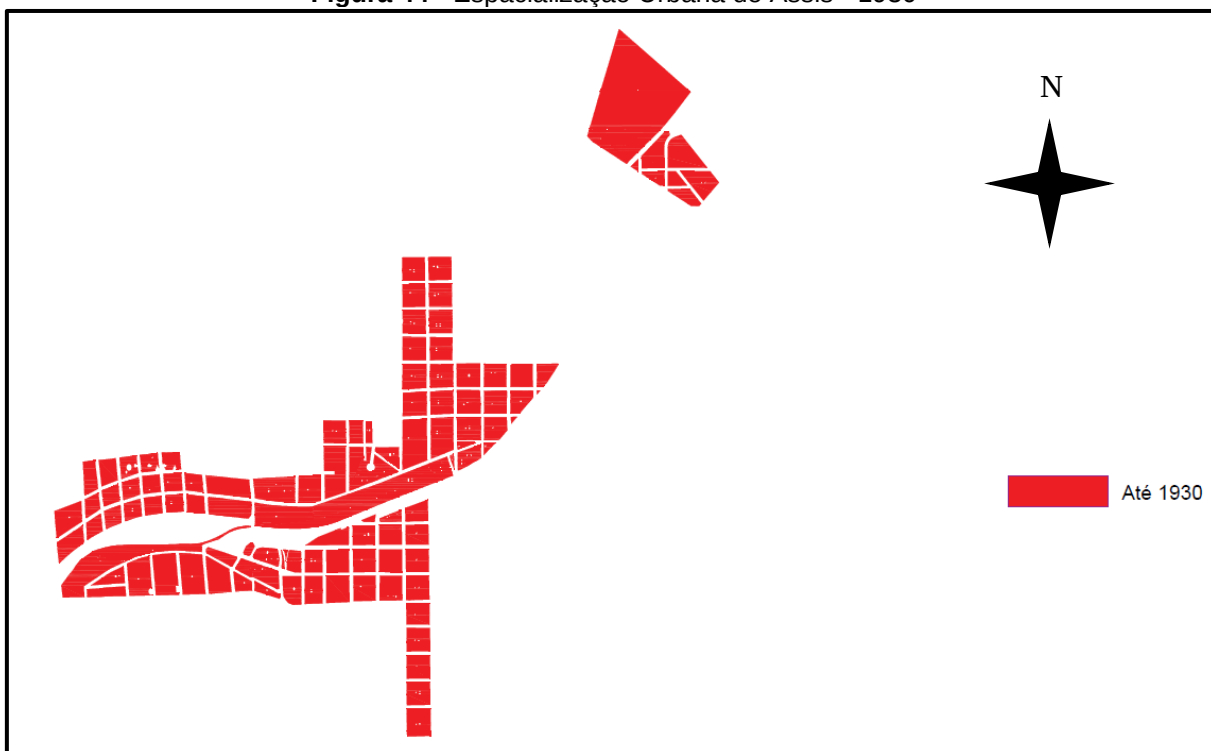
Assis apresenta uma topografia plana e regular, o que privilegia toda a cidade e permite a implantação de um traçado retilíneo. O núcleo original conta com linhas retas, implantação de quadras com formato retangular e compridas. A cidade não apresenta um rio no seu perímetro urbano, apenas pequenos córregos que foram canalizados para auxiliar no processo de urbanização da cidade.

Como exemplo, Ourinhos não conseguiu manter seu tecido urbano compacto e conciso por muitos anos, já Assis, seja por apresentar uma topografia mais atrativa

e os fundadores da cidade tinham informações acerca da passagem da ferrovia, o que deu certa vantagem no processo de criação do projeto urbanístico.

Não obstante, a expansão do tecido urbano de Assis foi descrita por Floeter (2007, p. 82) como “uma expansão bem contida até fins da década de 1940, quando ainda era exclusiva ao perímetro do núcleo original, ao perímetro sob jurisdição da enfiteuse, além de pouquíssimos parcelamentos de solos para além dessa região” (Figura 44).

Figura 44 - Espacialização Urbana de Assis - 1930



Fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelo autor, 2020.

Após isso, Assis de fato começou a sua expansão urbana que compreendiam territórios além do poder da igreja, principalmente de loteamentos urbanos lindeiros ao traçado da ferrovia, com grande destaque para a Vila Operária que tinha o papel de abrigar os trabalhadores da EFS da época.

O núcleo original de Assis apresenta um traçado geométrico que foi criado com o intuito de aproveitar a topografia local e por ser a maneira mais fácil de lotear uma gleba não urbanizada.

Outro ponto importante é que os fundadores do núcleo original de Assis tinham informações privilegiadas sobre a passagem da EFS, com isso, houve um tempo para que o projeto urbanístico pudesse ser elaborado e que de forma precisa integrar a

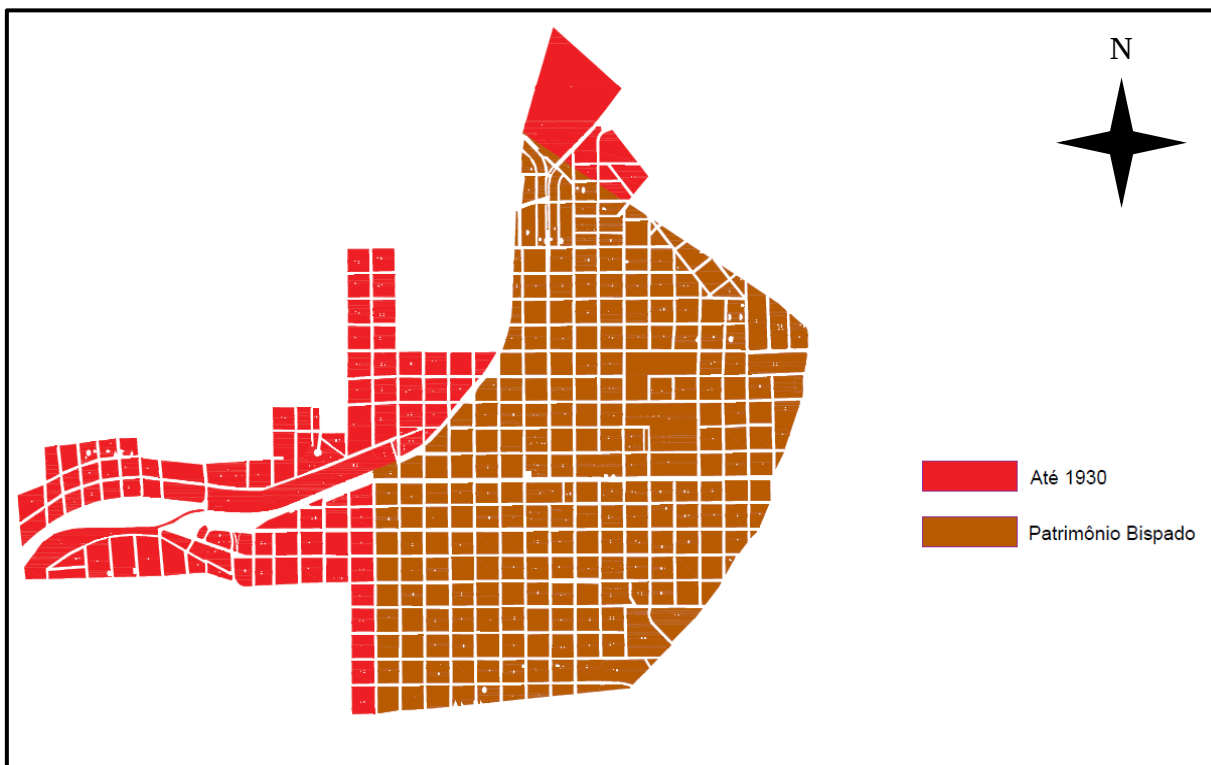
passagem da EFS à cidade.

Esse crescimento ocorreu num primeiro momento com pouca intervenção do poder público. Silva (1996), considerando o patrimônio do bispado como marco inicial, Silva descreve o crescimento vivenciado nesse período em Assis:

O parcelamento da área do patrimônio doado à Igreja foi, portanto, o primeiro loteamento da cidade. A ele seguiram-se diversos outros. A sede de Assis crescia pela demanda dos investidores imobiliários, sem um direcionamento do poder público. Um verdadeiro *patchwork* de ruas e quadras formava o tecido urbano da cidade (SILVA, 1996, p.203).

Por meio da Figura 45 é possível observar o crescimento de Assis durante o período conhecido como Período Bispal, que ocorreu entre 1905 até 1930.

Figura 45 - Espacialização Urbana de Assis – Patrimônio Bispado



Fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelo autor, 2019

Tal representação agora envolve as duas regiões povoadas em Assis na sua gênese e tem como elemento de ligação da EFS, uma vez que seu trajeto está presente em ambos os lados, além disso, o primeiro bairro da cidade é visto acima do pátio de manutenção das ferrovias e é representado pela cor vermelha.

2.5 FORMAÇÃO DO PATRIMÔNIO RELIGIOSO E SUA RELAÇÃO COM A GÊNESE URBANA

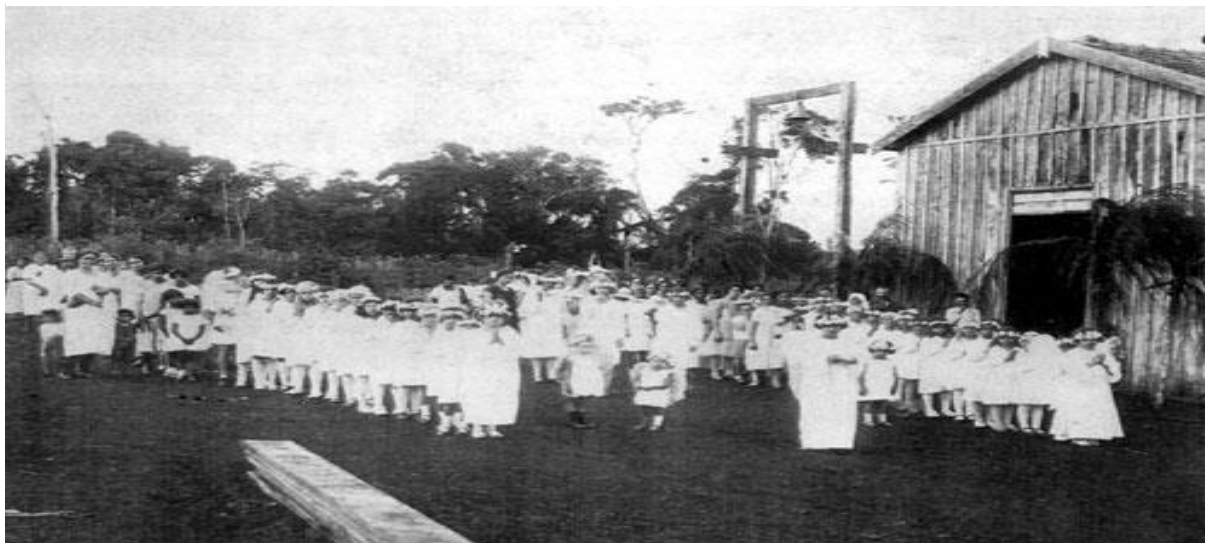
Um dos aspectos mais presentes nas cidades brasileiras no final do século XIX e início do século XX foi a presença marcante da igreja católica, assumindo assim um papel de protagonismo nesse período. Mesmo com a fundação de templos religiosos de outras fés nos núcleos urbanos, era perceptível a sua presença nos mais variados equipamentos públicos, através de quadros, cruzes ou demais simbologias que remetessem à religião católica.

Tal fato se repetiu em Assis e em Ourinhos, principalmente pela construção das primeiras capelas para realização das missas dominicais e que posteriormente foram construídos novos prédios para comportar o número cada vez maior de fiéis locais. No município de Assis, o responsável pela separação de parte da terra para a construção da primeira capela e o restante do povoado foi o capitão Francisco de Assis Nogueira, um total de 80 alqueires de terra à obra Pia do Pão de Santo Antônio e ao Sagrado Coração de Jesus. Mota (2013, p.27) comenta sobre essa doação:

O registro de doação se deu no cartório de Campos Novos do Paranapanema a 1 de julho de 1905, data oficial da fundação de Assis. Com a doação das terras legalizadas, é construída a primeira capela e com ela vieram os moradores, sem os quais não haveria o povoamento da área. Essa capela, feita de pau-a-pique e coberta de sapé e folhas de palmito – característica construtiva comum aos povoados da região -, se situava no declive da atual Catedral e se estendia até o paço Municipal (MATOS, 1981, p.27).

Machado salienta que as missas eram realizadas de forma quinzenal e o responsável pela celebração da missa vinha direto da cidade de Platina e os demais assuntos jurídicos precisavam ser tratados em municípios vizinhos (Figura 46).

Figura 46 - Celebração de missa em Assis - 1912



Fonte: Barros, 2017.

A figura ilustra a construção desta pequena igreja e as suas características principais, além disso, a dinâmica de uma típica cidade do interior: antes da chegada da ferrovia, seu povoado poderia ser considerado como rústico, com atividades de subsistência.

Esse momento, geralmente dominical, era classificado como um relevante evento social na região. Mesmo a igreja apresentando um porte pequeno, de características simples e de madeira, era considerada barata de construir, assim como todas as construções ao seu redor, por justamente se utilizarem da madeira retirada da mata nativa ao redor. Tal processo de derrubada das árvores era uma das etapas para auxiliar na abertura de novos lotes da expansão do núcleo de Assis.

Em se tratando de povoado com grande influência da religião, Silva (1989, p.150) reitera que esse simbolismo da construção das igrejas apontava para o surgimento da futura cidade. Outro aspecto visto é o corte da vegetação no entorno do templo para a futura implantação de uma praça ou um largo para realização de eventos religiosos ou quermesses.

Esse prédio se manteve até meados de 1920, quando houve a construção da primeira Igreja Matriz Catedral de Assis, que, por sua vez, se manteve em pé até a construção da atual catedral da cidade na década de 1960.

Cabe ressaltar também que outras religiões estavam presentes nesse primeiro processo de formação urbana, como por exemplo a igreja Presbiteriana que fundou

seu primeiro templo no ano de 1921 e apresentava características mais duradouras (Figura 47).

Figura 47 - Construção da Primeira Igreja Presbiteriana de Assis em 1921, na Av. 9 de Julho



Fonte: Barros, 2017

Esse prédio assumiu técnicas construtivas que foram valiosas para a preservação do prédio por décadas, além de adotar um formato retangular, sendo que seu acesso se dava por meio de degraus presentes na parte frontal do prédio.

Nas fachadas laterais e frontal é possível notar a presença de vitrais coloridos circulares na parte superior das paredes e utilizavam a luz externa para iluminar o interior da edificação. Também contava com janelas convencionais nas laterais que podiam ser abertas em dias quentes. A estrutura da cobertura foi feita com a madeira encontrada na região e coberta com telhas de barro produzidas pelos moradores locais.

Ghirardello (2010, p. 217) enfatiza um processo muito comum nesse período nas cidades do interior paulista:

Nas cidades paulistas existia o cuidado em substituir a primeira capela que deu origem ao patrimônio, pequena, pobre e acanhada, no caso das cidades formadas na república, a existência da primeira construção religiosa ainda era importante, mesmo não existindo doação do patrimônio religioso, que no século XIX era o núcleo da futura cidade. Nas diferentes formas de constituição urbana, havia a repetição de alguns processos, já que a capela era demolida dando lugar à igreja matriz, erguida sempre no mesmo local (GHIRARDELLO, 2010, p. 217).

Outra característica presente no núcleo urbano de Assis foi a sua preocupação em transformar a estação ferroviária recém criada como ponto de referência local. Logo, a cidade era representada, para os olhos daqueles de fora que desembarcavam do trem, pela praça pública e por sua igreja ao fundo (GHIRARDELLO, 2010, p. 207).

Em relação à cidade de Ourinhos e suas ligações com a igreja Católica, vale apontar que a primeira capela foi erguida na futura cidade não era católica, mas sim metodista. De acordo com relatos de memorialistas locais, no ano de 1915 existiam cerca de 10 pessoas que se reuniam semanalmente em uma residência próxima a estação ferroviária para celebrar suas crenças. No mesmo ano, houve uma doação de terras por parte do capitão Jacinto Ferreira de Sá localizado na rua São Paulo (BOSCARIOL, 2006).

A igreja foi construída e inaugurada no mesmo ano e incentivou mais pessoas a conhecerem a religião e frequentarem o espaço recém construído (Figura 48).

Figura 48 - Primeira Igreja Metodista de Ourinhos



Fonte: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=450263>

É notável que a construção desta igreja apresenta características diferentes das católicas, em primeiro lugar por não usar a madeira para a construção da estrutura

das paredes. Apesar desse espaço ter passado por diversas mudanças e alterações ao longo dos anos, sua essência permanece a mesma.

O templo contava com uma torre sineira imponente e com diversas aberturas para a entrada de luz, os vitrais estavam presentes nas laterais e parte superior e a porta de entrada era constituída de madeira maciça. Todo o seu revestimento externo utilizou pedras para simular um material com um tom marrom. Apresenta nas suas laterais arcobotantes delimitando seu espaço externo e pináculos na parte superior dos telhados.

Como a cidade contava com a sua maioria populacional católica, após alguns anos foi iniciada a construção da capela da cidade. No ano de 1919 já havia acontecido o processo de emancipação de Ourinhos de Salto Grande e sua população era de aproximadamente 5 mil habitantes. Nesse momento, viu-se a necessidade da construção desse espaço para atender a demanda cada vez maior (BOSCARIOL, 2006).

A diocese de Botucatu ainda na década de 1920 decidiu fundar uma pequena paróquia apenas a 300 metros da estação ferroviária, tal região já esboçava um crescimento urbano considerável e seria um local estratégico para acolher os fiéis. Algumas figuras históricas locais foram responsáveis pelo sucesso dessa empreitada, entre elas o Padre Aduino Rocha, que ficou encarregado por acompanhar a obra e o Padre David Corso, pároco designado para a cidade.

A obra teve início no ano de 1920 e foi completamente inaugurada em 1925 com a celebração de uma missa. Seu nome foi designado no mesmo ano da sua inauguração e passou a se chamar Igreja Matriz do Senhor Bom Jesus (Figura 49).

Figura 49 - Igreja Matriz do Senhor Bom Jesus



Fonte: Blog Ourinhos. Disponível em: <https://ourinhos.blogspot.com/2018/06/ourinhos-100-anos-de-historia-2.html>

Como descrito por Ghirardello, tal capela permaneceu no local até ser substituída por uma maior e que atendesse a nova demanda de fieis que vinha crescendo a cada dia de Ourinhos. É importante apontar que ambas as igrejas de Assis e Ourinhos apresentavam num primeiro momento diversas características rudimentares e que posteriormente foram adaptadas ou trocadas, contudo, eram carregadas de valores por parte da população local na década de 1920.

E quase sempre associados às igrejas, existiam as estações ferroviárias nas proximidades e a praça central, mas essas tinham a vantagem de receberem incentivos por parte do governo local para futuros melhoramentos.

2.6 O TRAÇADO URBANO INICIAL DE ASSIS E OURINHOS E A CHEGADA DA FERROVIA

O processo de ocupação das terras do Oeste Paulista ocorreu principalmente no final do século XIX e início do século XX. Tal período também corresponde ao processo de expansão dos trilhos ferroviários para o interior do Estado de São Paulo.

Nesse meio de tomada das terras desbravadas, é possível apontar algumas figuras ilustres e que vieram do estado de Minas Gerais, que, partindo da cidade de Botucatu e Lençóis, consideradas como bocas de sertão, deslocaram-se entre os espigões e deram origem aos primeiros povoamentos da região.

Monbeig (1984) em sua obra 'Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo', ressalta o papel dos mineiros nessas incursões em diversas regiões do estado, como ao norte, próxima à futura São José do Rio Preto, e também ao sul, nas imediações do rio Peixe e Paranapanema. É justamente nesse período que alguns povoados importantes para o desenvolvimento da região foram fundados, como Santa Cruz do Rio Pardo, em 1870, e Conceição de Monte Alegre, em 1876.

Silva (1996, p.126) enfatiza que esse método de criação de núcleos urbanos sempre privilegia grandes posseiros no processo de “consolidação de suas posses e na valorização de suas terras” e do próprio Estado, uma vez que “tinha uma política de implantação de patrimônios visando à ocupação dos trechos desabitados do território brasileiro, e à decorrente formação de novos eleitores”.

Sob essa ótica, Di Credito (1987) pesquisa sobre as características mais relevantes sobre a abertura de estradas e caminhos na região de Assis e Ourinhos e

salienta que a utilização de terras da Fazenda Taquaral, localizada no Vale do Paranapanema, foi de vital importância para esse crescimento. Essa abertura acabou aumentando o fluxo de mercadorias que chegaram e que eram escoadas para os portos do estado e a chegada de novos moradores e trabalhadores.

Esse recurso de ocupação cada vez mais voraz acaba gerando diversos povoados na região do Vale do Paranapanema e que auxiliam na formação urbana de diversas cidades. Como exemplo, a Figura 50 ilustra esse processo ocorrido no início do século XX.

Figura 50 - Residência de pioneiros na região de Assis - 1910



FONTE: Barros, 2017

Alguns aspectos podem ser apontados por meio desses registros fotográficos da época: esses moradores apresentavam em sua grande maioria uma família com diversos integrantes, geralmente mais de quatro filhos, o processo construtivo dessas casas se assemelhado aos das igrejas, com o uso de madeira retirada da mata local, uso de palha para cobertura, uso da agricultura de subsistência e caça de animais nas proximidades.

Essas residências careciam de ventilação cruzada e diversas aberturas ficaram voltadas para a região leste, acarretando em uma exposição do sol da tarde. Além disso, também eram construídas diversas pousadas e locais de curta permanência na região para descanso. Sob esse aspecto, a origem de Assis está atrelada à construção de caminhos que convergem para a atual localização da cidade.

Atrelado a isso, está a figura do capitão Francisco de Assis Nogueira, que já vivia próximo ao futuro núcleo urbano desde 1890 e foi o responsável direto pela sua criação oficial.

Houve então o processo de doação de terras para à igreja no ano de 1905 e parte dessa terra deveria ser destinada à construção da primeira capela local e da casa paroquial no intuito de recompensar as 'dávias do Senhor' e o restante das terras daria origem à futura cidade de Assis. Nesse processo também há a chegada da ferrovia no ano de 1914, que acaba intensificando a ocupação local (DI CREDDO, 1987).

Monbeig (1984) elucida que esse processo, cada vez mais comum no Oeste Paulista, foi impulsionado pela frente pioneira e os investimentos cada vez maiores em infraestrutura. A ferrovia assume um papel de protagonismo nesse período, não apenas para levar e trazer pessoas, mas principalmente o escoamento do café produzido no estado.

As estradas de ferro adotam um aspecto de consolidação de cidades que atravessava, mas também de 'sufocar' aquelas que não foram contempladas com o seu traçado, além de originar novos núcleos urbanos.

Um dos responsáveis pela criação da EFS foi o comendador José Giorni, nascido no ano de 1866 na cidade de Luca, Itália. Veio para o Brasil no final do século XIX para atuar como um dos engenheiros responsáveis pela criação de diversas linhas férreas no Estado de São Paulo.

Di Creddo (1987, p, 54) conceitua que, inicialmente, o comendador ficou responsável pela construção da ferrovia entre as cidades de Botucatu e Avaré (distantes aproximadamente 250 kms da região de estudo do presente trabalho) e é apontado como um homem de grandes realizações pessoais e profissionais. Auxiliou na expansão da EFS de Assis até Presidente Epitácio no início do século XX e, após isso, foi para o Estado do Espírito Santo coordenar novos projetos ferroviários.

Essa etapa inicial de criação da ferrovia incluía a abertura da vegetação nativa da região, a criação de diversas estações para embarque e desembarque, captação

de água para uso no local e a construção de linhas de telégrafo para auxiliar a comunicação com outras cidades. Na Figura 51 é captado o momento da instalação da EFS na futura cidade de Assis em 1914 e conta com a presença do comendador momentos antes da sua inauguração oficial.

Figura 51 - José Giorgi e seus construtores em Assis



Fonte: Suzana Giorgi, 19??

Diversas estações ferroviárias construídas pelo comendador no início do século XX apresentavam um projeto arquitetônico básico e contavam com ambientes para atender os futuros usuários. A figura acima ilustra o processo de construção, mais precisamente antes de 1914, que é a data da sua inauguração.

Os dormentes utilizados eram feitos de madeira extraída da própria região, eram improvisados andaimes de madeira para auxiliar na finalização da parte superior e a Maria Fumaça era utilizada para transportar diversos materiais que seriam usados na obra e geralmente vinham de cidades mais consolidadas no início do século XX, como por exemplo os trilhos de aço e os pregos dos dormentes.

Algumas olarias da região eram responsáveis pela confecção dos tijolos e telhas que seriam usadas no projeto. A partir da Figura 52 é possível averiguar como essa estação foi entregue no ano de 1914 na cidade de Assis. Vale ressaltar que essa primeira obra não durou muito, sendo substituída por outro prédio anos mais tarde e

que permaneceu no local até ser substituída pela estação atual, construída na década de 1950.

Figura 52 - Registro Fotográfico da 2ª Estação Ferroviária de Assis



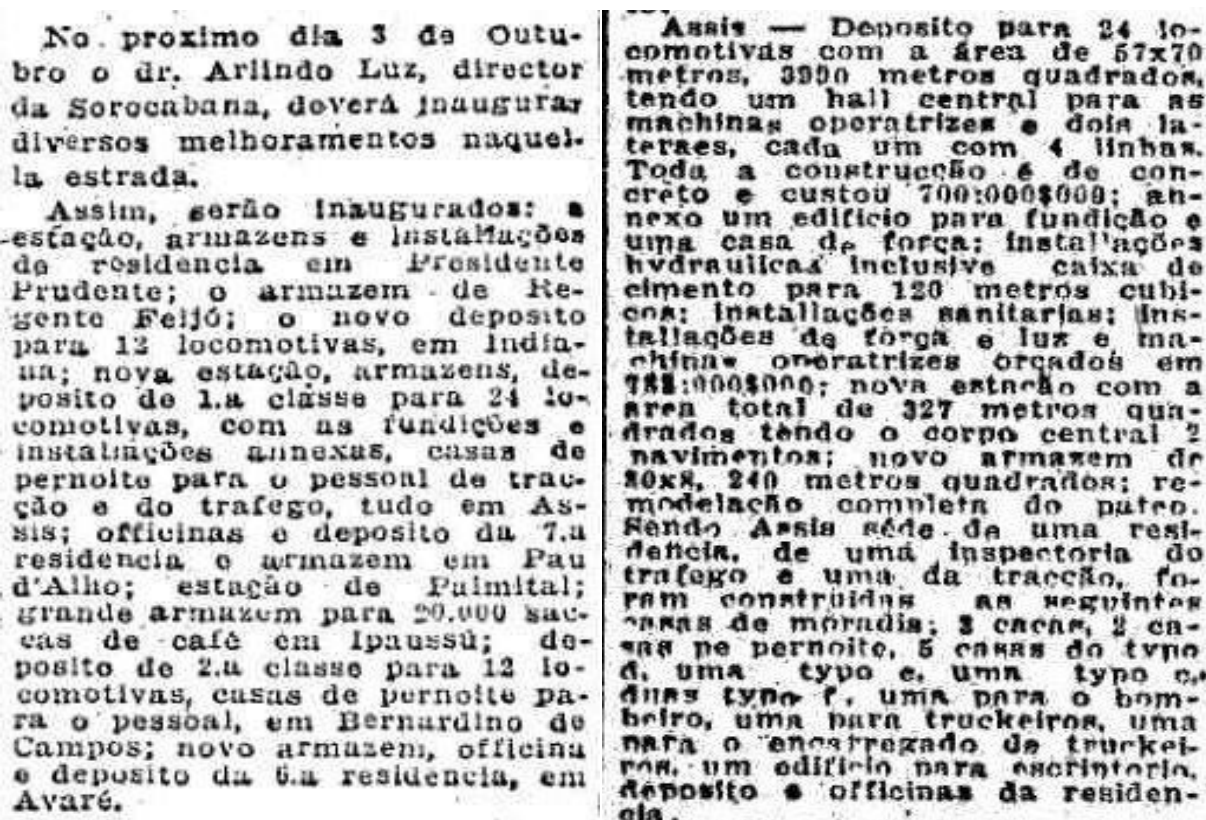
FONTE: Santiago, 1914.

O projeto contava com uma estação de embarque e desembarque de pessoas, cabine de compra de bilhetes, banheiros externos e salas administrativas. A tipologia arquitetônica mais utilizada na época adotava telhado em duas águas, telha cerâmica, parede de tijolos, portas e janelas de madeira por serem os materiais mais fáceis de se trabalhar na época. Também é evidenciado pela fotografia a ocupação inicial em volta do prédio, processo esse que toma força na década de 1920, além da gradual retirada da mata nativa do entorno.

Ainda na década de 1920, os jornais acabam se tornando um aliado no processo de levar a notícia para essas terras recém ocupadas, e se tratando dessa pesquisa, trouxe informações relevantes, como datas de inaugurações e ampliação desses espaços para atender a demanda cada vez maior de passageiros e escoamento de produtos.

Especificamente no ano de 1926, o jornal O Estado de S. Paulo publicou diversas reportagens que tratavam diretamente dessas mudanças que estavam acontecendo na EFS e graças ao seu processo de conservação e preservação de material histórico, foi possível ter acesso a algumas delas, como a Figura 53 mostra uma montagem com 2 notícias distintas do mesmo ano.

Figura 53 - O anuncio das inaugurações de melhorias na estação de Assis e Inauguração de deposito de locomotivas na estação de Assis em 3 de outubro



FONTE: O Estado de S. Paulo, 03/10/1926.

Retomando o argumento sobre o poder das ferrovias em 'estrangular' determinadas vilas e de auxiliar no processo de crescimento, Assis se encaixa nessa segunda opção. Apenas quatro anos após a inauguração da ferrovia na cidade, ela acaba sendo promovida a sede de Comarca, já que a antiga, Campos Novos do Paranapanema, apresentava uma 'implosão urbana', pois ficou de fora do traçado da EFS. Esse processo acaba definindo o processo de expansão local e regional, já que Ourinhos também se beneficiou desse trajeto que a ferrovia assumiu.

Floeter (2007, p.81) aponta que essa dinâmica acaba gerando novas oportunidades de compras de terras destinadas ao plantio de café, gerando um encarecimento dessas terras e consequentemente dos lotes presentes na Vila de

Assis no início do século XX. Outras transformações evidentes na cidade se concentram no tecido urbano, uma vez que a EFS alterou a direção de crescimento de Assis para a direção oposta. Os trilhos foram construídos a oeste do núcleo urbano consolidado e era cerca de 700 metros de distância da primeira capela erigida, produzindo assim uma necessidade de uma via de ligação entre esses elementos (atual Avenida Rui Barbosa).

Essa estruturação inicial deu início nas imediações da capela, uma vez que sua fachada estava voltada para a região sul, justamente para o espaço que futuramente daria origem ao centro da vila, que naquela época servia de apoio aos viajantes de outros estados.

Com a chegada da ferrovia, esse processo acaba sendo revertido, pois a EFS gera uma nova área de interesse e, que na visão dos investidores locais, seria mais lucrativa. Sobre isso, Silva (1996, p.200) elucida que:

O prédio da estação ferroviária, ponto de acesso ao principal meio de transporte e comunicação, atraiu para seus arredores a atividade comercial. O centro deslocava-se, portanto, de forma relativamente abrupta. Concorrentes entre si, a igreja e a estação constituíram-se em dois edifícios marcos distantes, gerando um eixo de tensão. Aos poucos as construções foram sendo implantadas ao longo da avenida Rui Barbosa, a partir da estação seguindo em direção à igreja, transformando, assim, essa via em um centro linear (SILVA, 1996, p. 200).

Esse eixo de crescimento pode ser apontado com uma das diferenças presentes na criação de Assis e Ourinhos, uma vez que Ourinhos não apresentou esse crescimento linear em torno de uma única via local.

Floeter (2007) exemplifica que outra característica marcante da cidade se volta a dois elementos: a fundação da Diocese de Assis e a construção posterior das oficinas de trens da Estrada de Ferro Sorocabana. A dualidade que se forma entre as atividades religiosas, regida pela Diocese da cidade e a ferrovia, acabam se tornando o motor propulsor de crescimento.

Já no município de Ourinhos as obras dão início no ano de 1907 e sua inauguração é em 1908. De acordo com uma notícia reportada pelo jornal O Estado de S. Paulo na data 27 de novembro de 1909, foi anunciada a criação de uma agência postal na vila de Ourinhos, provavelmente dentro da estação ferroviária.

Esse processo acontece enquanto Ourinho (sem o s) ainda não havia sido elevado a município, fato esse que só viria a acontecer no ano de 1918. Assim como

em Assis, a primeira estação permaneceu de forma provisória até o ano de 1926, quando foi erguido um novo prédio para atender a nova demanda regional.

Uma característica que diferenciava Ourinhos de Assis foi justamente sua localização privilegiada na divisa de São Paulo com o Paraná, o que acabou propiciando a criação de mais uma linha férrea, que posteriormente auxiliaria na criação de outras cidades, como Londrina em 1934 e Maringá em 1948 (Figura 54).

Figura 54 - Trecho da Reportagem do Jornal A Cigarra sobre a Companhia de Ferroviária São Paulo-Paraná

36

A Cigarra

15 - Junho - 1924

Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná

Inauguração do trecho inicial de Ourinhos a Leoflora

Foi levada a efeito a 12 do corrente a inauguração do trecho inicial da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, da estação de Ourinhos, na Estrada de Ferro Sorocabana, à Leoflora, no vizinho Estado.

Convidados pela directoria da Estrada para assistir ao acto inaugural, partiram desta capital, em trem especial da Sorocabana, os srs. tenente Tenorio de Brito, representando o sr. presidente do Estado; dr. Marcos Ribeiro dos Santos, representando o sr. secretario da Agricultura; dr. J. A. de Magalhães, consul de Portugal e presidente da Sociedade Consular de São Paulo; dr. Alberto B. Lima e dr. Mario Salles Souto, representando a E. F. Sorocabana; Hermes de Alves Lima, J. Pereira da Costa, director do Banco Portuguez do Brasil, e Julio Monteiro, gerente do mesmo banco; dr. Almeida Braga, commandador Manuel José da Silva, dr. Heitor Frêres, dr. Antonio Prudente de Moraes, dr. José Augusto de Toledo, coronel Flaminio Barbosa Ferraz, dr. Octavio Ferraz Sampaio, Thomas Taylor, dr. Augusto Lindenberg, dr. Thilo Monteiro, representando a directoria de Viação da Secretaria da Agricultura; Paulo Dietzman, representando a Brazil Trading Co.; Adriano Negreiros, dr. Themistocles Pereira, dr. Washington Ferreira, dr. Bernardo de Magalhães, dr. Sampaio

Vianna, dr. A. Stanley Dawe, W. G. S. Whyte, gerente do British Bank; M. Richard, dr. Antonio da Silveira Corrêa, pela Sociedade Paulista de Agricultura; dr. Raul de Paula, Antonio Caio Ribeiro dos Santos, pela Sociedade Rural Brasileira; dr. William Sheldon, pela Liga Agricola Brasileira; Nestor Barbosa Ferraz, dr. Isidoro Barbosa Ferraz, senhorita Ilka Ribeiro dos Santos, dr. Antonio Ribeiro dos Santos, superintendente da S. Paulo-Paraná; Monteiro Brito, pelo "Jornal do Commercio"; João Bernardes, pela Agencia Americana; Corrêa Junior, pela "Folha da Noite"; Brito Branco, pela "Gazeta"; Benigno Pinheiro, pela "A Pátria" do Rio, e J. Plinio Pimentel, pela "A Cigarra".

A chegada dos convidados a Ourinhos deu-se ás 12 horas e 20 minutos do dia 12, incorporando-se ali, a comitiva, os srs.: Dr. Gastão de Mesquita, ministro do Tribunal de Justiça do Estado; dr. Gastão de Mesquita Filho, dr. Paulo de Castro, dr. José Lobo Sabrinho, Mario Silveira, Director Político de Ourinhos, composto dos srs. Jacintho Sá, Angelo Christene, Vicente Amaral, dr. Paulo Ribas, coronel Antonio Leite e major Ferraz Barbosa, presidente da Companhia S. Paulo-Paraná; dr. Teodoro Guimarães, dr. Mano Filho, engenheiro da construção, e outras pessoas.

Em seguida, depois de se ouvir o Hymno Nacional, pela banda de musica local, o vigário de Ourinhos deu inicio á benção official da nova estrada, pronunciando, após o acto religioso, um vibrante discurso de saudação aos organizadores de tão util melhoramento. Ali, o possante Baldreio compoz a fita que vedava a passagem e cujas extremidades seguravam os srs. ten. Tenorio de Brito e o major Barbosa Ferraz, presidente da Companhia.

Depois, em automoveis de linha, a comitiva seguiu com destino á ponte sobre o Paranapanema, nas divisões de S. Paulo com o Paraná.

Seguinte-se, então, a inauguração solenne e official do trecho paranaense, sendo a comitiva recebida por pessoas de alta representação social do vizinho Estado, que a acompanhou até Leoflora e dali á fazenda do sr. major Ferraz Barbosa, onde foi offerecido um "lunch".

Falaram alguns oradores, entre elles o dr. Antonio Ribeiro dos Santos, director superintendente da S. Paulo-Paraná, que historiou a construção da estrada inaugurada e agradeceu o auxilio prestado pela Sorocabana e governos do Paraná e S. Paulo.

A noite foi servido lanche na fazenda, tendo-se dado o regresso ás 22 horas. Em Ourinhos, esperava-a o trem especial da Sorocabana, que a conduziu a S. Paulo, onde chegou no dia seguinte.

Na passagem por Sorocaba, foi enviado um telegrama de congratulações e agradecimento, assignado por toda a comitiva, ás familias Barbosa Ferraz Ribeiro dos Santos.

Vêm-se nesta photographia, em "pose" especial, os srs. col. Antonio Barbosa Ferraz (à esquerda) e dr. Antonio Ribeiro dos Santos (à direita), respectivamente director-presidente e director superintendente da Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná, no dia da inauguração do seu trecho inicial de Ourinhos a Leoflora.



Fonte: Jornal A Cigarra, 1914. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/o/fotos/ourinhos9241.pdf>

No ano de 1924 foi criada a linha que se chamava inicialmente Estrada de Ferro São Paulo-Paraná, com seu trajeto chegando até a vila que daria origem a Cambará – PR. A Figura 38 foi obtida em um acervo sobre a recém inaugurada ferrovia e apresenta alguns detalhes sobre o projeto.

A matéria com o texto apontando que “a effeito a 12 de corrente a inauguração do trecho inicial da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, da estação de Ourinhos, na Estrada de Ferro Sorocabana, à Leoflora⁶, no vizinho estado. Estavam presentes na solenidade diversas figuras ilustres da política regional e nacional, dentre elas o tenente Tenorio de Britto; Dr. J. A. de Magalhães, cônsul de Portugal; J. Pereira da Costa, diretor do Banco Português no Brasil e diversos outros representantes do poder público brasileiro.

Também é mencionado no documento o rito de inauguração desse trecho da ferrovia,

Em seguida, depois de se ouvir o Hymno Nacional, pela banda de música local, o vigário de Ourinhos deu início a benção oficial da nova estrada, pronunciando, após o acto religioso, um vibrante discurso de saudação aos organizadores de tão útil melhoramento.

Depois, em automóveis de linha, a comitiva seguiu com destino a ponte sobre o Paranapanema, nas divisões de S. Paulo com o Paraná.

À noite foi servido lauto jantar na fazenda, tendo-se dado o regresso às 22 horas. Em Ourinhos, esperava-se o trem especial da Sorocabana, que a conduziu a S. Paulo, onde chegou no dia seguinte.

Na passagem por Sorocaba, foi enviado um telegramma de congratulações e agradecimentos, assignado por toda a comitiva, as familias Barbosa Ferraz Ribeiro dos Santos (JORNAL A CIGARRA, 1924, p. 36).

Graças a esse movimento de usuários e carga em expansão, no ano de 1926 foi inaugurada uma nova estação no mesmo terreno para suprir essa nova demanda.

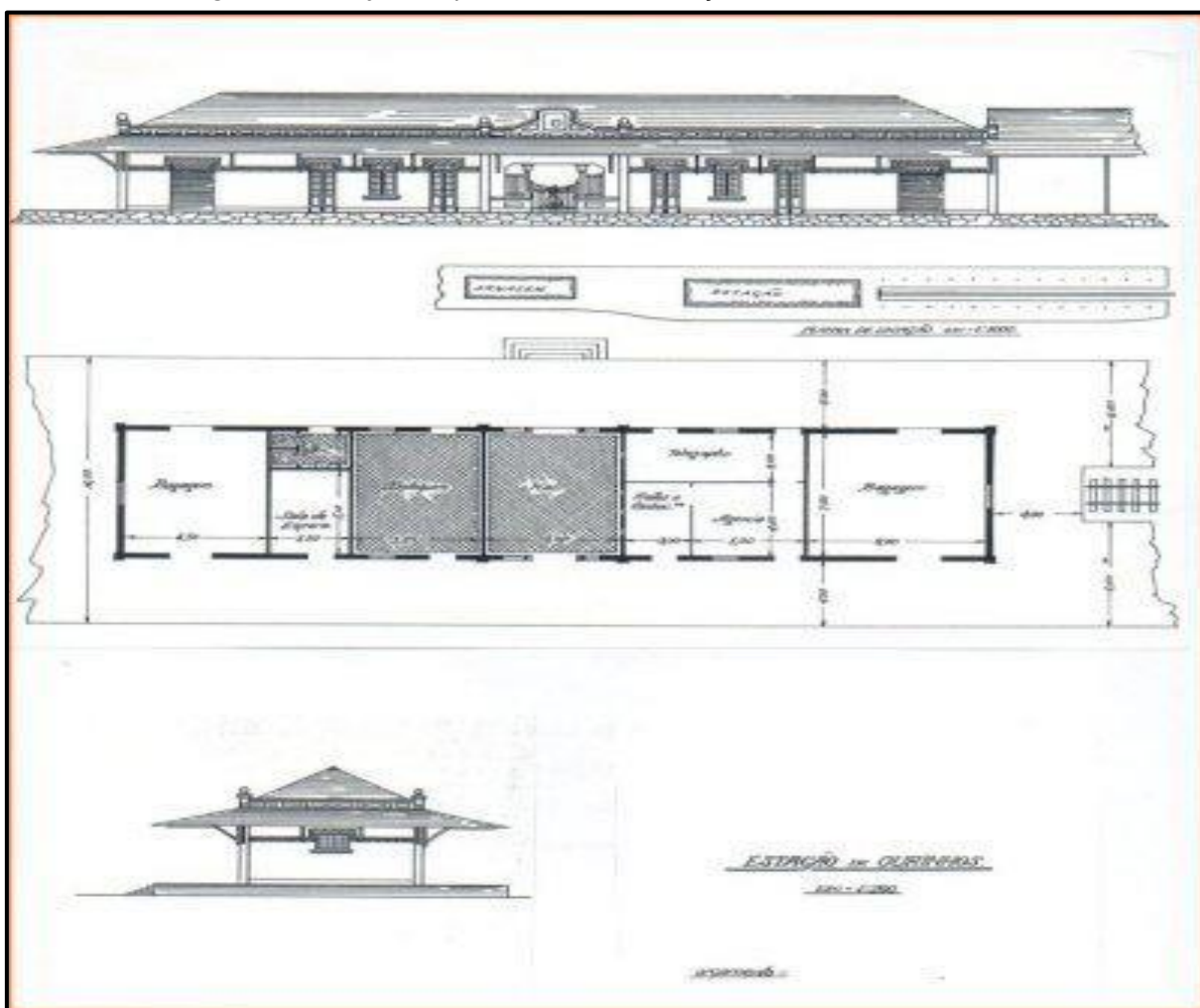
Outra reportagem veiculada pelo jornal O Estado de S. Paulo na data 02/10/1926 menciona as obras já iniciadas dessa nova estação e aponta algumas características do projeto, como:

Nova estação de passageiros, área coberta – 35 x 7; 245 metros quadrados; aumento e cobertura de plataformas; remodelação de desvios; instalações hydraulicas (bomba a vapor, canasalição, caixa d'água de cimento de 50 metros cúbicos); casas para o mestre da linha, feitor de turma (O ESTADO DE S. PAULO, 1926, p. 27).

⁶ O nome Leoflora se refere ao município de Jacarezinho – PR, e seu nome é uma junção de parte dos nomes de um dos sócios da ferrovia e sua esposa, logo, Leovigildo e Flora Ferraz. Esse trecho apenas entrou em total funcionamento após 1924.

O projeto da nova estação foi feito à mão e seu arquivo permanece preservado no APESP e através da Figura 55 é possível notar suas características mais relevantes.

Figura 55 - Projeto Arquitetônico da 2ª Estação Ferroviária de Ourinhos



Fonte: APESP, 1926.

O prédio contava com 7 ambientes, incluindo área de espera, bilheteria, banheiro e depósitos. Sua fachada era espelhada, logo, os elementos se repetiam de forma simétrica, contando com 3 portas laterais no lado direito e no esquerdo e uma janela em cada lado. Na região central do prédio há a presença de uma grande porta que dá acesso ao interior da edificação e conta com duas bilheterias na parte externa da estação.

Por apresentar um formato mais alongado, houve uma preferência pelo uso do telhado em quatro águas, além da cobertura da plataforma que servia de beiral para o telhado do local. Assim como ocorreu em Assis, a ferrovia foi utilizada como ferramenta de transporte para os materiais que chegaram até a obra.

Por meio da Figura 56 é possível observar a estrutura de suporte dessa cobertura da plataforma e da porta que dava acesso ao interior da edificação e da plataforma de embarque e desembarque.

Figura 56 - Vista da Estação Ferroviária de Ourinhos



Fonte: Valéria Thomé de Oliveira, 1929

Houve um cuidado maior em relação ao acabamento do prédio, como pode ser visto por meio do uso de pilares semelhantes a ordem dórica no vão principal do local, grades na lateral de metal com detalhes na extremidade, o uso simétrico das estruturas de madeira na cobertura, que acabam se tornando itens estéticos da fachada, janelas amplas e com moldura de madeira em todas as aberturas do prédio.

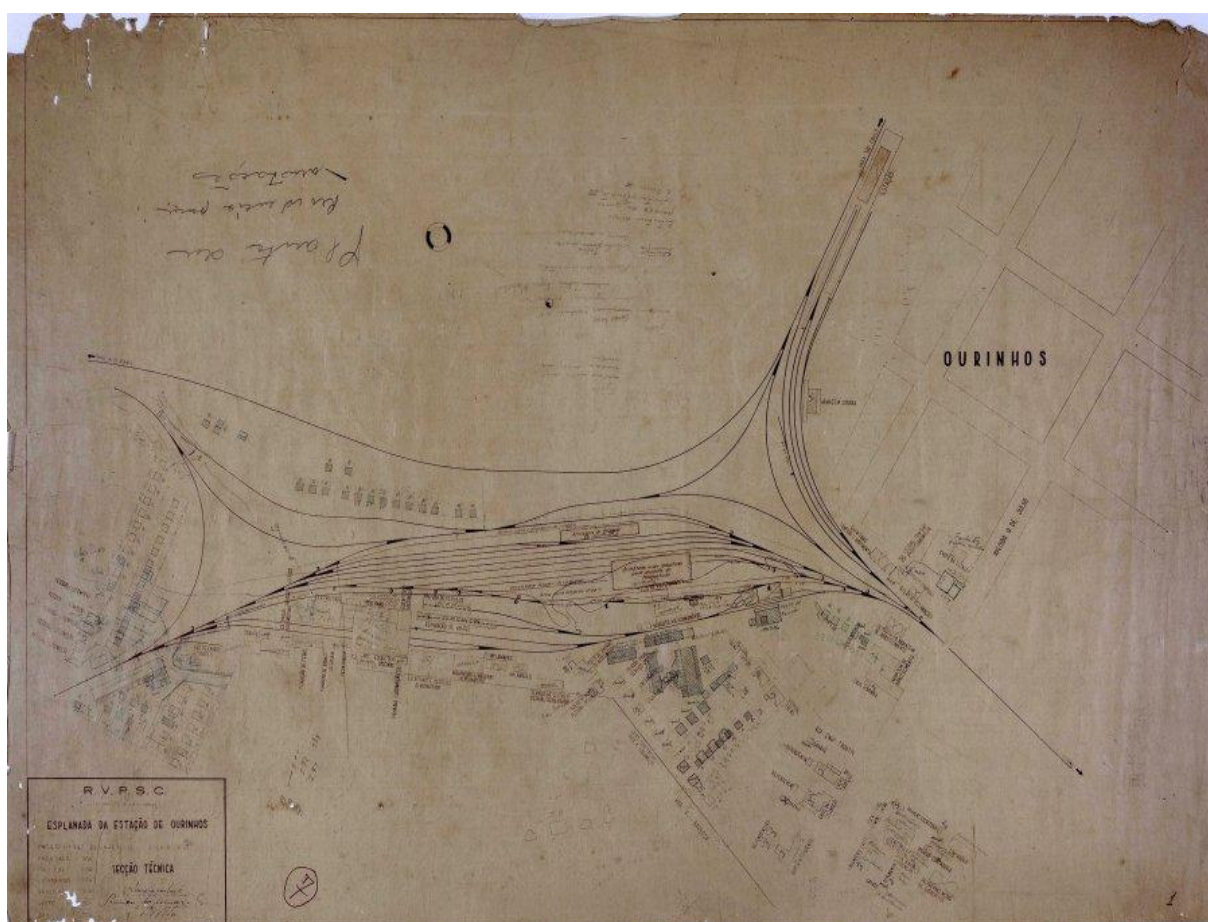
Outro recorte a ser feito é em relação ao perfil de usuários da ferrovia e a Figura 40 ilustra tal argumentação: homens de poder aquisitivo elevado, brancos, em sua grande maioria cristãos e com o mesmo tipo de vestimenta. O número de homens negros ou até mesmo a presença de mulheres é quase que nula.

Em relação ao traçado urbano e sua ligação com a ferrovia, é perceptível a diferença entre as cidades nesse quesito, em primeiro lugar não houve um eixo linear de crescimento impulsionado pela igreja local e a ferrovia como ocorreu em Assis, mas um processo de criação de lotes urbanos que seriam comercializados para

potenciais compradores e essa eventual negociação impulsionava o crescimento local.

Ademais, houve um loteamento gerido pelo coronel Jacinto de Sá, que obteve informações privilegiadas sobre o percurso da EFS e por meio de sua influência local, conseguiu instalar a primeira estação ferroviária em suas terras. Outro aspecto a ser levado em consideração é que a estação agora serviria de base para duas linhas férreas, logo, o crescimento urbano deveria estar de acordo com essa segmentação que aconteceria no tecido urbano (Figura 57).

Figura 57 - A esplanada da estação de Ourinhos



Fonte: ALESP, 1926.

A representação gráfica da região da ferrovia mostra a disposição do pátio de manobras dos trens na cidade de Ourinhos e seus dois acessos (um seguindo para oeste de São Paulo e outro para o Paraná) e por se tratar de um desenho ainda da década de 1920, haviam poucas construções na proximidade, contudo, é possível reparar em um esboço de traçado retilíneo empregado na parte superior direita da figura.

Como já explicado por Silva (1986), se tratando de loteamentos e lotes isolados que seriam vendidos, o uso desse traçado seria o mais prático e barato de se executar, além de apresentar uma aparência de ‘cidade organizada’.

2.7 CRIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE ASSIS E OURINHOS

O processo de criação desses municípios acaba se atrelando a alguns aspectos, que às vezes podem ser iguais ou até mesmo diferentes. Em relação a Assis, um dos fatores mais preponderantes foi o envolvimento da Igreja Católica por meio da enfiteuse e as terras doadas pelo Capitão Francisco de Assis Nogueira e como a EFS alterou a direção do crescimento da vila.

Já Ourinhos, apresenta a passagem de duas linhas férreas distintas e seu processo de criação do núcleo urbano está vinculado ao parcelamento de terras de uma grande fazenda e que uma única figura, Jacinto Ferreira de Sá, foi o responsável pelo controle de tais datas e detinha uma influência na política regional.

Através de pesquisas realizadas no acervo da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo foi possível recuperar diversas documentações vitais para a continuidade deste tópico, dentre elas: Projeto N.2 de 1914 endereçado ao Senado e que tratava da criação do distrito de Paz de “Assis”, na comarca de Campos Novos do Paranapanema; Projeto N.6 de 1916 que versa sobre a criação do município de “Assis”, na comarca de Campos Novos do Paranapanema, lei esta promulgada no dia 20 de dezembro de 1917.

O acervo também catalogou documentação pertinente de Ourinhos, como o Projeto N. 20 de 1915 que trata da criação do Distrito de Paz de Ourinhos, no município de Salto Grande do Paranapanema, da Comarca de Santa Cruz do Rio Pardo e Projeto N.44 de 1917 que cria o município de Ourinhos na Comarca de Santa Cruz do Rio Pardo.

A primeira documentação de Assis determinar alguns critérios necessários para que esse Distrito de Paz seja estabelecido, seu Art. 1 estabelece que “fica criado um districto de paz, tendo por sede o povoado de Assis, na comarca de Campos Novos do Paranapanema, formado com território do município deste nome e do de Conceição de Monte Alegre” (Figura 58).

Figura 58 - Descrição do Projeto para a Criação do Distrito de Paz de Assis

DA PELA CAMARA AO PROJE-
CTO N. 2, DE 1914, DO SENADO

A Comissão de Redacção offerece redigida da fôrma seguinte a emenda approvada pela Camara dos Deputados ao projecto n. 2, de 1914, do Senado:

O artigo 1.º seja assim redigido:

Art. 1.º — Fica creado, como parte integrante do municipio de Platina, na comarca de Campos Novos do Paranapanema, o districto de paz de Assis, com sede na povoação do mesmo nome e comprehendendo os territorios abrangidos pelas seguintes divisas:

Começam no rio Paranapanema, no espigão divisor das aguas do correjo Macuco e rio Pary, sobem por este espigão, deixando as vertentes do correjo do Macuco, até encontrar a cabeceira do correjo Taquara Preta; descem por este até ao ribeirão Jacu'; atravessam este e sobem pelo lado opposto até ao espigão, dahi em rumo até á barra das aguas do Mattão com o rio Pavão; subindo por este até á cabeceira; dahi em rumo até ao espigão do Servo, e por este abaixo até á barra da Pedra Amarella; dahi a rumo até á cabeceira das aguas do Catteto, seguem a rumo até encontrar o espigão; e dahi, á direita, seguem até ás divisas do districto de Platina, e por estas até ao rio Paranapanema, e por este abaixo até ao ponto de partida.

Sala das commissões, 14 de dezembro de 1915. — *José Vicente*, presidente; *J. Pereira de Mattos*, *Alfredo Ramos*.

Fonte: ALESP, 1914

Ainda é possível notar que existe uma descrição sobre as divisas legais desse distrito, contudo, não foi contratado um profissional de agrimensura para realizar as medições e aferir as coordenadas precisas, apenas foram feitas menções a espigões de rios, cabeceiras de córregos e outros pontos que serviriam de referência para os moradores da vila. Esse projeto foi enviado para o Senado e um ano mais tarde, em 1915 foi aprovado com apenas uma alteração, onde foi recomendado a alteração do termo “no município” para “pertence ao município”.

Alguns anos se passaram e outra proposta foi enviada para o Senado, mas dessa vez era o pedido de emancipação e elevação do município de Assis no ano de 1918. Tal proposta foi encaminhada no ano de 1916 e passou por diversos debates até de fato ser aprovada (Figura 59).

Figura 59 - Proposta de Criação do Município de Assis

CAMARA DOS DEPUTADOS

DO

ESTADO DE S. PAULO


 Archive-se. Secretaria da Camara
 dos Deputados, 20 de Dez-
 de 1917
 O Director, Brazilio Ramus

Projecto N. 6 de 1916

(Do Senado)

Promulgado em 20 de Dezembro de 1917.
 1.º Official archivista,
Carlos Gostner

OBJECTO

Cria o municí-
 pio de "Assis", na Comarca de
 Campos Novos do Paranapá-
 menta.

Envia à promulgação, com o offi-
 cio nº 263, de 20 de Dezembro de 1917.

PLS 6
 1916
 c 205
 pag. 1

Diversas reclamações foram apresentadas ao Senado por parte de alguns moradores que acreditavam não ser a melhor decisão de tornar Assis uma cidade, de acordo como Parecer N. 43 de 1917:

Mas, contra o assumpto representam a municipalidade, juizes de paz, commerciantes, industriaes e lavradores locaes, alegando que não há razão pela qual deva a respectiva circumscrição era degradada a juizado de paz, pois pela sua população, extensão territorial, salubridade, renda, etc... possui Platina todos os requisitos para manter a sua categoria de município (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917, p. 4).

O parecerista da documentação se mostra surpreso com essas alegações feitas pelos moradores de Platina e comenta que “para se reportar ao projecto primitivo; mas entende que sobre os mesmos, antes de pronunciar-se definitivamente, devem ser ouvidas as municipalidades de Platina e Campos Novos do Paranapanema” e conclui que “os juizes de direito desta comarca e os juizes de paz de Platina e Assis” deverão ser ouvidos.

Ficou estabelecido o prazo de 15 dias para que alguns tópicos pudessem ser explicados, como o número da população e sua extensão territorial; renda local e disponibilidade de prédios que abrigariam a cadeia e a Câmara Municipal; condições de salubridade e saneamento básico local; número total de adultos aptos a votarem na eleição e quais seriam as divisas que seriam necessárias caso esse projeto fosse aprovado.

Existem diversos ofícios anexados ao pedido que foram enviados por moradores de Platina, alegando diversos fatores que impossibilitaram essa mudança, mas nenhum argumento de fato foi suficiente para reverter o parecer do Senado em 1917. Também foi elaborado um abaixo assinado contendo 322 assinaturas de trabalhadores, moradores e demais pessoas interessadas na permanência da sede da cidade em Platina.

A Câmara Municipal de Platina enviou uma representação ao Senado reafirmando o discurso dos moradores e comerciantes locais, apontando incoerências acerca do distrito de Assis e a possibilidade de tornar-se um município:

- 1) Porque a municipalidade de Platina não foi ouvida sobre tal assumpto, em desacordo com o art. 2º da Lei Nº1038 de 19 de dezembro de 1906, art. 6 do decreto Nº1454 de 5 de abril 1907 e do decreto Nº1533 de 1907.

- 2) Zona destinada para a formação do novo município não contém dez mil habitantes (Assis conta no máximo 2 mil habitantes) conforme resoluções o art. 7º Nº1 do decreto Nº1454 de 1907 e do decreto Nº1533 de 1907.
- 3) Na projectada sede do novo município não existem edifícios com a capacidade e condições necessárias para o funcionamento da administração municipal e para duas escolas, como o exigem o art. 7º Nº2 do decreto de Nº1533 de 1907.
- 4) O terreno da povoação do Districto de Assis não está de acordo com o exigido pelo art. 7º Nº 3 do decreto Nº 1454 e do decreto Nº 1533 de 1907, pois que tem contra si todas as desvantagens:
 - a) Insalubridade.
 - b) Falta absoluta de água, quer potável, quer para abastecimento de exgotos, estando colocada a povoação nas cabeceiras de duas águas pequeníssimas.
 - c) A estrutura Geológica de Assis, fazendo-a ocupar uma eminencia, dificulta extraordinariamente qualquer abastecimento de água potável que se queira aproveitar do seus systema fluvial.
- 5) O districto de Assis apresenta uma renda que não está de acordo com o exigido no art. 3º, Nº 4 do decreto Nº 1533 de 1907 que existe uma renda não inferior a 20:000\$000.
- 6) Sendo já pequena a extensão territorial de todo o actual Município de Platina, tornarse-ão tão diminutos os dous eventuais Município, que eles não se poderão manter.

Assim, pois, os abaixo assignados pedem e esperão que o Egregio Senado Estadual, reconhecendo a procedência das alegações supra, regeitará o projecto.

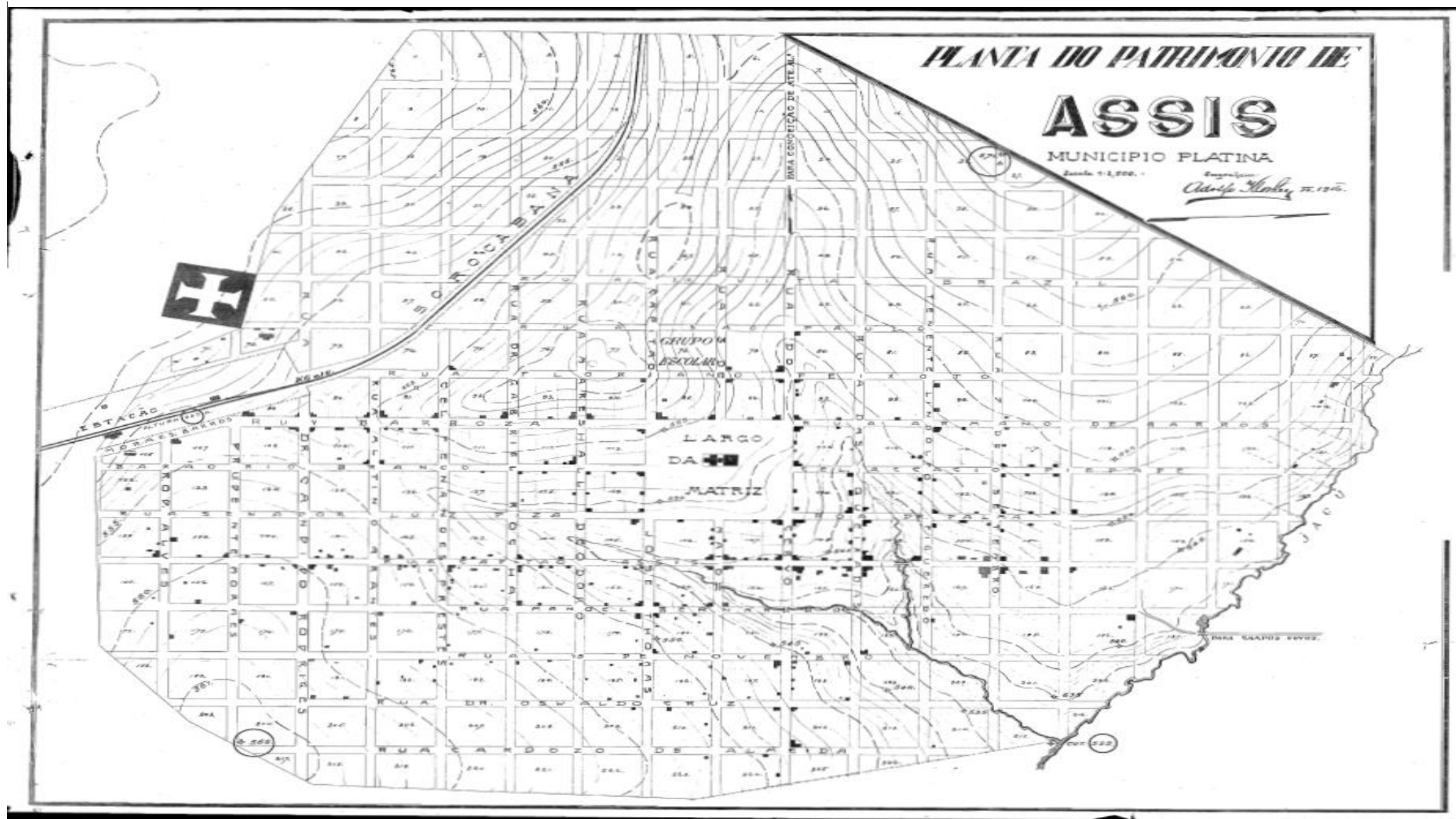
Platina, 5 de dezembro de 1916. (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917, p. 15)

Contudo, no mesmo ano, o Parecer N. 90 de 1917 após ouvir as partes envolvidas no caso, estabelece que “a Comissão de Estatística entende que aquelle substitutivo deve ser rejeitado para ser restabelecido o primitivo projecto, ora reforçadas pelos documentos enviados pelos interessados e requisitados pelo alludido parecer”.

Como o pedido foi negado por parte da comissão por acreditar que Assis apresentava as características exigidas para ser elevada a município e “a cidade Platina, não tendo sido servida pela Estrada de Ferro Sorocabana, que passa a distância de 25 kilómetros, não terá, por isso, o grande desenvolvimento que seria para desejar”.

Além dessa argumentação, foi anexada ao processo uma planta (Figura 60), onde é possível observar a primeira representação do traçado urbano conhecido de Assis, assinada pelo engenheiro Adolfo Kloyer, em 1916.

Figura 60 - Planta do Patrimônio Bispado de Assis - 1916



Fonte: ALESP, 1916.

Essa planta foi apresentada no processo em uma tentativa de mostrar falta de organização territorial que a cidade apresentava, é possível reparar que houve o cuidado na representação topográfica da região e as sobreposições com as futuras quadras que seriam construídas. Também é apresentada a avenida Ruy Barbosa, importante via de ligação entre a estação ferroviária, os serviços públicos e o patrimônio religioso.

A planta acaba auxiliando na compreensão das dinâmicas urbanas de Assis no início do século XX, onde é possível apontar que os terrenos escolhidos para abrigar os serviços públicos estavam localizados preferencialmente na cota mais alta da topografia local, o Largo da Matriz assume uma imponência na região central do Patrimônio Bispado por englobar quatro quadras e que daria origem futuramente à catedral e a praça da cidade.

Sua localização era estratégica e tinha ligação direta com a via mais importante da época, a Avenida Ruy Barbosa, que por sua vez, se conectava com a estação ferroviária de forma rápida. Além dela, se destacam a avenida 9 de Julho e a rua Barão de Rio Branco como vias de maior destaque e que concentravam o maior número de comércios e residências na década de 1920.

A documentação da época ainda evidencia a presença do primeiro bairro de Assis: Vila Coelho, e que teve seu nome alterado para Vila Operária. Outra constatação a ser feita é a presença de diversos córregos e corpos d'água nesse perímetro, contudo, como já apresentado no presente trabalho, houve um processo de canalização e descaracterização desses córregos por serem vistos como um empecilho ao avanço urbano.

O mapa não contemplava a região destinada à construção do pátio de manutenção e da vila operária que seria instalada anos mais tarde. Outro item de destaque é o 'Grupo Escola', destinado à construção da primeira escola local. É possível atentar que o traçado que a EFS assume em Assis é de acompanhar as curvas de nível, num processo de evitar maiores custos com aterros ou adequações de solo para a passagem do trem.

Por se tratar de um mapa de 1916, não havia a indicação dos demais serviços públicos necessários, como a cadeia, a câmara municipal e o cartório. Essa ausência foi utilizada com argumento por parte dos representantes de Platina, alegando descumprimento de diversos dispositivos legais.

A passagem da EFS acaba se tornando o elemento que gerou a aprovação da elevação do Distrito de Paz de Assis por acreditar em seu potencial de atrair novos moradores e alavancar a economia local.

Fica estipulado que não seria conveniente a criação de uma nova cidade com dimensões reduzidas por não ser muito prático, logo, a sugestão é a mudança da sede de Platina para Assis e toda a extensão territorial passaria a ser conhecida como Assis.

No mesmo documento fica estabelecido no Art.1 que “Passa a denominar-se município de Assis o município de Platinam creada pela lei 1.478, de 24 de novembro de 1915, mudada a sua sede para a cidade de Assis”.

O Art 2. Estabelece as novas divisas da cidade recém criada:

As divisas do districto de paz de Assis serão as seguintes: começam no rio Paranapanema, em frente ao espigão divisor do rio Capivari, para o lado de cima, seguem este espigão acima em rumo, dividindo, com o município de Conceição de Monte Alegre, até frontear a cabeceira da água do Cateto, vão ter a essa cabeceira, seguindo dahi em rumo através da água da Fortuna até a barra do ribeirão da Pedra Amarella, no Cervo, dessa barra seguem em rumo ao espigão do Pirapitinga com o ribeirão das Antas, seguindo por esse espigão até frontearas cabeceiras do ribeirão do Café, descem até essa cabeceira e seguem pelo ribeirão do Café abaixo até ao Pirapitinga, pelo Pirapitinga abaixo até ao Pary, pelo Pary acima até a barra do ribeirão da Ponte Alta, por este acima até sua cabeceira desta, em rumo ao espigão divisor do districto de Palmital, por este espigão, sempre dividindo com o districto de Palmital, até ao Paranapanema e por este abaixo até onde tiveram princípio. (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1914. p. 2)

No que se refere ao processo de criação do município de Ourinhos, o material preservado e que foi recuperado para auxiliar neste tópico também advém do acervo da ALESP, o primeiro arquivo se intitula ‘Projecto N.20 de 1915 e cria o districto de Paz de Ourinhos, no município de Salto Grande do Paranapanema, da comarca de Santa Cruz do Rio Pardo.

A proposta de criação do Distrito de Paz de Ourinhos inicia apontando parecer favorável por parte das autoridades locais e regionais algumas características que seriam consideradas importantes nesta etapa (Figura 61).

Figura 61 - Trecho da Proposta de Criação do Distrito de Paz de Ourinhos

PROJECTO N. 20. DE 1915

A pretensão de se crear o districto de paz de Ourinhos está com informações favoraveis da Camara Municipal e juiz de paz de Salto Grande e do juiz de direito de Santa Cruz do Rio Pardo.

Destas informações se apura que: — o povoado de Ourinhos tem 150 casas povoadas com 800 habitantes, e que a população do respectivo districto policial orça por quatro mil almas;

que o povoado contém diversos predios que podem servir para o funcionamento de juizo de paz, bem como um cemiterio local.

Fonte: ALESP, 1915

Há também uma descrição sobre as condições físicas do núcleo urbano e uma exaltação de suas qualidades:

Ourinhos é um núcleo de recente formação em torno da estação de igual nome da Sorocabana, fixado em fertilíssima zona de terras roxas da comarca de Santa Cruz do Rio Pardo, a seis quilômetros do rio Paranapanema, que ahi já serve de divisa com o Estado do Paraná; na margem esquerda deste grande rio situa-se a extensa comarca paranaense de Jacarezinho, outrora denominada Ourinhos (e dahi provém o nome do districto policial paulista), justamente afamada pela excepcional uberidade de suas terras, em parte devassadas pelos pioneiros paulistas que lá estão plantando alguns milhões de cafeeiros (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917. p. 5)

As trocas comerciais realizadas no local com outras localidades utilizavam as balsas para atravessar o rio Paranapanema e que se localizavam a duas léguas de distância da estação ferroviária de Ourinhos. É apontado a construção de uma ponte que auxiliaria o transporte de mercadorias e de pessoas entre os estados e o texto ressalta que “inaugurada a ponte, a importância de Ourinhos dobrará”.

A proposta ainda delimita as divisas do distrito como:

Começam na fóz do Rio Pardo com o rio Parapanema e sóbem o Paranapanema até frontear o espigão do lado direito do córrego do Lageadinho, e daho seguem pelo cume deste espigão até ao fim dele, e dahi a rumo até ao kilómetro n. 511 da Estrada de Ferro Sorocabana; dahi seguem a procurar o espigão ao lado esquerdo do córrego do Barreirinho ou Barreiro e pelo cume deste espigão descem até ao ponto onde este terminar; e dahi seguem o rumo até a Ponte Preta, sobre o Rio Pardo, e dahi, descem pelo

Rio Pardo até a sua fôz no Paranapanema, ponto de partida (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917. p. 14).

Houve um parecer inicial por parte da Comissão de Estatística do Senado Estadual e uma solicitação de mais informações sobre determinados temas, como a existência de um cemitério local, a quantidade de prédios na cidade que serviriam para abrigar os serviços públicos, a distância até Salto Grande, quais seriam as vias de comunicação entre as duas localidades e se a manutenção da divisão do distrito policial seria ideal para esse distrito de paz.

Também é solicitada por intermédio da Secretaria de Justiça, uma cópia do ato de criação do 'districto policial' e fixado um prazo de até 15 dias para o retorno das respostas. Toda esta etapa se assemelha ao processo de aprovação de Assis, já que esta etapa não apresentava resistência por parte do município responsável por estes distritos.

A comissão apresenta um parecer favorável à criação do Distrito de Paz de Ourinhos no mesmo ano (1915) e após 2 anos, em 1917, um novo pedido é enviado ao Senado, contudo, era de elevação de Distrito de Paz para município. Os responsáveis pelo Distrito de Paz apresentaram os seguintes argumentos para os questionamentos da comissão:

Ao 1º -- A população de todo o Município de Salto Grande de Paranapanema é calculada em vinte e cinco mil habitantes, sendo a sua extensão territorial calcada em quarenta mil alqueires.

Ao 2º -- A população do districto de Paz de Ourinhos é em treze mil habitantes, a sua extensão territorial é calculada em quinze mil alqueire, sendo de duzentos e trinta e um o número de prédios existentes no perímetro urbano da sede.

Ao 3º -- a renda municipal de Salto Grande de Paranapanema, conforme orçamento organizado o anno passado, por áquella municipalidade, verifica-se que a receita foi de 64:295.200, sendo de quasi vinte e sete contos de réis á parte referente e a Ourinhos. Estas informações contam da publicação oficial, feita por áquella municipalidade, no jornal "O Salto Grande", de 12 de novembro do anno passado, quando publicou os orçamentos para este exercício, de cujo jornal junto um exemplar -- Entretanto, por informações colhidas em fonte autorizada, posso afirmar que a arrecadação neste districto já atingiu a mais de trinta contos de reis. O mesmo jornal publicou também, conforme se vê, a collecta dos prédios existentes nesta Villa, que então eram em número de 202, para a cobrança desse imposto, que atingiu quase a dez contos de réis. Hoje, porém, o número de prédios chega a 231.

Ao 4º -- Existem em Ourinhos muitos prédios adaptáveis para o funcionamento da Câmara e Cadeia.

Ao 5º -- A única via de comunicação existente entre a Villa de Ourinhos e a cidade de Salto Grande de Paranapanema é a Estrada de Ferro Sorocabana, pois, não existe estrada de rodagem, facto este que traz grandes

inconvenientes a esta população, pois, a não ser que em dias de trens noturnos, só se pode ir a Salto Grande pelo trem que aqui passa as 19,30 horas, e que lá chegou às vinte e tanto, o que faz necessário, para o menor negócio, ser preciso falhar um dia náquella cidade.

Ao 6º -- A Villa de Ourinhos situada no alto do espigão divisor das águas dos rios “Paranapanema” e “Pardo”, está, portanto, em local salubre e de fácil saneamento.

Ao 7º -- O Número de eleitores deste districto, actualmente, pela nova lei eleitoral, é de 73, e o de jurados é de 26. Mais de duzentos cidadãos, porém, desejam qualificar-se, o que não tem podido conseguir devido a enorme pressão exercida pelo Juiz preparador de Salto Grande, que tudo fez, ostensivamente, com o fim de evitar que eu Ourinhos se faça grande qualificação.

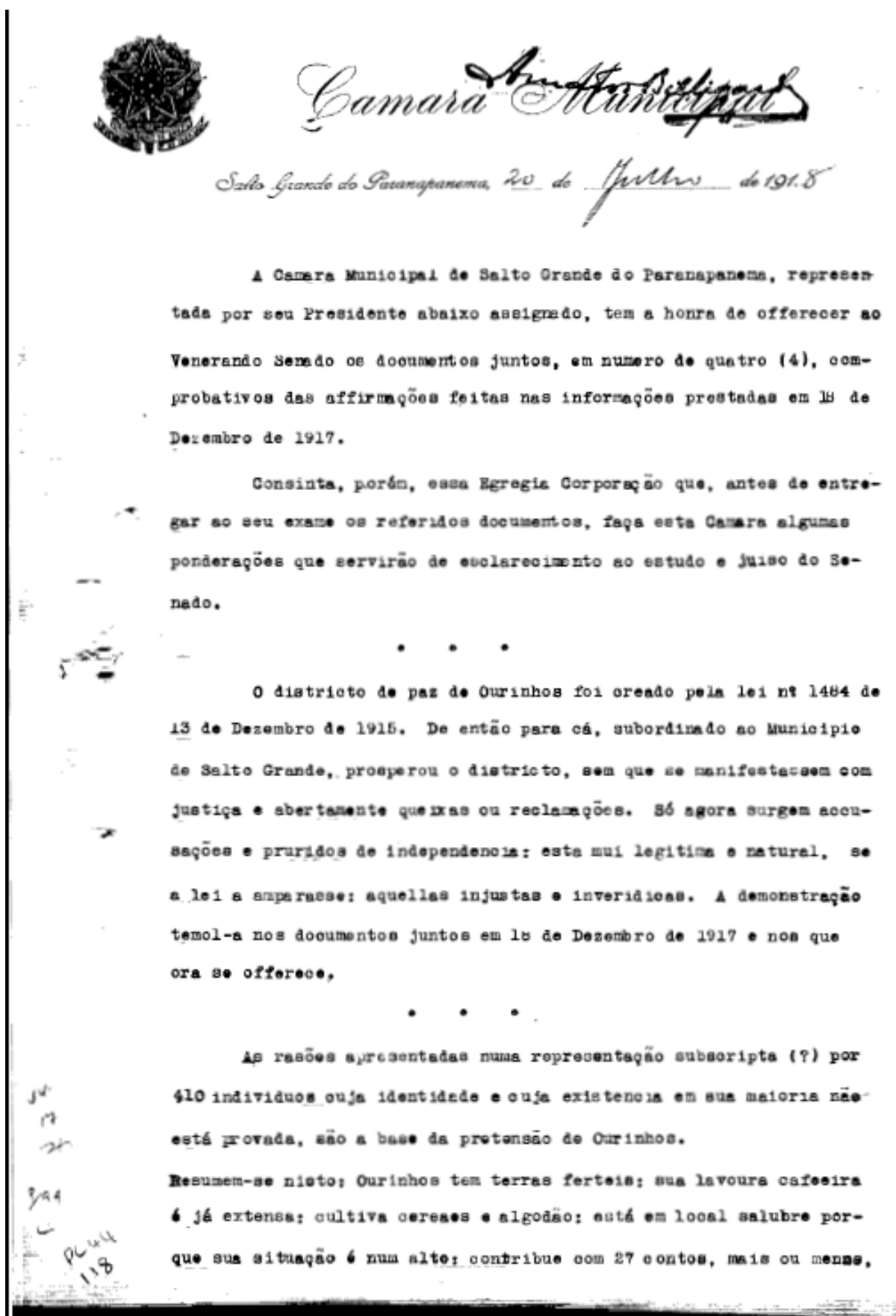
Ao 8º -- Há a maior conveniência, por muitos motivos na criação do município de Ourinhos. O descaso dos chefes políticos e da municipalidade de Salto Grande para com este districto é sem exemplo. Basta dizer-se que em Ourinhos nunca houve subprefeito [...]

Ao 9º -- o Município deve ser arcado com as divisas do actual districto de paz. É o que me cumpre informar (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917. p. 18).

Há um discurso ríspido por parte do Juiz de Paz de Ourinhos em relação ao descaso que a vila estaria enfrentando por não serem contemplados com benfeitorias e melhoras de vias públicas e de mais obras. É apontado que “nunca aqui foi aplicada quantia alguma em nada, sendo que contribue para os cofres do Município com mais de trinta contos de réis. Ourinhos só tem vida própria”.

A Câmara Municipal de Salto Grande do Paranapanema, responsável pelo distrito naquela época, respondeu a solicitação e se defendeu das acusações feitas por parte dos representantes de Ourinhos (Figura 62).

Figura 62 - Ofício sobre as informações solicitadas pelo Senado Estadual



O ofício apresenta cinco páginas apresentando uma narrativa que questiona as alegações feitas, como a de nunca ter chegado ao poder público sequer uma reclamação em relação a falta de amparo por parte dos gestores, questionam o número de pessoas que assinaram tal documento, sugerindo que tal número não poderia ser confirmado a existência de todos os indivíduos.

Em determinado trecho do documento, é sugerido que o juiz responsável tenha dito inverdades e outras afirmações:

Ora, os documentos que foram juntos e os que ora oferece a Câmara Municipal de Salto Grande exuberantemente provam que não são exatas as informações daquelles Juizes, e que quando o mesmo o fossem, a criação de Município de Ourinhos contraveio, por parte da Câmara dos Deputados, aos requisitos exigidos pela lei nº1038 de constantes do Decreto nº1454 de 5 abril de 1907 nos seus números §§ (números 1,2,3) e assim foi a Câmara induzida em erro, demais a terrível geada que tão fundamente golpeou o estado prospero da nossa lavoura, destruiu a modesta cultura cafeeira, de cereaes e do algodão, que representava a quase única fonte de renda de Ourinhos (SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO, 1917. p. 35)

Também é questionado o argumento sobre a posição da Villa de Ourinhos ajudar nos índices de salubridade, a dependência econômica que a cidade enfrentava após essa geada e menciona que a conduta do juiz de direito poderia ser considerado um crime “preciso é ainda considerar que as informações dos dois juizes se contrapõem e é nellas visível a alteração dos Algarismos referentes a eleitores e jurados, há de pasmar ato tão criminosa e audaz manobra”.

Outra alegação feita é sobre a inconstitucionalidade do pedido de elevação a município baseado na redação da Constituição Estadual de 6 de julho 1911, em que afirma no seu art. 51 a exigência de pelo menos 10 mil habitantes para que o pedido fosse analisado e Ourinhos não teria nem metade dessa população.

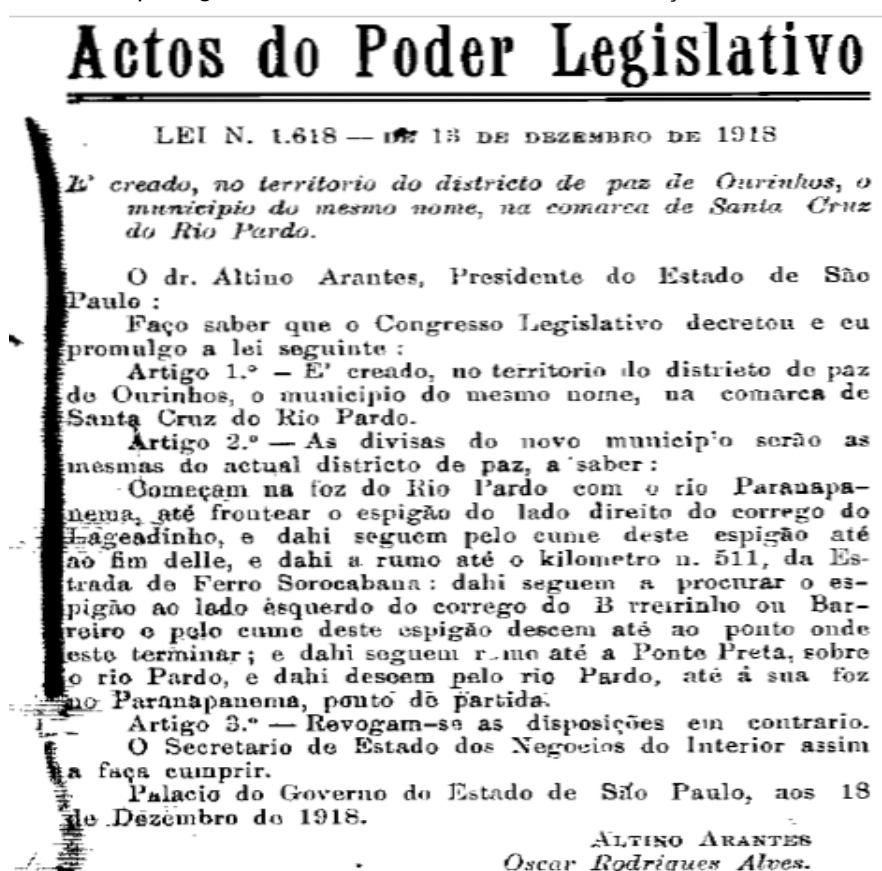
Além disso, é citada a Lei nº 1038 de 19 de dezembro de 1906 que fixa diversas condições para a aprovação de uma nova cidade, dentre elas: 10 mil habitantes em todo o seu perímetro, mil habitantes na área urbana, 100 prédios em bom estado de conservação, local de fácil saneamento, espaços próprios para a instalação dos serviços públicos, como duas escolas e a cadeia.

Por fim, foram enviadas diversas certidões para comprovar o número exato de eleitores de Ourinhos, o número total de jurados, documentos que comprovem a alteração no número de jurados, lista completa com o nome de todos os moradores, a extensão territorial e até mesmo o número de pé de cafés existentes na vila.

Mesmo após as diversas reclamações feitas por parte de Salto Grande, um parecer emitido pela Comissão de Estatística determinou que todos os tópicos apontados por Ourinhos se justificavam, com exceção da população local, pois a comissão não teve acesso ao valor exato e não poderia declarar parcialidade nesse quesito.

No dia 18 de dezembro de 1918 é promulgada a Lei N° 1618, criando assim no território do Distrito de Paz de Ourinhos, o município do mesmo nome, na comarca de Santa Cruz do Rio Pardo (Figura 63).

Figura 63 - Reportagem de Jornal Informando Sobre a Criação do Novo Município



Fonte: ALESP, 1918

Ademais, o presente tópico auxiliou na elucidação sobre o processo legal de criação dos municípios e evidenciou a atuação de diversas forças políticas locais e regionais em uma tentativa de manutenção desse poder e que via a passagem da ferrovia e o desenvolvimento de Assis e Ourinhos como concorrentes diretos nesse crescimento, contudo, foi dado sequência no rito de elevação a município e ambas as localidades, auxiliadas pela ferrovia, se desenvolver durante o século XX.

3 CAPÍTULO III: TRANSFORMAÇÃO URBANA PÓS FERROVIA

Como método de análise da documentação gerada por ambas as prefeituras na década de 1920, foram elencadas as mais relevantes no âmbito urbano e seus desdobramentos. Tal período é conhecido como transição, uma vez que os municípios já haviam se elevado de distritos de paz para cidades e agora precisavam de legislações que versassem sobre os problemas urbanos que poderiam surgir.

Sob esse aspecto, cabe ressaltar que a lista final das leis de Assis e Ourinhos promulgadas nesse período são de 85, variando entre atos e decretos, como por exemplo o Código de Posturas Municipal (441 dispositivos legais de Assis e 507 em Ourinhos).

Diferentes políticos tiveram papel importante na elaboração de outras legislações, que variam entre o processo de expansão do perímetro urbano, condutas que alteravam a localização de indústrias, criação e alteração de nome de vias, dentre outros. Alguns decretos se voltavam aos aspectos da infraestrutura local, como a autorização de abertura de licitação para contratação de empresa para fornecimento de energia elétrica (Tabela 1).

Tabela 1 - Demais Legislações Urbanas de Ourinhos

Data	Legislação	Prefeito Responsável
14/08/1919	Decreto nº 3.090, Cria Caixas Econômicas em Fartura, em Apiaí e em Ourinhos.	Eduardo Salgueiro
31/08/1922	Decreto nº 3.500, concede ao Sr. Carlos Ferreira da Rocha ou empresa que o mesmo organizar, licença para o estabelecimento, uso e gozo ou exploração de uma linha telefônica.	Benício do Espírito Santo
25/09/1923	Resolução nº 2, anula disposições da Lei nº 19 da Câmara Municipal de Ourinhos.	Jacinto Ferreira de Sá
03/03/1924	Decreto nº 3.687, aprova os estudos definitivos da E. F. de Ourinhos à margem do rio Paranapanema.	Jacinto Ferreira de Sá
21/05/1924	Decreto nº 3.711, providencia sobre as tarifas e disposições regulamentares a serem oportunamente adotadas no trecho paulista da via férrea pertencente à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná.	Jacinto Ferreira de Sá

22/08/1928	Decreto nº 4.447, declara de utilidade pública, para serem desapropriados na forma da lei nos terrenos necessários à captação e adução das águas do rio Turvo, destinados ao abastecimento da cidade de Ourinhos.	José Galvão
------------	---	-------------

Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1920; adaptado pelo autor em 2022.

Ocorre uma dinâmica diferente em Assis em relação a aprovação desses decretos por justamente o município demorar mais para ofertar infraestrutura urbana para a população e será mais comentada neste capítulo (Tabela 2).

Tabela 2 - Demais Legislações Urbanas de Assis

Data	Legislação	Prefeito Responsável
18/08/1918	Decreto nº 2946, declara de utilidade pública um terreno em "Assis", município de igual nome, comarca de Campos Novos do Paranapanema, pertencente ao sr. Jovino Catello e necessário à estação de "Assis", da Estrada de Ferro Sorocabana.	João Teixeira de Camargo
16/12/1918	Lei nº 1630-A, Transfere da cidade de Campos Novos do Paranapanema, para a de Assis, a sede da comarca de Campos Novos do Paranapanema, que passará a chamar-se comarca de Assis.	João Teixeira de Camargo
03/07/1919	Cria Caixas Econômicas em Angatuba, Assis, Bebedouro, Brodowski, Cunha, Ituverava e Monte Mor	João Teixeira de Camargo
04/10/1920	Ofício da Câmara Municipal de Assis, solicitando verba para a projeção das estradas de rodagem daquele município em zonas mais produtivas da comarca	Jonathan M. da Silva
06/12/1920	Ofício da Câmara Municipal de Assis, solicitando verba para construção de prédio destinados a cadeia e grupo escolar naquela cidade	Jonathan M. da Silva
16/11/1927	Ofício solicitando verba para a construção da estrada de rodagem em Assis	Sebastião da Silva Leite

Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1920; adaptado pelo autor em 2022.

3.1 A REPÚBLICA E ASPECTOS URBANOS

Durante a década de 1920 houve diversas transformações que definiram o processo de crescimento de ambas as cidades, boa parte delas regida por legislações municipais criadas para auxiliar nesse ordenamento territorial, como os códigos de saneamento, conduta e a definição de limites da zona urbana local.

Assis teve cinco prefeitos durante esta década, sendo eles: João Teixeira de Camargo (1918 – 1920); Jonathan Monteiro da Silva (1921 – 1922); José Coelho da Silva (1922 – 1923); Sebastião da Silva Leite (1924 – 1928) e Abílio Duarte de Souza (1928 – 1929).

Ourinhos teve seis prefeitos durante a década de 1920, sendo eles: Eduardo Salgueiro (1919 – 1921); Benício do Espírito Santo (1921 – 1923); Jacinto Ferreira de Sá (1923 – 1925); José Felipe do Amaral (1925 – 1926); José Esteves Mano Filho (1926 – 1926); José Galvão (1926 – 1930) e Hermelino Agnes de Leão (1930 – 1930).

Cabe ressaltar que todos esses políticos foram escolhidos através de eleição indireta realizada pela Câmara de Vereadores Municipal. Ghirardello (2010) destaca que esse período ficou marcado no Estado de São Paulo por um poder absoluto do Partido Republicano Paulista (PRP) que detinha sob seu controle a política dos municípios, não importando qual o grupo estivesse no poder, já que todos estavam diretamente conectados ao partido (LEVI-MOREIRA, 1991).

Em Assis não foi diferente, já após a elevação a município, a Câmara acabou elegendo um advogado ligado ao PRP para a prefeitura. No município de Ourinhos o processo se deu de maneira semelhante, Del Rios (1992) comenta que:

A cidade teve um primeiro prefeito ligado a Tonico Lista. Jacinto Ferreira de Sá não se manifestou de imediato, mas tinha outros planos. Mineiro habilidoso, manteve-se fiel a Ataliba Leonel, chefe incontestável de todos, mas procurou alianças próprias na região. Ligou-se ao coronel Albino Garcia, de Bernardino de Campos e aprofundou laços com a família Mello Peixoto (DEL RIOS, 1992, p. 33).

O processo de ocupação das terras na Alta Sorocabana também ficou marcado por diversas investidas agressivas por parte das figuras detentoras de terras e que geralmente estavam ligadas ao PRP. Como uma alternativa ao partido, em Ourinhos é criado o Partido Municipal, fundado justamente por Jacinto Ferreira de Sá, numa tentativa de rivalizar politicamente e obter cargos políticos relevantes na cidade.

Outro fator importante é que diversos líderes políticos da região acabam criando grupos armados e que estavam a seu serviço, gerando um aspecto de mandonismo e que não foi coibido por parte do governo estadual, pelo contrário, seu maior interesse era de manter esse *status* sob controle.

A imprensa acaba assumindo a responsabilidade em divulgar tais ações desenvolvidas pelas prefeituras locais no início da década de 1920, além de evidenciar os principais pontos comerciais e uma lista prévia com endereços e informações para a população. Cabe ressaltar que boa parte das redações dos jornais era composta por pessoas próximas ao prefeito e familiares.

Uma maneira de mostrar modernidade, nas recém criadas cidades, foi a introdução do automóvel, em uma tentativa de aferir um símbolo de riqueza e poder ao dono do carro, mesmo o local tendo uma infraestrutura precária (Figura 64).

Figura 64 - Região Central de Assis



Fonte: Barros, 2013.

A região central de Assis contava com um número reduzido de prédios que ofereciam serviços públicos, privados ou até mesmo residências. É possível analisar a figura anterior e perceber alguns detalhes que chamam a atenção.

Em primeiro lugar, os prédios não seguiam um gabarito de altura que era sugerido no Código de Posturas, há adoção de diversos adornos nas fachadas, como pequenos pináculos acima da platibanda, todas as aberturas das fachadas eram delimitadas por molduras que tentavam acompanhar o movimento *Art Déco* no exterior, a cobertura, em sua grande maioria, era dividida em quatro águas, sendo a cumeeira contando com altura de cerca de 1,50 metros.

As calçadas já estavam construídas nesse início de década, proporcionando uma maior caminhabilidade para os pedestres e usuários das edificações. É notado, ainda que de forma prematura, que há instalações de postes de energia elétrica na região central e que anos mais tarde se estende para o restante do município.

Uma placa chama a atenção ao fundo por se tratar de uma montadora de carros que veio diretamente dos Estados Unidos da América e instalou uma revendedora na cidade. Como apontado posteriormente, o automóvel torna-se um status social e que a burguesia deveria ostentar. Também é possível apontar que próximo a calçada direita da figura, existe uma bomba de abastecimento para esses veículos da Ford, uma vez que o conceito de posto de combustível ainda não existia na região.

O discurso adotado pelo governo e que possibilitou tal ato tinha respaldo principalmente por parte de Washington Luís, o presidente do Estado de São Paulo na época. Havia também uma mentalidade de que a implementação de novas tecnologias nas cidades do interior serviria como uma forma de aprimoramento físico e mental. Por fim, era cogitado essa implementação em nível nacional de integrar o automóvel particular e as rodovias (SAVIO, p. 97, 2005).

Esse pensamento acaba sendo conflitante com diversas cidades que tinham a ferrovia como principal meio de transporte de cargas e pessoas, como por exemplo Bauru, que contava com estradas de rodagem em situação precária e não suportariam o grande volume de mercadorias que eram transportadas.

O jornal *O Bauru*, a partir de 1920 começa a veicular diversas propagandas anunciando a instalação de uma revendedora da marca Ford no mesmo prédio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNOB denominada *Toledo Piza*. É possível ainda fazer uma relação sobre a existência dessa revendedora possível graças a estação ferroviária que concedeu espaço para tal.

Assis teve uma dinâmica parecida em relação a data de instalação à Ford, contudo, não teve que ceder espaço para a instalação da mesma, pois, adquiriu um espaço próprio na região central e de acordo com relatos obtidos no acervo da UNESP

de Assis, frequentemente patrocinava e incentivava diversas corridas na avenida Rui Barbosa (Figura 65).

Figura 65 - Veículos pertencentes à Ford em Assis, no ano de 1925



Fonte: Leite, 2013

Essa ação pode ser tratada como uma ferramenta de atrair a atenção de possíveis compradores, mas sem buscar sua popularização, já que o valor era muito alto para a maioria dos moradores. Ourinhos não é mencionada nesse aspecto, pois de acordo com publicações do jornal *A Voz do Povo*, apenas em 4 de maio de 1946 seria inaugurada a primeira concessionária da Ford na cidade.

Essa diferença no processo de instalação de alguns negócios e serviços será vista com o andamento da pesquisa, mas fica evidente que cada localidade apresentava uma prioridade no processo de construção urbana. Ourinhos opta pela instalação de infraestrutura básica no início da década de 1920 e posteriormente há a chegada de serviços privados, já em Assis se observa uma certa inversão de

prioridades e a cidade acaba demorando mais tempo para fornecer itens básicos, como por exemplo fornecimento de água (Figura 66).

Figura 66 - Condições da Rua Floriano Peixoto - 1920



Fonte: Barros, 2017.

Alguns comentários podem ser traçados acerca dessa implementação recente do carro particular em Assis, principalmente em relação a sua infraestrutura. O fator que mais chama a atenção é o estado que as vias se encontravam na época e é por meio da figura anterior, fica evidente a impossibilidade de comportar esse tipo de veículo. As ruas, em sua grande maioria, apresentavam medidas reduzidas, não estavam devidamente pavimentadas e as pequenas pontes que cortavam os córregos eram rudimentares, feitas de madeira.

Somente com essas características citadas, não seria possível que o dono de um automóvel pudesse andar pela cidade mesmo em uma velocidade média, pois estaria disputando espaço com carros de boi, carroças e pessoas que andavam a pé pela região central, além de significar um custo muito elevado para uma cidade recém criada e que tentava atrair novos moradores.

De acordo com Pallotta (2008, p.97), tais ideias acabam sendo reforçadas por Washigton Luís, já que o mesmo afirmava que o automóvel poderia acabar com o atraso brasileiro e criar um ideal de civilidade inclusive no interior do Estado.

Ourinhos apresenta uma dinâmica de expansão bem diferente de Assis e de até de cidades da região, por justamente contar com duas linhas férreas em seu perímetro urbano e que determinavam seu crescimento. Ainda na década de 1920, é presenciado a instalação dos primeiros comércios da região conhecida como 'Acima da Linha' que seriam vitais para que outros, da mesma natureza, se instalassem no local. De acordo com Del Rios (1992), essa construção pertencia ao Sr. Torazzo Canda e era especializada em secos e molhados (Figura 67).

Figura 67 - Fachada da edificação



Fonte: Hélio Herrera, 2015.

A edificação apresenta certas características construtivas simples de serem executadas para a época, levando em consideração apenas o aspecto estético da fachada. As aberturas presentes nas paredes apresentam um ritmo em sua disposição.

O material mais utilizado e abundante na região ainda era a madeira e constava nas portas, que apresentavam uma altura considerável, havia um vidro fixo em cada porta e janela do comércio, denominado bandeira, para auxiliar na iluminação interna.

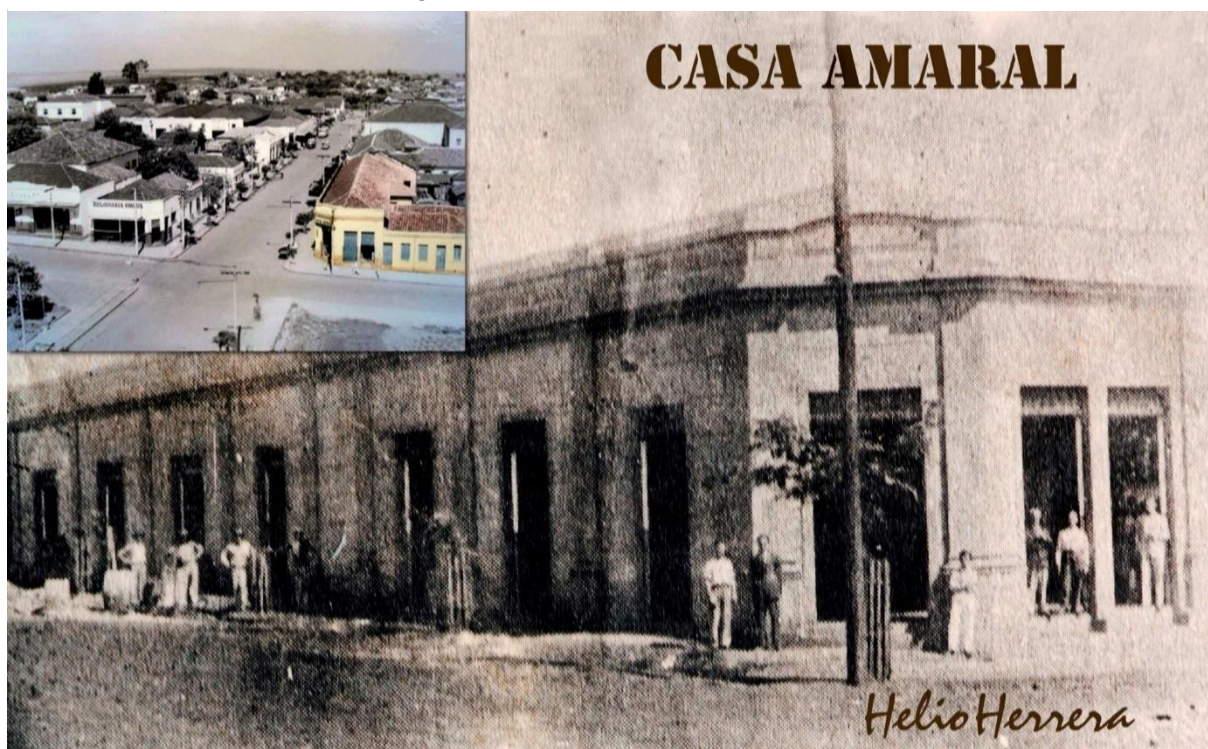
Além disso, há a presença de uma platibanda adornada com linhas na horizontal e dois elementos feitos de concreto localizados na cobertura da edificação apresentada. É possível notar que o telhado utiliza telhas convencionais de argila e sua cumeeira está acima da platibanda, indicando uma inclinação mais elevada e possivelmente a divisão em três águas.

O prédio foi concebido pelo Sr. Torazzo Canda e sua esposa na Rua dos Expedicionários, e mais tarde, imigrantes japoneses que chegaram em Assis no início

da década de 1910, acabam inaugurando o bazar Janda, do Sr. Mistugui Canda e sua esposa Jandira (Del Rios, 1992, p. 45).

Nesse período, as primeiras casas de secos e molhados, tecidos, calçados e roupas começaram a se instalar em Ourinhos, especialmente próximas às estações ferroviárias, entre elas: a Casa Matachana, Casa Zanotto e Casa Amaral (Figura 68).

Figura 68 - Fachada da Casa Amaral



Fonte: Hélio Herrera, 2015.

Uma das características mais marcantes dessas novas edificações comerciais são justamente ao lado ou no fundo existir a residência das famílias responsáveis pelo negócio. A Casa Amaral mostrada na figura anterior pertencia ao coronel Vicente de Amaral, filiado e um dos chefes políticos mais influentes do PRP da cidade. Anos mais tarde o coronel acaba se mudando para Sorocaba e vende seu comércio para imigrantes portugueses e o local ainda existe atualmente na avenida Jacinto de Sá.

Outro ponto de referência é o Grandes Armazéns Soutello, localizado na esquina da rua São Paulo com a praça Mello Peixoto, e apresenta características únicas em relação a sua construção. Sua cobertura apresenta uma junção entre o telhado da edificação e o externo, provavelmente feita com telhas de amianto e era responsável por cobrir a parte externa da edificação (Figura 69).

Figura 69 - Grandes Armazéns Soutello

Fonte: Barros, 2013.

Assim como em outras localidades, não há a presença de nenhum tipo de revestimento ou pavimentação das vias, calçadas, meio fio e até mesmo de postes de eletricidade. Vale ressaltar que essa foto é um dos primeiros registros fotográficos realizados em Ourinhos no ano de 1917 e que suas melhorias urbanas vieram anos mais tarde.

3.2 INFRAESTRUTURA URBANA DE ASSIS E OURINHOS

Essa expansão vista nas urbes brasileiras foi em grande parte beneficiada pelas riquezas geradas pelo café e gerou diversas vilas com tecidos e composições distintas das cidades brasileiras tradicionais, pois o “o tipo de sítio disponível, numa paisagem muito homogênea, o trem, novo meio de transporte com suas exigências de trajeto, e a rápida divisão de vendas dos terrenos” acabam transformando e criando uma metodologia urbana com baseia em “monotonamente repetida e regular” (MARX, 1989, p. 36).

Ghirardello (2010, p. 98) ainda pontua que a Lei de Terra abre uma brecha na legislação na segunda metade do século XIX, dando um poder de reforço na concepção de vilas com traçado ortogonal e retilíneo. O autor ainda pontua que “eram gerados pelo somatório de datas que formavam a quadra, módulo-base para o arruamento, cuja repetição formava uma retícula exata”.

Tais afirmações podem ser atestadas nas cidades de Assis e Ourinhos por meio de uma análise espacial da década de 1920 e posteriores alterações. A Figura 70 ilustra alguns elementos importantes para a compreensão da urbe.

Figura 70 - Divisão de Ourinhos



Fonte: Barros, 2013; adaptado pelo autor em 2022.

Por meio da ilustração é possível determinar algumas alterações que o espaço urbano de Ourinhos sofreu no final da década de 1920 e início de 1930 em decorrência desse processo de expansão inicial da cidade. Destacado com a cor verde localiza-se o estádio do Operário e Ourinhense localizados na rua Duque de Caxias. Essa rua acabou se tornando a atual Rua Cambará e fazia a ligação entre a primeira vila da cidade até a balsa no rio Paranapanema.

Há uma ênfase em vermelho dos trilhos da ferrovia e da sua bifurcação que se dividia entre a estrada que levava ao Paraná e a EFS que continuava seu traçado para

o oeste de São Paulo. Outro aspecto relevante é a existência do grupo escolar já no final dos anos 1920 e a presença da igreja católica na região central, auxiliaram nesse processo de construção do imaginário da urbe.

De acordo com dados obtidos nos jornais locais da época, o comércio de Ourinhos é descrito como desenvolvido e sólido, na qual os sitiante acabavam por realizar comprar e posteriormente revender para os caixeiros-viajantes da região, alimentando assim o comércio local. A figura acima também evidencia na cor verde a rua Capitão Assis, responsável por conectar o povoado até a fazenda Matão, que pertencia ao fundador.

Contudo, devido às suas características geográficas pouco privilegiadas, pelo fato de não ligar diretamente a estação de trem ao núcleo central, acaba por entrar em desuso com o passar dos anos. Esse novo centro acaba sendo ao redor da EFS (DANTAS, 1978).

Lima (2010) pontua que houve outro aspecto interessante nesse período:

A igreja católica, que até aquela ocasião era o central principal de concentração das atividades urbanas, local de permutas no entroncamento dos caminhos, deixou de sê-lo com o início da era ferroviária; as estações passaram a desenvolver esse papel (LIMA, 2010, p.48).

Lima (2010) elucida que esse período pós ferrovia foi de vital importância para o crescimento de Ourinhos, uma vez que a cidade contava com mil habitantes e assistiu a instalação de diversos escritórios de empresas ligadas à agricultura, em especial de café e algumas instituições financeiras. Tal período é marcado também pela construção do primeiro hospital local, do grupo escolar, de centros de lazer e do cinema.

O autor ainda comenta que algumas mudanças consideráveis na infraestrutura acabam acontecendo nesse período, como a construção do primeiro sistema de fornecimento de energia elétrica, fornecida pela Empresa de Eletricidade Vale do Paranapanema em 1924. O empresário responsável por tal investimento foi o italiano José Giorgi, que levou essas linhas de energia até Salto Grande e as prolongou até Assis.

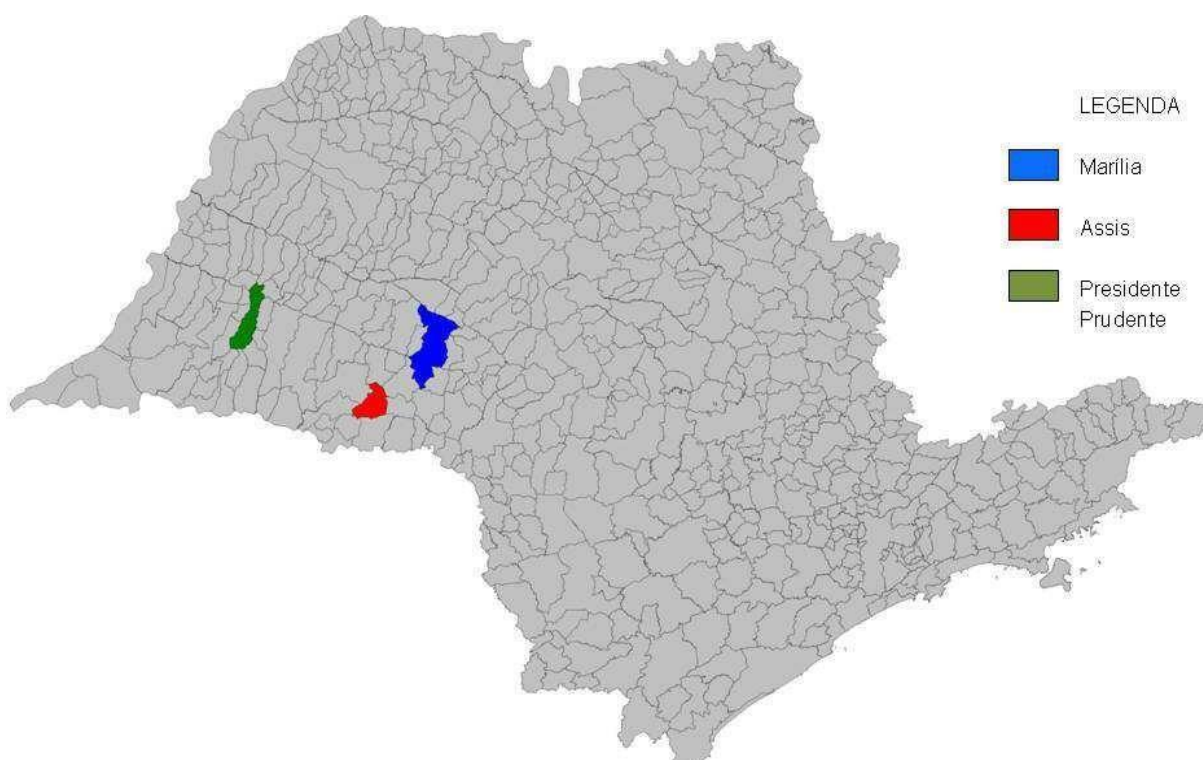
Contudo, é de conhecimento histórico que esse serviço prestado era de péssima qualidade, com diversas interrupções ao dia de fornecimento, o que levou

anos mais tarde a uma rebelião por parte dos moradores e resultou no incêndio na usina a vapor da empresa.

Assis passa por um processo de adaptação e crescimento após a passagem da ferrovia e já na década de 1920 se torna um dos mais importantes polos da região por ter sido escolhida como sede do Hospital Regional da Sorocabana. Além desse hospital, seria construído na cidade a Santa Casa, maternidade e outras clínicas particulares, tornando assim em uma referência regional em saúde.

Esse poder hegemônico logo foi abalado pelo crescimento de duas outras cidades próximas geograficamente e que se localizavam em direções opostas: Marília a 70 km de distância e Presidente Prudente a 120km de distância de Assis (Figura 71).

Figura 71 - Localização das cidades de Marília e Presidente Prudente



Fonte: Arquivo Pessoal, 2022.

Lima (2010, p. 64) realça que essas duas localidades “ofuscaram a ascensão de Assis como capital regional da Alta Sorocabana”. Marília apresentou características marcantes no seu processo de emancipação e crescimento, pertencia a região da Alta Paulista e foi elevada a município apenas em 1928, contudo, diferente de Assis, “teve seu processo de desenvolvimento marcado a um só tempo pela extensão e volume da sua produção de café, diferente do que ocorreu em Assis” (LIMA, 2010, p. 66).

Além disso, outras circunstâncias acabaram por influenciar esse

desenvolvimento, como as “grandes unidades produtoras de mercadorias de alta rentabilidade mercantil”, além da “geração de renda para fomento de seu mercado interno e diversificação de seus padrões de produção, comercialização e consumo” (LIMA, 2010, p.67).

Em uma analogia acerca do crescimento urbano, Lima (2010) salienta que Presidente Prudente foi elevada à município também em 1917, contudo, seu período pós ferrovia foi bastante apoiado na expansão da cultura do café, assim como ocorreu em Marília. Os responsáveis pelos investimentos locais optaram por aplicar o dinheiro com a venda do café em mais áreas cultiváveis.

Monbeig (1984) é enfático em apontar outra circunstância que influenciou diretamente nessa expansão por meio de falsos títulos de terras:

Os vendedores de terras da Alta Sorocabana, que nem sempre estavam seguros de seus títulos de propriedade ou, pelo menos, temiam os malefícios de concorrentes desonestos, apressaram-se em fundar patrimônios, a fim de atrair o maior número de pioneiros e assegurar, do melhor modo, o seu direito de posse. A Alta Sorocabana conheceu, pois, certa concorrência entre patrimônios, concorrência capaz de retardar a preeminência de um sobre os demais (MONBEIG, 1984, p.351).

À medida que a ferrovia avançava pela região de Assis e Ourinhos, cada cidade acabava se tornando, mesmo que por pouco tempo, a boca de sertão. Com essa especialização de cada cidade em uma tarefa específica, Monbeig (1984) afirma que por apresentar índices satisfatórios de educação já na década de 1920, havia uma preferência dos fazendeiros da região em deixarem seus filhos estudarem nas escolas da cidade, enquanto os pais trabalhariam em Presidente Prudente e também realizaram atividades bancárias. Como aponta Monbeig (1984):

As cidades que, desde os inícios dos transportes rodoviários já eram estações terminais de vias férreas e bocas de sertão, não são despojadas da sua clientela, pela criação de novos patrimônios. Adotaram de algum modo os novos hábitos. Evoluiu a função, mas a antiga cidade pioneira, relegada doravante, em uma zona de povoamento estabilizado, continua necessária à vida regional. Organiza-se uma hierarquia urbana: as aglomerações mais jovens e as menos povoadas situam-se no Oeste, mas as do Leste, a despeito da idade, são as mais importantes (MONBEIG, 1984, p. 352).

O autor ainda pontua algumas características que fizeram a ferrovia se manter relevante na cidade por mais tempo, como ter sido escolhida pela companhia para servir de local de reabastecimento de madeira das locomotivas e ponto final dos trens

que apresentavam vagões-leitos.

Como já apontado anteriormente, Assis apresentou uma relativa demora em prover os itens básicos de infraestrutura que uma cidade deveria possuir no período de sua fundação, fato esse que só começará a ser revertido após o início da década de 1930. Um exemplo prático a respeito dessa demora é ilustrado pela Figura 72.

Figura 72 - Início do Processo de Colocação das Sarjetas nas Vias de Assis



Fonte: Hélio Herrera, 2015

Vale ressaltar que esse processo começa fora do período de estudo da presente dissertação, por se tratar das décadas de 1930 e 1940, todavia, sua apresentação acaba sendo necessária para que as devidas comparações urbanas sejam possíveis com Ourinhos, que acabou sendo mais rápida nesse quesito (SILVA, 1996, p. 205).

De acordo com a documentação do acervo municipal, a figura 72 retrata a rua Paraná e o processo de embelezamento urbano, começando na década de 1930 com a obrigatoriedade da construção de calçadas e posteriormente a inclusão das sarjetas na região central. Todo esse processo teve início no governo do prefeito José Galvão.

Tal período é marcado pela finalização da implantação de diversos serviços públicos e que eram essenciais para a população, como o alargamento das diversas estradas que ligavam Assis aos demais municípios da região e que acabam tendo um

centro cultural.

Também é possível traçar um paralelo entre o prolongamento da ferrovia em Assis e seu crescimento urbano com o surgimento de novos bairros, em especial a Vila Boa Vista e Vila Xavier, que também abrigariam outros serviços importantes, como o primeiro cemitério, a igreja católica, o setor de abastecimento municipal de água e o Mercado Modelo Municipal.

Há também uma continuidade no arruamento local, com o prolongamento da avenida Rui Barbosa em um único sentido, pois sua outra extremidade era conectada com a estação ferroviária. Esse período também ficou marcado pelo tecido urbano começar a se expandir e futuramente ultrapassar os limites da ferrovia, com as construções surgindo cada vez mais na região norte da cidade.

A existência de uma rede de infraestrutura urbana que contemple os principais serviços (rede de esgoto, distribuição de energia e abastecimento de água) acabou moldando de forma drástica o crescimento das pequenas cidades paulistas que estavam surgindo no início do século XX.

Ghirardello (2010) ressalta que as características arquitetônicas se alteravam de forma rápida nessas localidades, contudo, os serviços urbanos levaram mais tempo para serem instalados. O autor ainda aponta que essa nova dinâmica das urbes estava ligada ao antigo papel do trabalho escravo, que de certa maneira cumpria, nas velhas cidades, as funções de serviços públicos, sendo que com a abolição, os municípios necessariamente teriam que prover uma infraestrutura básica.

Nesse período um pouco posterior, a formação de diversas cidades por meio da criação de patrimônios religiosos, ou de loteamentos particulares, com o uso de um traçado urbano mais ortogonal e de certo modo rígido, teria que ocorrer, necessariamente, associado a implantação de serviços básicos.

Assis e Ourinhos apresentam algumas peculiaridades que as diferenciam no processo de implantação dessa rede, principalmente em relação a figura política ou entidade que estava ligada diretamente no processo de expansão da vila e até mesmo no período em que foi fornecido.

Como já mencionado, Assis tem sua origem associada ao patrimônio religioso criado nas terras que foram doadas à Igreja Católica e, por meio da ferramenta jurídica da enfiteuse, acaba mais tarde disponibilizando terras para o crescimento da cidade e esse processo ocorre ao mesmo tempo em que os primeiros serviços de infraestrutura estão sendo implantados.

Contudo, cabe ressaltar que em Assis ocorre um processo tardio do fornecimento de diversos serviços, como por exemplo a construção de galerias pluviais e um sistema de abastecimento de água que abrangesse boa parte da população. De acordo com dados fornecidos pela prefeitura, apenas na década de 1950 é que começa seu funcionamento.

Ourinhos conta com a presença da figura do coronel Jacinto Ferreira de Sá como o principal benfeitor desses serviços, tendo começado a implantação logo após a Fazenda Furnas ser comprada e ele se tornar a pessoa com o maior número de posses de terras da região. Diferente do que foi feito pelo capitão Francisco Assis de Nogueira em doar terras à igreja de Assis, há um processo de centralização de poder e de responsabilidades que foram direcionadas à figura do coronel.

Outro exemplo diferente em relação ao estabelecimento desses serviços na região ocorre na cidade de Presidente Prudente e é narrado por Costa (2019, p. 139) e mostra que essa mesma etapa ocorria de forma distinta nas cidades próximas. A autora pontua que havia uma certa disputa local entre dois coronéis donos de terras e que constantemente o poder era revezado entre eles. Essa ação resultou diretamente em uma pressão pelo controle desses serviços públicos e acabou marcando esse período nas cidades brasileiras durante a República Velha.

Boa parte do material recolhido e que versa acerca dos itens de infraestrutura (rede de esgoto, abastecimento de água, energia elétrica e pavimentação de vias) provém de acervos das prefeituras locais, museus ferroviários e até mesmo da própria UNESP, que mantém espaços de preservação da documentação das cidades em seus campus locais. A busca aconteceu no âmbito estadual, com a consulta das primeiras legislações urbanas e reportagens que tratavam de licitações de empresas de fornecimento de energia elétrica, por exemplo.

Em meio a essa década de mudanças drásticas no crescimento urbano, cabe ressaltar algumas benfeitorias realizadas em ambas as localidades e que acabam moldando esse processo de crescimento. A Lei nº 3 de 9 de maio de 1918, conhecida como Código de Postura, é aprovada e vem regulamentar o desenvolvimento de Assis em diversos aspectos, mesmo que demora alguns anos para sua concretização.

Ourinhos já apresenta uma maior facilidade nesse aspecto, ainda no final da década de 1920, diversas consultas são realizadas e serviços são contratados para o fornecimento de água, telefone e calçamento de vias na região central.

Tais serviços em sua grande maioria eram realizados por pequenas empresas locais ou de regiões próximas, geralmente ligadas a políticos e conhecidos, com um lucro satisfatório, contudo, nem sempre a qualidade do serviço era vista. Essa falta de profissionalização e de diversas tentativas de manutenção irão permear ambas as cidades por diversos anos.

3.3 CÓDIGO DE POSTURA E DEMAIS LEGISLAÇÕES URBANAS

A legislação que versa sobre os aspectos urbanos, principalmente os Códigos de Posturas, começam a ser elaborados ainda no período de elevação das vilas a município, e em muitos casos, as datas coincidem. A Lei nº 3 de 9 de maio de 1918 estabelece a criação do Código de Postura da cidade de Assis e é aprovada pelo prefeito Dr. João Teixeira de Camargo.

O arquivo original aprovado na Câmara dos Vereadores contava com 66 páginas, divididos em cinco capítulos e 441 artigos e dispositivos legais que seriam responsáveis pela regulamentação do uso das terras para fins de construção. Essa legislação tratava de diversos temas, como aspectos de arruamento; localização e dimensões do cemitério; balanças, pesos e medidas; nivelamento; muros e calçadas; higiene das ruas; transporte de pedestres e veículos e de demais comércios (Tabela 3).

Tabela 3 - Artigos do Código de Posturas Municipal de Assis relacionados à infraestrutura urbana

Título	Capítulo	Informações
Título I – Ruas e Praças	Capítulo I – Dos Arruamentos	Todas as ruas que forem abertas na cidade, ou dentro das povoações do município, serão rectas e terão, no mínimo, 16 metros de largura. As avenidas não poderão ter menos de 25 metros de largura.
	Capítulo II – Dos Alinhamentos	O Prefeito Municipal em caso algum poderá dar alinhamento e nivelamento a construção de prédio em lugar fronteiro a terminação de qualquer rua.
	Capítulo III – Dos Nivelamentos	Ninguém poderá construir a face das praças ou ruas sem requisitar do Prefeito Municipal o competente nivelamento, cujo pedido será feito no mesmo requerimento em que pedir alinhamento, e será concedido em idênticas condições e com as mesmas solemnidades.

Título II – Das construcções e reconstrucções	Capítulo I – Das licenças	Toda e qualquer obra, seja construção ou reconstrucção, que for feita dentro do perímetro urbano da cidade, será fiscalizada pelos agentes da Municipalidade.
	Capítulo II – Dos Muros, calçadas e portões.	Os edifícios colocados fora da linha do arruamento, quer os de recente construcção, quer os que assim ficarem collocados em virtude de arruamento determinado depois de construídos, serão murados.
	Capítulo III – Regras communs as construcções e reconstrucções	Todas as edificações que forem feitas dentro do perímetro urbano, não poderão se afastar em absoluto das disposições deste capítulo, do seguinte e das demais disposições deste Código.
	Capítulo IV – Das construcções em particular	Quanto as habitações, além das regras geraes estabelecidas no capítulo anterior, serão observadas as disposições dos arts. que se seguem.
Título III – Do commercio e das indústrias e profissões	Capítulo I – Das Licenças	Dentro do município, ninguém poderá crear qualquer indústria, bem como exercer qualquer profissão da qual tire lucro ou proveito, seja qual for sua natureza ou espécie, sem alvará de licenças e sem haver pago os impostos devidos.
	Capítulo II – Das balanças, pesos e medidas	O padrão municipal ás medidas lineares de superfície, de capacidade e de peso é o systema métrico decimal.
Título IV – Dos Animaes	Capítulo I – Da caça e pesca	A occupação pela caça e pesca, dentro do município, dependerá sempre de licença do Prefeito Municipal, observadas as disposições deste capítulo e os princípios de direito commum.
	Capítulo II – Da proteção aos animaes	Prohibi-se expressamente: Conduzir animal atado a cauda de outro; Conduzir avestadas pelos pés, de cabeça para baixo ou quaisquer animaes em posição que lhes possa causa soffrimento

	Capítulo III – Dos animais na cidade e nas fazendas	Ninguém poderá ter cães soltos pelas ruas sem matriculá-los e pagar os impostos consignados na lei orçamentária.
Título V – Das queimadas, incêndios, inflamáveis e explosivos	Capítulo Único	Todo aquele que quiser deitar fogo em fogueira ou palheiro que se limitem com terras de terceiros ou não: será obrigado a isolar a área.
Título VI – Dos costumes e dos divertimentos públicos	Capítulo Único	Proibi-se algazarra, grita, cantar pelas ruas da cidade depois das 9 horas da noite; tomar banho nas fontes ou rios sem estar vestido de modo a não ofender o pudor, defecar e urinar em público.
Título VII – Das estradas	Capítulo Único	As estradas e caminhos do município estarão debaixo da imediata inspecção da Prefeitura Municipal
Título VIII – Dos gêneros alimentícios	Capítulo I – Dos gêneros alimentícios	As casas de gêneros alimentícios – vendas, quitandas, açougues e estabelecimentos coóperas não poderão funcionar em prédios impróprios.
	Capítulo II – Das habitações em geral	Prohibe-se expressamente nos quintais: Conservar lixo e águas estagnadas Deitar águas servidas Lavar roupas, salvo nos poços apropriados
	Capítulo III – Da hygiene nas ruas	Todos os proprietários, dentro do perímetro urbano da cidade, são obrigados a conservar capinados e varridos os asseios correspondentes as frentes de suas habitações e terrenos.
	Capítulo IV – Dos cemitérios	Compete a Camara Municipal a polícia, direção e administração dos cemitérios públicos do Município.
Título IX – Do trânsito	Capítulo I – Do trânsito de vehiculos	A fiscalização de trânsito de vehiculos compete aos fiscoes e á polícia.
	Capítulo II – Do trânsito em geral	Sem licença do Prefeito Municipal, ninguém poderá fazer buracos ou levantar o calçamento nas ruas e praças da cidade, seja para o que fôr.

Título X – Disposições gerais	Capítulo único	As multas em que incorrem os filhos, famílias, pupilos, interdictos e empregados, serão pagas, respectivamente pelos paes, tutores, educadores amos ou patrões.
-------------------------------------	----------------	---

Fonte: Prefeitura Municipal de Assis, 1918; adaptado pelo autor em 2022.

Processo semelhante ocorreu em Ourinhos por meio da Lei nº 6 de 30 de novembro de 1926, com a criação do Código de Posturas, Costumes e Bem Estar do Município. A legislação apresentava 507 dispositivos legais que versavam sobre variados temas, inclusive da perspectiva urbana (Tabela 4).

Tabela 4 - Artigos do Código de Posturas Municipal de Ourinhos relacionados à infraestrutura urbana

Título	Capítulo	Informações
Título II – Da Higiene Pública	Capítulo I – Disposições Preliminares	Compete à Prefeitura zelar pela higiene pública, visando a melhoria e a saúde e o bem-estar da população, favoráveis ao seu desenvolvimento social e ao aumento da expectativa de vida.
	Capítulo II – Da Higiene dos Passeios e Logradouros Públicos	É proibido prejudicar de qualquer forma a limpeza dos passeios e logradouros públicos em geral ou perturbar a execução dos serviços de limpeza dos referidos passeios e logradouros.
	Capítulo III – Da Higiene nos Edifícios Uni- habitacionais e Pluri- habitacionais	As residências ou os dormitórios não poderão ter comunicação direta com estabelecimentos comerciais ou industriais de qualquer natureza, a não ser por intermédio de ante-câmaras com aberturas para o exterior.
	Capítulo V – Da Higiene dos Sanitários	Em geral, os sanitários não deverão ter comunicação direta com sala, refeitório, dormitório, cozinha, copa ou despensa.

	Capítulo XVI – Da Limpeza dos Terrenos	Os terrenos situados nas áreas urbanas e de expansão urbana deste Município, deverão ser, obrigatoriamente, mantidos limpos, capinados e isentos de quaisquer materiais nocivos à vizinhança e a coletividade.
	Capítulo XVII – Da Limpeza de Desobstrução dos Cursos de Água e das Valas	Compete aos proprietários conservarem limpos e desobstruídos os cursos de águas ou valas que existirem nos seus terrenos ou com eles limitarem, de forma que a seção de vazão dos cursos de água ou das valas se encontre sempre completamente desembaraçada.
Seção V – Da utilização dos logradouros públicos	Seção I – Dos serviços e obras nos logradouros públicos	Nenhum serviço ou obra que exija levantamento de guias ou escavações na pavimentação de logradouros públicos poderá ser executado sem previa licença do órgão competente da Prefeitura, exceto quando se tratar de reparo de emergência nas instalações situadas sob os referidos logradouros.
	Seção II – Das invasões e das Degradações nos Logradouros Públicos	Verificada, mediante, vistoria administrativa, a invasão ou usurpação de logradouro público, em consequência de obra de caráter permanente, a Prefeitura deverá promover imediatamente a demolição necessária, a fim de que o referido logradouro fique desembaraçado e a área invadida reintegrada na servidão do público.
	Seção III – Da Defesa da Arborização Pública	É proibido podar, cortar, danificar, derrubar, remover ou sacrificar árvores de arborização pública, sendo estes serviços de atribuição exclusiva da Prefeitura.
	Seção IV – Dos Tapumes e Andaimas e dos Materiais de Construção nos Passeios	Em nenhum caso e sob qualquer pretexto, os tapumes e andaimes poderão prejudicar a iluminação pública, a visibilidade de placas e nomenclaturas de ruas e de aparelhos de sinalização de trânsito, bem como o funcionamento de equipamentos ou instalações de quaisquer serviços públicos.

	Seção VI – Dos Coretos e Palanques	Para comícios políticos e festividades cívicas, religiosas ou de caráter popular, poderão armados coretos ou palanques provisórios nos logradouros públicos, desde que seja solicitada à prefeitura a aprovação de sua localização.
Capítulo VIII – Da preservação Estética dos Edifícios	Seção I – Da Conservação dos Edifícios	Os edifícios e suas dependências deverão ser convenientemente conservados pelos respectivos proprietários ou inquilinos, em especial quanto à estética, estabilidade e higiene, para que não sejam comprometidas a paisagem urbana e segurança ou a saúde dos ocupantes, vizinhos e transeuntes.
	Seção II – Da Utilização dos Edifícios	Quando para aluguel, as casas, toda vez que vagarem e antes de serem entregues aos inquilinos, deverão ser vistoriadas pelo órgão competente da Prefeitura, a fim de verificar as suas condições de habitabilidade.
Capítulo IX – Dos Muros e Cervas, dos Muros de Sustentação e dos Fechos Divisórios em Geral	Seção I – Dos Muros e Cercas	É obrigatória a construção de muros nos terrenos não edificadas, situados na área urbana deste Município, mediante prévia licença do órgão competente da Prefeitura.
	Seção II – Dos Muros de Sustentação	Sempre que o nível de qualquer terreno, edificada ou não, for superior ao nível do logradouro, em que o mesmo se situa, a Prefeitura deverá exigir do proprietário a construção de muros de sustentação ou de revestimentos de terras.
	Seção III – Dos Fechos Divisórios em Geral	Presume-se comuns os fechos divisórios entre propriedades situadas em qualquer área deste Município, devendo os proprietários dos imóveis confinantes concorrer, em partes iguais, para as despesas de suas construção e conservação, na forma do art. 588 do Código Civil.

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 1926; adaptado pelo autor, 2022.

Tais normas foram aprovadas em um intervalo de 8 anos e apresentam algumas características que devem ser ressaltadas. Em Assis houve a preocupação de aprovação justamente no período de elevação a município, logo, havia um viés de abranger as necessidades que a vila apresentava no momento e seria mais uma ferramenta para esse pedido que ainda estava sendo analisado pelo Senado Estadual de São Paulo.

A estrutura deste Código de Postura se assemelha ao aprovado em Presidente Prudente no ano de 1925, uma das hipóteses é de que tais projetos de lei compartilhavam o mesmo escopo e sofreram algumas alterações para se adaptarem à realidade local. Em Ourinhos, aprovado no ano de 1926 há uma elaboração maior desta lei e até a estrutura da redação é diferente.

Ambas compartilham de dispositivos legais semelhantes, como a salubridade de ambientes públicos, localização de cemitérios, construção de novas residências, afastamentos da rua, aberturas para ventilação e iluminação natural, contudo, é notado que em Ourinhos há um aprofundamento maior nas questões urbanas e por ter sido aprovada 8 anos mais tarde, agregou diversos novos tópicos.

A discussão acerca da arborização urbana e da proibição de derrubadas das mesmas pelos civis, questões pertinentes sobre a preservação da estética das fachadas e a obrigatoriedade dos órgãos públicos em fiscalizar a estrutura de residências quando fossem alugadas ou vendidas e também a utilização de tapumes para obras e a obstrução de vias.

3.4 ABASTECIMENTO DE ÁGUA E REDE DE ESGOTO

Os indicadores de saneamento básico de um município sempre são levados em consideração no processo de construção de uma nova cidade. Esses serviços estão ligados diretamente à saúde pública da população residente, mesmo que existam outras variantes, abastecimento de água potável e coleta de esgoto são essenciais.

É de conhecimento geral que essa falta de saneamento acarreta diversas doenças e conseqüentemente a falta de um planejamento urbano acaba contaminando a água e o solo pelo manejo inadequado desse material. Num processo de suavizar esse processo, Assis e Ourinhos adotaram medidas diferentes para a implantação desses sistemas.

Inúmeras obras de abastecimento de água de esgoto foram realizadas na cidade de Ourinhos na década de 1920, especificamente, em 1927, há um pronunciamento do atual prefeito da cidade, José Galvão para a Câmara dos Vereadores com o balanço atual dessas obras:

Obras públicas: Esta prefeitura pôs o melhor dos seus esforços na ideia da construção da ponte do rio Pardo, na barra do rio Turvo, veemente aspiração de Ourinhos desde o ano de 1923. Infelizmente a Câmara teve de arcar com o ônus pesadíssimo [...] das obras porque as contribuições particulares fracassaram na sua quase totalidade. Para fazer face ao pagamento de 39.000\$00, que foi o quanto se contratou o serviço da feitura da ponte, a Câmara apenas contou com a contribuição de 5.520\$000 do povo de Ourinhos, a maior parte do comércio. *Estrada Mello Peixoto:* Esta prefeitura conservou em boas condições de trânsito a estrada Mello Peixoto, que nos liga ao Paraná [...]. Essa estrada não poderá servir eficientemente ao trânsito de automóveis enquanto por ela transitarem veículos de tração animal. A solução consistirá na construção de uma estrada dupla, respectivamente para automóveis e carroças. *Coreto e banda municipal:* [...] mandei construir o coreto da praça Mello Peixoto, que agradável aspecto veio prestar ao nosso principal largo [...] impunha-se também a organização de uma banda municipal à altura do nosso progresso. Aproveitando a boa vontade dos senhores músicos, logrei conseguir que as duas bandas aqui existentes [...] se fundissem numa só, sob a denominação de *Banda Municipal* [...] contratei um maestro percebendo o ordenado de 150\$000 mensais [...]. *Emplacamento das ruas:* Para maior facilidade e a fim de que a nossa cidade vá aos poucos se aproximando dos grandes centros civilizados, esta prefeitura mandou colocar placas em todas as ruas, fazendo também um serviço de sistematização quanto à denominação das ruas, onde existia alguma confusão. Não acho ainda conveniente a numeração dos prédios, visto existirem inúmeros deles condenados à demolição. O serviço de numeração deverá ser feito daqui a dois anos, quando a cidade sair do trabalho de remodelação a que febrilmente está se submetendo. *Pedregulhamento:* Um serviço de monta e que muito se impõe [...] a natureza do solo muito se presta à formação de nuvens de poeira [...] pedregulhamento das nossas ruas, quanto mais não seja, ao menos nas ruas centrais e de maior trânsito. *Abastecimento de água:* o problema capital para o vertiginoso progresso de Ourinhos [...] é certamente o abastecimento de água. Possuindo um lençol de água excessivamente profundo, a feitura de cisternas ou poços se torna fantasticamente trabalhosa e grandemente dispendiosa. Esse fato vem constituindo verdadeiro entrave ao desenvolvimento da nossa indústria (CÂMARA DOS VEREADORES DE OURINHOS, 1927).

Mesmo não especificando qual seria o tipo de indústria que deveria existir em Ourinhos, há previsão da instalação dos serviços de água entre setembro e novembro de 1928. Esse prazo era inviável para a elaboração de um projeto hidráulico que atendesse boa parte do município e faltariam recursos para a sua implantação, logo, já em 1928, é realizada uma reunião extraordinária na Câmara para avaliar a proposta

da Bernardes & Cia, empresa que veio de outra cidade exclusivamente para apresentar tal proposta de construção do sistema.

Contudo, de acordo com documentos pertencentes à Câmara Municipal de Ourinhos, mesmo sendo a única empresa que apresentou um projeto, foi considerado muito caro por parte dos representantes, sendo solicitado o seu cancelamento pelo vereador José Felipe do Amaral. Uma nova chamada só foi aberta mais tarde e aprovada por unanimidade.

No mês seguinte, precisamente em 2 de maio de 1928 é reestabelecida a concorrência para a instalação do sistema de abastecimento de água e novamente a Bernardes & Cia foi a única com uma proposta e que acaba sendo aprovada e entrando em vigor em 1929 por meio de uma lei orgânica.

Art 1º. Em todos os prédios [...] na zona servida pela rede de canalização geral da cidade [...] é obrigatória a instalação de água.

Parágrafo único: O infrator [...] será multado em 50\$000 se dentro de dez dias contados da intimação não cumprir às disposições do mesmo, caso em que serão feitos os serviços pela Câmara Municipal à custa do mesmo infrator com o acréscimo de 20% [...]

Art 4º: Igualmente será multado em 20\$000 e 50\$000 na reincidência o proprietário ou inquilino do prédio onde forem encontradas torneiras abertas (PREFEITURA MUNICIPAL DE OURINHOS, 1929).

Esse processo dá início já em 1929, com a construção do sistema de captação de águas nas margens do Rio Turvo, realizado pelo prefeito José Galvão. Cabe ressaltar que de acordo com os dados do Departamento de Água e Esgoto de Ourinhos, nesse período só existiam poços e cisternas no município. Essa captadora foi instalada em uma região próxima à sua foz, por onde ocorre o deságue no Rio Pardo e se localiza a 5 quilômetros do centro (Figura 74).

Figura 74 - Prefeito José Galvão nas instalações da captação do Rio Turvo



Fonte: Departamento de Água e Esgoto de Ourinhos, 1929.

A documentação do DAE apresenta uma descrição acerca do equipamento instalado para a captação de água em Ourinhos:

Consistiu, em linhas gerais, por um conjunto motor-bomba com 8HP, ligeiro tratamento por decantação e filtração lenta, recalque para a cidade por um segundo conjunto motor-bomba de 60HP, trabalhando com uma altura manométrica de mais de 200 metros, em uma linha de tubos de 5 polegadas de diâmetro, com cerca de 5 quilômetros de extensão, e, finalmente a distribuição por duas redes, alimentadas respectivamente, por um reservatório elevado de 40 mil litros de capacidade e um reservatório apoiado, com 310 mil litros. Os dois reservatórios localizavam-se na atual sede da SAE, na Av. Altino Arantes (DAE, 1929).

Essa primeira captação de água foi erguida no mesmo terreno onde funciona a atual captação, com a adaptação dos dois reservatórios existentes em uma pequena estação de tratamento de cerca de 2 milhões de litros de água diários. Nesse espaço também existia uma antiga torre com capacidade de 40 mil litros, que possuiu grande relevância na década de 1920 para fornecer o abastecimento aos moradores (Figura 75).

Figura 75 - Antigos reservatórios para distribuição situados na Av. Altino Arantes (atual sede da SAE)



Fonte: Departamento de Água e Esgoto de Ourinhos, 1929;

Por fim, essa torre foi abandonada e anos mais tarde suas estruturas foram utilizadas para a construção de um decantador.

A captação do Rio Pardo foi construída no mesmo terreno onde funciona a captação atual, distante 3.400 metros da zona central da cidade. O projeto

transformou os dois reservatórios existentes numa pequena estação de tratamento com capacidade para 2 milhões de litros diários. A torre de 40 mil litros foi abandonada e houve o aproveitamento da estrutura do reservatório apoiado e ele foi transformado em decantador, além disso, também houve a canalização de uma antiga mina que havia nas proximidades do matadouro municipal.

Se tratando do recorte temporal que varia após a chegada da ferrovia na região até 1930, Assis não apresentou avanços significativos em relação ao sistema de saneamento básico da cidade, por justamente priorizar outros investimentos e prorrogar o prazo de implantação desses serviços.

Contudo, Assis apresentava diversos problemas relacionados à coleta da água da chuva e em dar um destino adequado, ocasionando diversos pontos de erosão próxima às casas e abrindo crateras nas ruas de terra. Novamente, para que seja possível traçar uma comparação à infraestrutura urbana que Ourinhos já vinha apresentando na época, é necessário avançar até meados da década de 1930 para que seja possível aferir essas obras (Figura 76).

Figura 76 - Obras de Drenagem Urbana em Assis



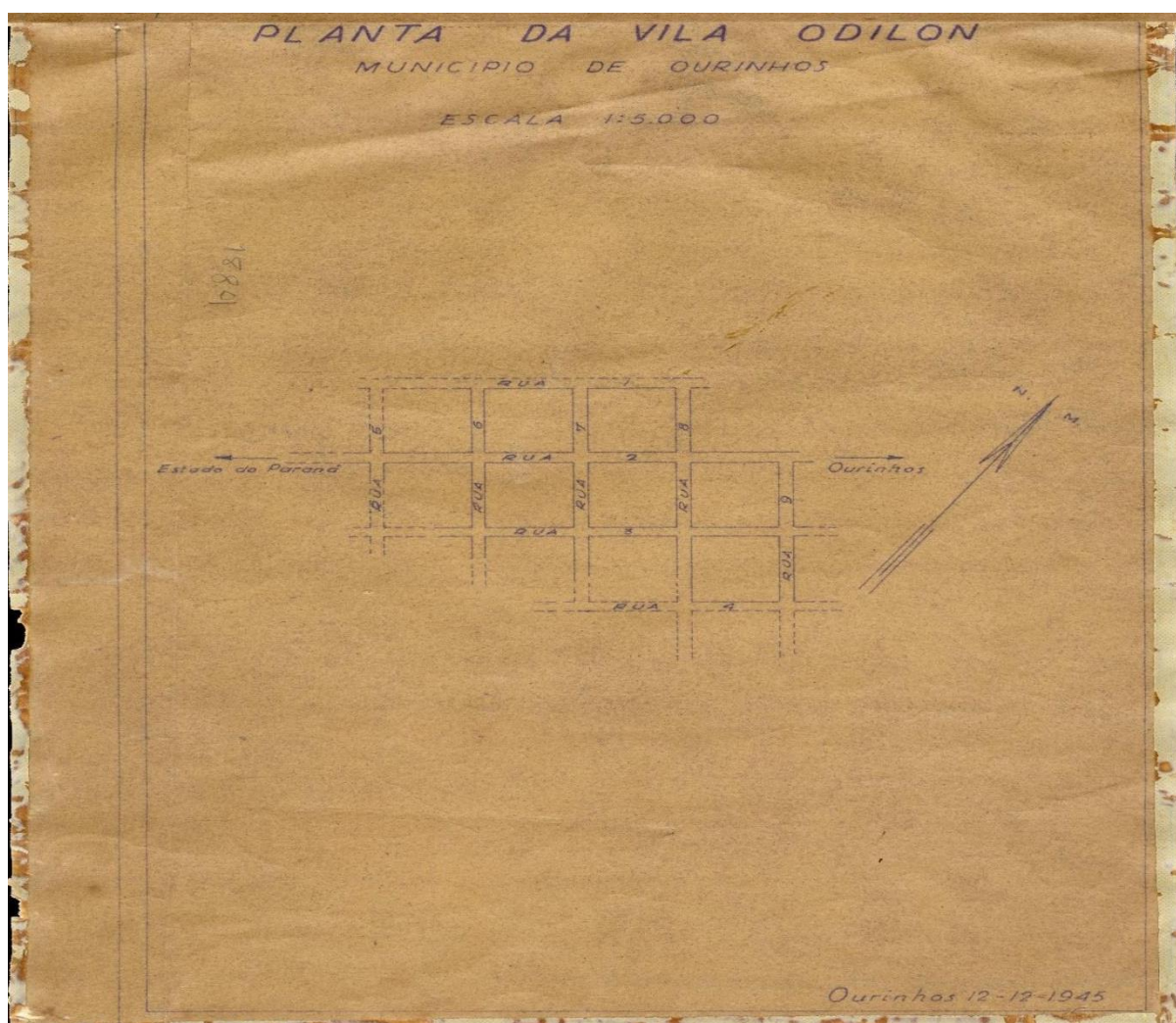
Fonte: Barros, 2013.

Nesse mesmo período também são realizadas diversas obras, como a já citada canalização da nascente do Córrego do Jacu e de esgotamento sanitário. A figura acima mostra as obras para comportar o leito do córrego na região de deságue das águas. Tal localidade, cruzamento das ruas 13 de Maio e Oswaldo Cruz acaba recebendo também diversos drenos e dissipadores para conter eventuais deslizamentos de terras ou o aparecimento de novas erosões.

3.5 EXPANSÃO DA VILA ODILON EM OURINHOS E A VILA OPERÁRIA EM ASSIS

A Vila Odilon por muitos anos permaneceu desconexa do tecido urbano de Ourinhos, atribuindo características distintas que foram sendo desenvolvidas principalmente na década de 1920. O elemento que melhor traduz essa vila são as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores das olarias no tratamento da argila que vinham principalmente das margens do rio Paranapanema (Figura 77).

Figura 77 - Mapa do arruamento da Vila Odilon



Fonte: APESP, 1945.

O único mapa da Vila Odilon disponível no Acervo Público do Estado de São Paulo data de 1945, contudo, de acordo com relatos obtidos por meio da presente pesquisa, sua composição não mudou de forma considerável até a década de 1950, permitindo assim avaliar o mapa com o recorte temporal já estabelecido anteriormente. A representação da vila está incompleta, já que algumas quadras apresentam apenas metade do seu tamanho.

De acordo com Del Rio (1992), já no início da década de 1910 é iniciado um processo bem lucrativo de vendas das terras urbanas, especialmente as localizadas 'acima da linha'. No ano de 1910, o alqueire de terra, correspondente a 24.200m² foi negociado a 20 contos de réis, já quando se dá início a ocupação das datas, Jacinto Ferreira de Sá acaba vendendo um alqueire e meio por 5 contos e 500 mil réis.

A supervalorização existente na cidade não foi algo exclusivo de Ourinhos, já que diversas outras cidades recém criadas enfrentavam essa especulação das terras urbanas e acabou se intensificando ainda mais com a passagem da ferrovia e o cultivo do café

Conforme relatos de jornais da época, existiam 270 residências no núcleo inicial de Ourinhos, construídas em sua grande maioria para atender a demanda da ferrovia na cidade. A Vila Odilon acaba surgindo no mesmo período, mas tinha como objetivo sanar as reivindicações de retirada de argila das margens do rio Paranapanema, culminando no surgimento das primeiras olarias (D'AMBRÓSIO, 2004).

A estrutura fundiária existente privilegia cada vez mais os grandes latifúndios e os detentores das terras acabam tendo grande influência política local. Essa concentração de poder em poucas pessoas se refletiu nas decisões tomadas acerca dos aspectos urbanos, como a preferência pelo arruamento ortogonal e de soluções que fossem mais práticas de serem implantadas.

Utilizando a mesma tática de arruamento da região central, a forma ortogonal foi utilizada por ser mais prática de ser implantada, em relação às expansões urbanas, as ruas mantinham o padrão de 14 metros de largura e as primeiras casas apresentavam um aspecto simples, ne geral executadas em madeira. A única exceção eram as olarias presentes no local, que impulsionaram a economia.

Outros aspectos que chamam a atenção é justamente sua localização estratégica, já que do lado direito da Figura 77 existe um direcionamento para a região que seria o centro de Ourinhos, reforçando esse aspecto de bairro segregado dos demais e no lado esquerdo a indicação da estrada que ligaria a Ourinhos ao Paraná.

Não houve uma preocupação em nomear as ruas que foram abertas nesse primeiro momento, logo, cada rua recebeu um número que variava do um até o número nove.

O desenvolvimento do bairro começa principalmente após a elevação do município em 1918 e a eventual construção da primeira olaria em 1921. De acordo com a documentação dos arquivos municipais, a família Pacheco Chaves foi a responsável pela construção da primeira cerâmica, que foi vendida para diversos outros compradores, até que João da Silva Nogueira, vindo de Barra Bonita, a comprou.

Outras figuras importantes na fundação da vila Odilon também vieram de Barra Bonita, como a família Fantinatti, Pasquetta e os Carnevalle. O fator que mais despertou o interesse dessas famílias de imigrantes italianos foi a facilidade e a abundância de se conseguir argila às margens do Paranapanema. O material era conhecido como arenito de Botucatu e continha as principais características para produção de peças de telha e tijolos de alta qualidade.

Alguns relatos de moradores apontam que no local a dinâmica urbana era totalmente diferente da região central, uma vez que não contavam com os serviços públicos a seu dispor e de comércios com itens básicos.

As pessoas mantinham hábitos da vida rural, plantando e criando galinhas e porcos para consumo da família. Os empregados das cerâmicas geralmente moravam em uma casa cedida pelo proprietário, no terreno onde a olaria estava instalada, o que gerava uma situação de estar permanentemente à disposição para o trabalho (SILVA, 1989, p.145).

Esse aspecto rural permanece até o final da década de 1920, quando ocorre um processo de loteamento de uma chácara pertencente a Odilon Chaves do Carmo, e acaba auxiliando no crescimento do bairro das cerâmicas. Essa localização não estratégica em relação ao centro da cidade acaba gerando diversos problemas, principalmente nos deslocamentos pela falta de transporte público e individual dos moradores.

Mesmo aproximando o período de criação, não é possível fazer uma afirmação a respeito da formação da vila Odilon com exatidão, já que até mesmo antes do surgimento de Ourinhos como distrito de paz e posteriormente município, já haviam

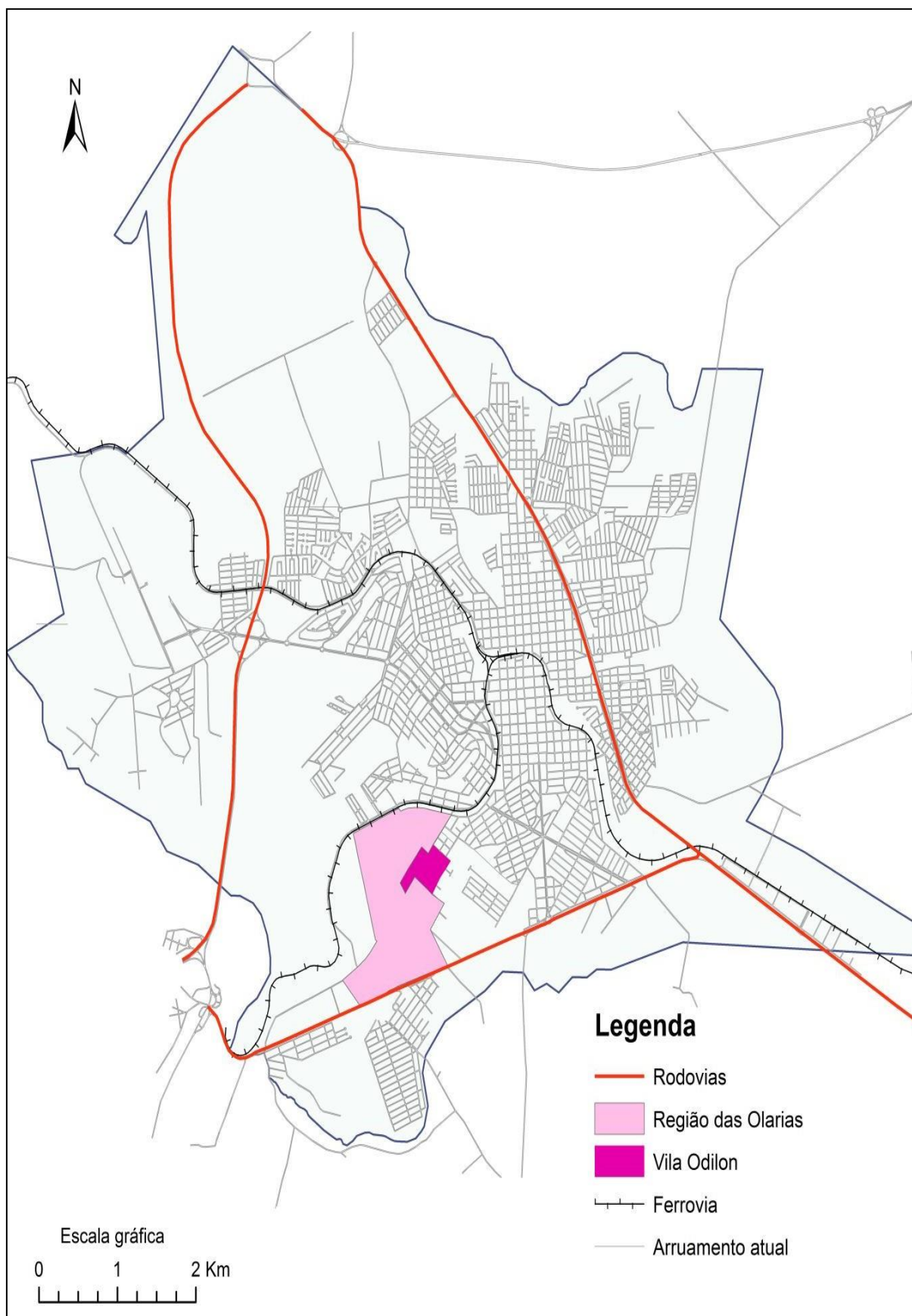
moradores no local e trabalhavam principalmente com o cultivo de café, contudo, acaba sendo substituído pela atividade das olarias.

Pode-se afirmar que o surgimento desse setor econômico foi o motor impulsionador do desenvolvimento e a povoação de parte considerável da porção sul de Ourinhos, atuando principalmente nas décadas de 1940 até 1960. Algumas dessas construções ainda existem no local, porém, não são mais utilizadas.

Massei (2001) salienta que acaba surgindo, principalmente no final da década de 1920 um surto de malária, causado principalmente pela precariedade em que o bairro se encontrava. O autor observa que a alimentação era cultivada pelos próprios moradores e precisavam lidar com problemas diários pela falta de infraestrutura básica, como água potável e descarte correto do esgoto.

Cabe ressaltar que há uma certa discussão acerca da vila Odilon poder ser considerada um loteamento segregado do tecido urbano de Ourinhos, ou se a presença das olarias na região a classificaria como um anexo dessas indústrias. Por definição da literatura clássica da Arquitetura e Urbanismo, a vila Odilon apresenta características que a definem como uma porção de terra povoada e desconexa do centro urbano mais próximo, logo, o primeiro bairro da cidade seria um loteamento afastado do crescimento urbano (Figura 78).

Figura 78 - Localização da Vila Odilon e das indústrias oleiras em Ourinhos-SP

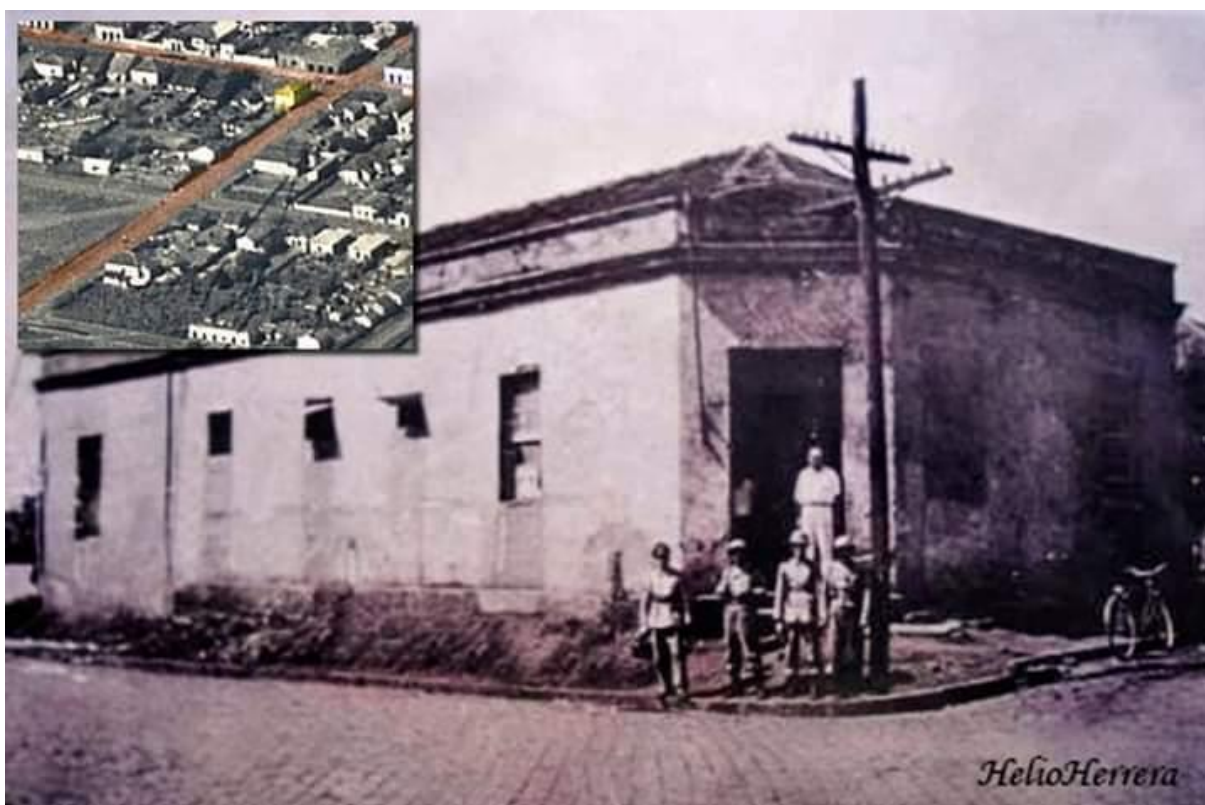


Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, elaborado pelo autor em 2022.

A título de comparação, nesse mesmo período ocorreram diversas mudanças na localização de serviços públicos e o surgimento de novos bairros pela cidade. Saraiva e Moraes (2004) salientam que o primeiro cemitério se localizava próximo à estação ferroviária, mais precisamente na vila operária, contudo, acaba sendo transferido em 1928 para a rua Gaspar Ricardo, dando origem mais tarde a um outro loteamento particular.

Del Rios (1992, p, 45) comenta que esse novo cemitério contribui para a desvalorização das terras próximas, sendo um local atrativo para a população mais pobre e a construção de diversos comércios e serviços de baixo padrão. Na mesma região foi construída a primeira cadeia pública de Ourinhos, intensificando esse fator de depreciar os imóveis da região (Figura 79).

Figura 79 - Fachada da 1ª Cadeia de Ourinhos



Fonte: Heio Herrera, 2016.

D'Ambrósio (2004) aponta que na gestão de José Galvão ocorreram essas primeiras mudanças em relação ao fornecimento de infraestrutura, como a implantação de placas de sinalização nas ruas, construção de calçadas na região central e o abastecimento de água. Nesse período, apenas a rua Pará, que recebeu essas melhorias por justamente abrigar diversos comércios e serviços, contudo, era localizada na chamada parte 'abaixo da linha' e tinha os mesmos investimentos que a

região 'acima da linha'. Também é construída a primeira ponte que faria ligação da cidade com o estado do Paraná sob o rio Pardo.

Observando os mapas da expansão urbana e que de acordo com a documentação de Ourinhos, Jacinto Ferreira de Sá foi responsável, já no final da década de 1920, por criar novos lotes para a futura expansão da cidade. Essa tática adotada pelo coronel era bem comum na região e outros fazendeiros acabavam comprando esses lotes para especular a terra.

Em suma, os avanços alcançados pela região central de Ourinhos não foram compartilhados de forma igual com as outras regiões, principalmente as mais afastadas e desconexas do tecido urbano. A Figura 80 ilustra essa dinâmica da distância que a vila Odilon apresentava em relação ao centro e como a paisagem natural entre as localidades já sofria com a ação antrópica.

Figura 80 - Rua Rio de Janeiro e a vila Odilon ao fundo



FONTE: Jornal Biz, 2018.

Fica perceptível por meio da figura acima a diferença na densidade urbana da parte ligada a cidade e a vila Odilon, além de outros aspectos, como de arborização das vias, o padrão de residências que era construído e a ausência de indústrias no local, trazendo uma valorização das terras por abrigar apenas residências.

Como modelo de contraponto de Assis, existe a vila Operária, considerado o primeiro bairro formalmente criado pelos trabalhadores da EFS. Correia (2001) salienta que a partir da segunda metade do século XIX, tornou-se comum, por parte das grandes empresas ferroviárias, construir moradias para os funcionários.

Essas edificações acabavam adotando algumas tipologias pouco variantes e recebiam o nome de vila operária, podendo ter uma localização mais estratégica no centro ou mais afastada nas periferias, entretanto, sempre próxima aos trilhos. Esses ferroviários eram considerados como a maioria na população na época do desenvolvimento inicial de Assis e acabam formando o primeiro bairro da cidade: a vila Coelho, ou também conhecida como vila Operária (ROZENDO, 2009, p. 2).

A EFS acaba adotando essa tática de construção de apenas residências para abrigar essa classe trabalhadora e havia uma certa diferenciação em relação ao cargo ocupado na empresa. Essa medida foi adotada pois foi considerado que o número de residências existentes na cidade era insuficiente para abrigar essa população (Figura 80).

Figura 81 - Localização das residências da vila Operária



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor em 2022.

De acordo com dados obtidos nos relatórios da EFS da década de 1920, o número 1 do mapa representa a construção de primeiras 25 residências, o número 2

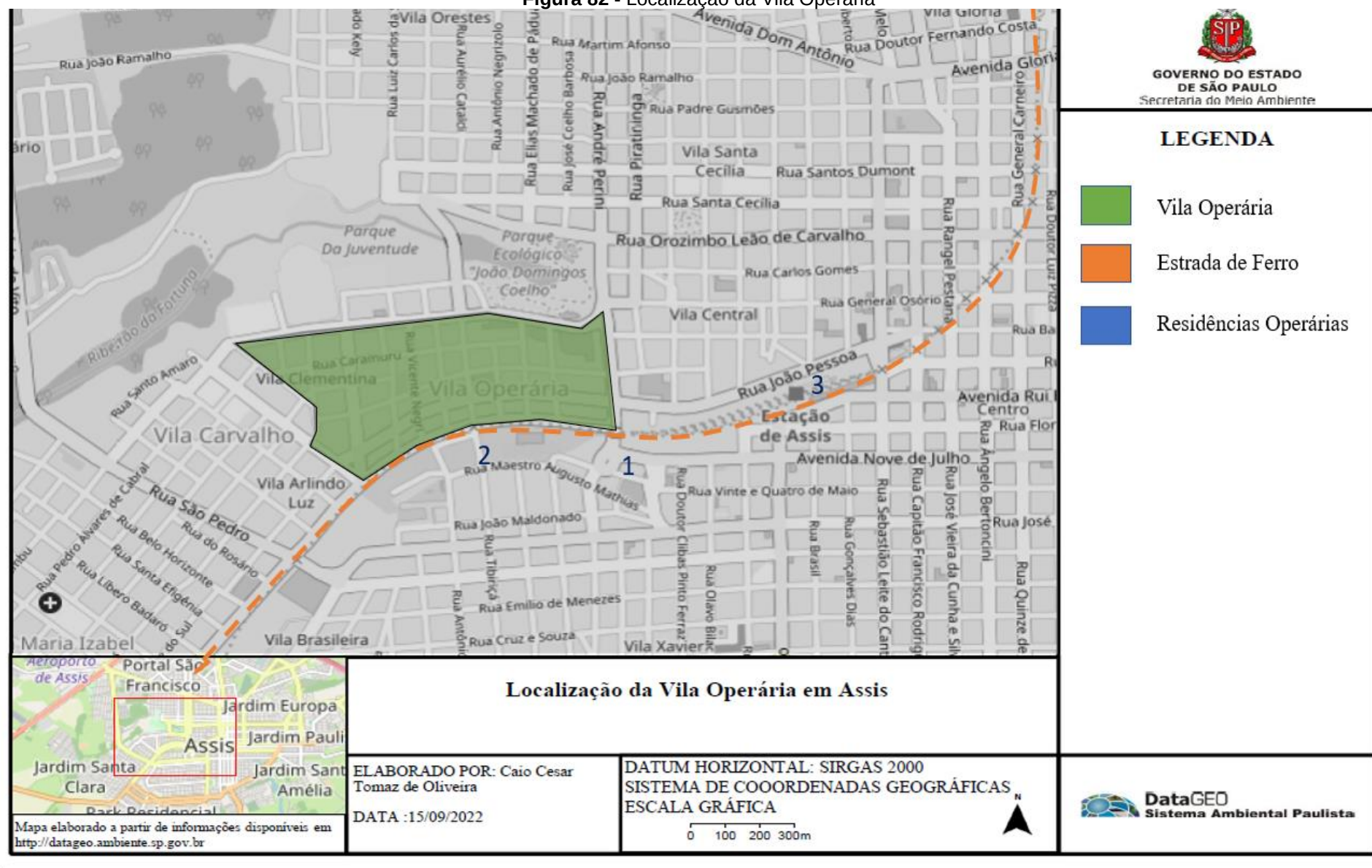
mostra o conjunto de 24 casas e o número 3 indica a construção de mais 23 residências, totalizando 72 moradias construídas.

Essas terras onde foram implantadas as residências pertenciam inicialmente à Joaquim Francisco Melchior, tendo vendido 10.000 m² de terras em 1922 nas proximidades da estação ferroviária. Silva (1996) aponta:

[...] na qual a Estrada de Ferro Sorocabana S. A. construiu suas primeiras residências funcionais, que chegaram a ter vinte e cinco unidades. Ao longo da via férrea e com frente para a rua Maestro Augusto Matias, foram edificadas mais vinte e quatro edificações. Outro conjunto de casas foi implantado paralelamente à linha, ao longo da rua Siqueira Campos (posteriormente denominada João Pessoa), com vinte e três unidades. A principal residência, chamada a do engenheiro, localizava-se na esquina da praça da Bandeira com a rua João Pessoa (SILVA, 1996, p 282).

Outra característica marcante foi a construção dos primeiros loteamentos privados próximos à ferrovia, como a vila Boa Vista, vila Clementina e a vila Operária, apontando um certo direcionamento ao crescimento de Assis. Cabe ressaltar que essa vila Operária não deve ser confundida com as residências criadas pela EFS, mas sim um bairro concebido posteriormente e que apresentava todas as características de um loteamento privado (Figura 81).

Figura 82 - Localização da Vila Operária



Essa região apresentava diversas vantagens em relação aos demais bairros que acabariam surgindo em Assis justamente pela sua localização privilegiada e adota diversas convenções urbanísticas que estavam sendo utilizadas em todo o estado de São Paulo.

Houve um processo de divisão dessas datas e criação dos lotes com medidas de 22,00 m x 44,00m. Esse padrão de medidas foi o mesmo adotado em Ourinhos e estava ligado diretamente às medidas do hectare, que servia de referência nesse período no início do século XX.

Essa característica trouxe certa facilidade no processo de divisão dos terrenos, pois o responsável pelo arruamento saberia que “se dispusesse de área livre e regular de 30 hectares, teria por volta de 30 quadras disponíveis já considerando-se suas vias, bem como um total de 240 datas” (GHIRARDELLO, 1999, p. 119).

Retomando os modelos de cidades fundadas no oeste paulista ilustrados por Silva (2003), fica claro que o bairro da vila Operária em Assis teve certas liberdades no seu processo de criação. Uma das características mais comuns de bairros nesse período era do arruamento preferencialmente se conectar com à igreja, o que não ocorre com a Vila Operária por diversos motivos, dentre eles, geográficos.

Outro fator que influenciava nas decisões projetuais é a ausência de uma praça na região, elemento importante e que geralmente era delimitada por ruas largas ou avenidas e atrairia a instalação de comércios no bairro, contudo, por ser majoritariamente residencial, tal aspecto foi ignorado.

3.6 CONTEXTO ECONÔMICO DE ASSIS E OURINHOS NA DÉCADA DE 1920

Os parâmetros econômicos sempre estiveram presentes no dia a dia dos cidadãos de ambas as cidades e de acordo com Nogueira (1986, p. 9) a crise no ano de 1929 afetou de forma generalizada a venda do café em todo o planeta, acarretando em uma “crise de grandes proporções já que os estoques aumentavam a cada dia que passava e os preços não eram tentadores”.

Caldeira (2017, p. 540) retrata o processo da construção do sistema econômico brasileiro no período da República Velha, contudo, o enfoque é no Estado de São Paulo e as transformações que marcaram esse período. O autor reforça que o país acaba saindo de um patamar de estagnação e um valor de renda per capita quase zero e graças ao cultivo do café, acaba por experimentar pela primeira vez um processo de crescimento acelerado do mercantilismo para o capitalismo.

São Paulo acaba se tornando o ‘senhor dos estoques de mercadorias’, superando o valor da dívida obtida, pois é muito privilegiado pelo Plano de Valorização do Café, captando recursos no exterior e privilegiando as plantações nacionais. Esse grande estoque é convertido em uma reserva líquida internacional (CALDEIRA, 2017, p. 542).

O processo lógico era de um aumento considerável nos investimentos de todos os setores da economia, um aumento populacional para atender as demandas de trabalho que surgiam a cada dia, implementação de infraestrutura de transporte nas cidades recém criadas, alta demanda por maquinários industriais e exportações de mercadoria nacional foram alguns dos aspectos privilegiados nesse período. São geradas duas perspectivas acerca desse tema: a primeira era de um aquecimento do mercado internacional antes de 1929 e que causava impacto positivo no mercado brasileiro e a segunda perspectiva era de crescimento da economia nacional, sobretudo de transporte de mercadorias e pessoas e a indústria (CALDEIRA, 2017).

À vista disso, aquelas cidades que conseguiram diversificar sua base econômica e não mais eram dependentes do café acabaram por conseguir atrair indústrias e ampliar seu comércio durante esse período de crise, contudo, Assis e Ourinhos eram totalmente dependentes em 1929 e de acordo com Ghirardello (2010, p. 249 -250) “culturas de economia essencialmente cafeeira, entretanto, viram com o crack da bolsa de Nova Iorque seu esplendor urbano desaparecer, a população reduzir e algumas vizinhas do quase nada enriquecerem”.

Retomando a discussão do Capítulo 1, a origem da EFS estava diretamente ligada à plantação de algodão no estado de São Paulo e a crise econômica mundial acabou por incentivar novamente essa prática, tornando o algodão o substituto ao café como pilar da economia. Nogueira (1986) afirma que no início da década de 1930, São Paulo era responsável por quase 50% da produção brasileira de algodão, reflexo direto da melhora nas condições de cultivo.

Essa mudança acaba gerando alterações visíveis nas cidades do oeste paulista, já que é necessário a divisão das propriedades agrícolas e o gradativo aumento no número de pequenas propriedades em volta dos municípios. Contudo, essa dinâmica dura pouco tempo, já que em meados de 1935 há um aumento de concentração fundiária no estado (NOGUEIRA, 1986, p.14).

Constantino (2010) aponta que a crise mundial obriga os produtores rurais e as empresas colonizadoras a venderem lotes rurais e urbanos localizados próximos das

estações de trem, como também em localidades mais afastadas do centro. Portanto, o final da década de 1920 e início da década de 1930 ilustra “uma corrida maciça para a Sorocabana”, “quando o plantio do algodão se tornou uma verdadeira febre” (NOGUEIRA, 1986, p. 19-20).

Esses lotes próximos às ferrovias apresentavam uma implementação gradativa de infraestrutura urbana, principalmente na década de 1920 e 1930, gerando uma valorização da região central e sua posterior expansão. Essa demanda apresentava um viés positivo, por corroborar com o potencial de expansão urbana local, mas, havia o viés negativo, que era a associação da especulação de terras e a segregação.

Ghirardello (2010, p. 233) retrata que “os mais pobres não têm como residir nesse setor e começam a ocupar áreas extensas a ele, principalmente às margens dos caminhos de acesso à cidade”. Ourinhos é um exemplo vívido dessa questão, pois seu desenvolvimento urbano se dá em ‘abaixo da linha’ e ‘acima da linha’, segregando os moradores pela sua classe social.

Em vista disso, a crise da bolsa de valores de Nova Iorque declarou o fim do cenário de prosperidade de Assis e Ourinhos. Esse poder hegemônico que o café exercia na economia brasileira já não existia mais e era compartilhada com o novo momento de crescimento e mudança que o cultivo do algodão presenciava.

Um dos questionamentos que podem ser levantados sobre a economia de Assis e a demora em implantar seus projetos de infraestrutura seja respondido por esse processo de recessão e de adaptação, obrigando o município a postergar essas benfeitorias pela falta de investimentos estrangeiros e a baixa atratividade. Associado a esse momento econômico, é possível traçar um paralelo com o apogeu das ferrovias paulistas e o sucateamento que enfrentou nos anos seguintes.

Desta forma, mesmo ambas as cidades já consolidadas nos âmbitos administrativos e políticos na região oeste paulista, sua grande dependência do setor agrícola acaba demonstrando a fragilidade da sua fundação e ameaça seu próprio desenvolvimento.

CONCLUSÃO

A ideia inicial desta pesquisa, de forma resumida, era estudar a formação urbana de Assis e Ourinhos e apontar suas semelhanças e diferenças. Tal objetivo só seria alcançado por meio de um resgate da documentação histórica, gerando assim um arcabouço capaz de responder diversas inquietações que foram surgindo durante a pesquisa e que seriam respondidas, principalmente sob o prisma da Arquitetura e Urbanismo.

A hipótese de que a Estrada de Ferro Sorocabana era o elemento estruturador vital na criação e/ou crescimento de Assis e Ourinhos permeou toda a pesquisa, justamente por se tratar de uma inquietação que deveria ser esclarecida. É possível afirmar que a EFS foi um dos pilares desse processo de crescimento urbano no oeste paulista, contudo, seria leviano considerá-la como o mais importante.

Esse contexto de formação de Assis e Ourinhos é marcado por diversos aspectos, que também estiveram presentes em outras cidades, como a origem de Assis estar associada a doação de terras à Igreja Católica e o processo de enfiteuse e Ourinhos ter origem em fazendas que foram loteadas pelo interesse privado a presença da figura do líder político, denominado por todos de coronel, gerenciando esse processo.

Alguns fatores externos foram responsáveis pela normalização dos elementos que se repetiam em ambas as cidades. A Lei de Terras (1850) auxiliou na padronização de diversas características urbanas, como o uso irrestrito do traçado em xadrez, independente das condições topográficas; a adoção nos bairros pioneiros de oito datas urbanas por quadra, processo esse que acaba sendo legitimado nos Códigos de Posturas locais e uma supervalorização das terras próximas às estações de trem, praças e igreja local.

A ferrovia tem sua implantação conectada ao ciclo do café no Estado de São Paulo, processo este caracterizado pelo binômio café-ferrovia e acaba assumindo um papel de protagonismo na abertura da floresta e no povoamento de terras consideradas 'selvagens'. A passagem dos trilhos por Assis e Ourinhos alteraram sua paisagem, criaram uma rota econômica e permitiu a chegada de trabalhadores de outros estados do país e de imigrantes (boa parte vindos do Japão).

Essa diferença no processo de constituição da urbe acaba gerando características semelhantes e diferentes e a pesquisa tinha como objetivo justamente evidenciar esses aspectos presentes em cidades geograficamente próximas.

Ao trazermos à luz os projetos de arruamento e futuros projetos urbanísticos de ambas as cidades, tentou-se compreender quais os fatores foram levados em consideração e se os interesses privados tiveram uma maior prioridade nessa discussão. Além disso, a adoção de preocupações formais e estéticas no contexto urbano foram refletidas, principalmente nesse período de experimentação que o oeste paulista vivenciava e Silva (1989) descreve como laboratórios urbanos a céu aberto.

Contudo, essas preocupações nem sempre eram atendidas de forma plena, tornando a proposta inicial ineficaz e incompleta, obrigando os responsáveis pelo desenho de Assis e Ourinhos optarem por um traçado reticulado, ignorando por vezes a topografia local e criando diversos problemas de drenagem pluvial, especialmente em Ourinhos.

Ourinhos acaba sendo associada aos termos 'acima da linha' e 'abaixo da linha', apresentando a uma realidade de total segregação baseada na renda e em benfeitorias que eram realizadas em localidades próximas à estação ferroviária. Essa origem está vinculada a passagem da ferrovia pelo tecido urbano sem que houvesse um estudo dos impactos gerados por essa barreira física no centro do município. Além disso, existe uma segunda linha férrea que foi criada na década de 1920 e que acaba por fragmentar ainda mais Ourinhos, gerando futuras dispersões no crescimento.

O processo de ocupação irregular de terras, principalmente na região norte ganha força com o passar dos anos e evidencia ainda mais esse descuido com o planejamento da cidade. No entanto, diversas benfeitorias foram realizadas ainda na década de 1920, como a construção do sistema de abastecimento de água (para a região central de Ourinhos), construção de calçadas e posteriormente a pavimentação de algumas vias.

Outro aspecto visto na cidade é a criação precoce de alguns loteamentos urbanos privados, uma vez que o coronel Jacinto Ferreira de Sá era o detentor da maior parte das terras rurais, ao redor do núcleo e também de boa fração das urbanas. Tal ato se torna uma ação muito lucrativa e fornece um poder de influência local e na política para o coronel, líder local.

Por outro lado, Assis apresenta diversas peculiaridades por ter sido originada através de patrimônio religioso e a influência que a Igreja Católica assume nesse processo inicial de formação da vila é semelhante ao do coronel Jacinto em Ourinhos.

Em se tratando da infraestrutura urbana, a cidade acaba demorando pelo menos 2 décadas a mais que Ourinhos para fornecer serviços básicos, como água encanada, calçamento de vias e colocação de sarjetas nas calçadas.

Uma das leituras feitas sobre essa tomada de decisão tardia é justamente, a falta de uma figura política forte, para liderar as demandas voltadas às benfeitorias de forma rápida em um gesto de troca de favores, garantindo 'votos de cabresto'. Com o poder de decisão concentrado na paróquia, é iniciado o processo de enfiteuse, sendo que só na década de 1920 a cidade inicia sua expansão além dos limites do patrimônio religiosos.

Algo que pode ser apontado de ambas as cidades é a localização da via principal ligando todos os prédios mais relevantes da época, no caso de Assis era a avenida Rui Barbosa, ligando a estação ferroviária até a igreja, praça e a Casa de Câmara e Cadeia.

Por fim, a presente dissertação elencou os aspectos que tornam o crescimento urbano de Assis e Ourinhos semelhantes e ao mesmo tempo diferentes. Uma localização estratégica no oeste paulista durante a República Velha, fundadores com objetivos distintos, enquanto o coronel Jacinto Ferreira de Sá privilegiou a venda de lotes e criação de bairros privados, a doação feita pelo capitão Francisco de Assis Nogueira à igreja permitiu a fundação do patrimônio religioso e a adoção da enfiteuse para que novos bairros pudessem ser criados durante a década de 1920.

A morosidade vista em Assis para a implantação é complementemente oposta ao que ocorreu em Ourinhos, com a construção (com qualidade questionável) de parte da infraestrutura necessária para o funcionamento do centro da cidade. Por outro lado, a adoção de um plano reticulado em Assis foi mais adaptada às características geográficas locais, por estar localizada em zona mais plana.

Ourinhos acaba enfrentando diversos problemas urbanos pela implementação equivocada deste tipo de traçado, além de decisões que versavam sobre drenagem urbana, gerando grandes inconvenientes, como erosões por toda a cidade, canalização da nascente de córregos e a péssima qualidade dos serviços de infraestrutura básica prestados.

Por fim, conclui-se que os objetivos da dissertação foram alcançados e por meio da reconstituição urbana de Assis e Ourinhos espera-se contribuir de forma positiva para eventuais pesquisas que tratem de aspectos semelhantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

AIMONE, Thomaz. **Jacarezinho, seus Pioneiros desbravadores e os que labutaram para o progresso desta terra**. Jacarezinho, 1975.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória**. São Paulo: EDUSC, 2000.

BOSCARIOL, Renan Amabile; SILVEIRA, Márcio Rogério. **Formação socioespacial e expansão urbana na cidade de Ourinhos/SP: primeiras respostas**. II Simpósio Internacional sobre cidades Médias. UFU, 2006.

BURSZTYN, Marcel. **O poder dos donos**. Em Aberto, v. 5, n. 29, 1986

CALDEIRA, Jorge. **História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos**. Sextante, 2017.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.

CAVALCANTE, José Luiz. **A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra**. Histórica, p. 1-7, 2005.

COBRA, Amador Nogueira. **Em um recanto do sertão paulista**. São Paulo: Hennies, 1923.

CORRÊA, Dora Shellard. **Paisagens sobrepostas: índios, posseiros e fazendeiros nas matas de Itapeva (1723-1930)**. Londrina: EDUEL, 2013, 274 p.

CREDDO, Di; DO CARMO SAMPAIO, Maria. **A propriedade da terra no Vale do Paranapanema: a fazenda Taquaral (1850-1910)**. 1987. Tese de Doutorado. Ph. D. dissertation, Departamento de História, Universidade de São Paulo.

Dantas, A. **Memória do patrimônio de Assis**. São Paulo: Pannartz. 1978.

DEFFONTAINES, Pierre. **Como se constituiu no Brasil a rede de cidades**. Boletim geográfico, v. 2, n. 14, p. 141-148, 1944.

DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos: memórias de uma cidade paulista**. Ourinhos, SP: Prefeitura Municipal, 1992.

FAORO, Raymundo. **Os Donos do Poder: Formação do Patronato Político Brasileiro**. São Paulo: Globo, 2008.

FLOETER, Roberto de Almeida. **A eficácia do IPTU progressivo como instrumento de planejamento urbano**: a experiência do município de Assis, SP. 2007. 129 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2007.

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

GHIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900)**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

GHIRARDELLO, N. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. São Carlos: Dissertação (Mestrado em Arquitetura), Universidade de São Paulo, 1993.

HARVEY, D. **A produção do espaço capitalista**. São Paulo: Annablume, 2001.
HOLLOWAY, T. **Imigrantes para o café**: café e sociedade em São Paulo (1886-1934). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

JÚNIOR, Brasília Sallum. **Capitalismo e cafeicultura oeste-paulista, 1888-1930**. Livraria Duas Cidades, 1982.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. sl: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**: o município e o regime representativo no Brasil. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1948.

LEITE, José Ferrari. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Hucitec, 1998.

LEITE, José Ferrari. **Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente**. FFCLPP. Presidente Prudente. 1972.

LEONIDIO, Adalmir. Matar e desmatar. **A ocupação inicial do Pontal do Paranapanema (1850-1930)**. XXIV Simpósio Nacional de História—História e Multidisciplinaridade, São Leopoldo [RS]: Unisinos, 2007.

LEVI-MOREIRA, Sílvia. **Liberalismo e democracia na dissidência republicana paulista**: estudo sobre o partido republicano dissidente de São Paulo, 1901-1906.

1991. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991. Acesso em: 02 out. 2022.

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. **Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)**. 2010.

LOVE, Joseph L. **A locomotiva: São Paulo na federação brasileira, 1889-1937**. São Paulo: Paz e Terra, v. 198, 1982.

MAMIGONIAN, A. **O Processo de Industrialização de São Paulo**. BPG, p. 15-34, 1976.

MARQUES, Paulo Passini. **Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana**. 2009. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARQUES, Paulo Passini. **Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana**. 2009. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2. ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MARX, Murillo. **Nosso chão: do sagrado ao profano**. 1 ed. São Paulo. Edusp, 219 p. 1989.

MATOS, O. N. **Café e Ferrovia: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 3. ed. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MILLIET, S. **Roteiro do Café e Outros Ensaios**. São Paulo: BIPA-EDITORES, 1938.

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

MONTELLATO, Andrea Rodrigues Dias *et al.* **História temática: terra e propriedade**. (7ª série). São Paulo: Scipione, 2000.

MORELLI, M.S.M.N. **Conceição de Monte Alegre: cidade isolada no Vale do Paranapanema**, Assis: Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 1998.

MOTTA, Márcia M. Menendes. **Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998.

OLIVEIRA, A. M. dos S., & QUEIROZ Neto, J. P. de. (2017). **DEPÓSITOS TECNOLÓGICOS INDUZIDOS PELA EROÇÃO ACELERADA NO PLANALTO OCIDENTAL PAULISTA**. *Boletim Paulista De Geografia*, (73), 91–124. Recuperado de <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/article/view/888>.

OSÓRIO SILVA, Lúcia. **Terras devolutas e latifúndio: efeitos da Lei de 1850**. Campinas: Editora da Unicamp, 373p, 1996.

PALLOTTA, Fábio Paride. **A ferrovia e o automóvel: ícones da modernidade na cidade de Bauru (1917-1939)**. 2008. 142 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/93418>>.

PEREIRA DE QUEIROZ, Maria Isaura. **O coronelismo numa interpretação sociológica**. In: FAUSTO, Boris. História geral da civilização brasileira. O Brasil republicano. São Paulo, Difel, 1975, t. III, v. 1, pp. 153-190.

PUPIM, Rafael Giacomio. **Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano**. 2008. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1994.

ROSANELI, Alessandro Filla. **Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná**. 2009. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. doi:10.11606/T.16.2009.tde-23012013-160138. Acesso em: 17 set. 2021.

SAES, Alexandre Macchione; HESPANHOL, Gian Carlo M. Guimarães. **Ferrovias, capitalismo e história econômica**. 1981.

SAMPAIO, Teodoro. **Considerações geográficas e econômicas sobre o vale do rio Paranapanema**. São Paulo: Leroy King Bookwalter, 1890.

SÁVIO, M. A. C. **A cidade e as máquinas. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930**. Tese de Doutorado. São Paulo. PUC-SP, 2005.

SCHMIDT, Cornélio. **Diário de uma viagem pelo sertão de São Paulo**. São Paulo: SCP, 1961 (1904).

SILVA, R. S. **Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis.** 1996. 351 f. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

SILVA, Rachel Coutinho Marques da, 2003. **“O Urbanismo das Novas Cidades da Fronteira Paulista, 1890-1950.”** Em Urbanismo em Questão, organizado por Denise Pinheiro Machado, Margareth da Silva Pereira e Rachel Coutinho Marques da Silva, 147-171. Rio de Janeiro: Editora PROURB.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O Chão em Presidente Prudente:** a lógica da expansão territorial urbana. 1983. 230 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 1983. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/202451>>.

SUZIGAN, Wilson, **Indústria brasileira:** origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 241.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do plano diretor.** 2005.

JORNAIS

ABREU, D. S. **Como foi fundada Presidente Prudente**, publicado originalmente no Jornal O Imparcial, 1970. In: ABREU, D.S. Recortes, Presidente Prudente: Impress, 1997.

ABREU, D. S. **Poder político local no populismo:** Presidente Prudente - SP, 1928-1959, Presidente Prudente: Impress, 1996.

DEMAIS DOCUMENTAÇÃO

ALVES, Paulo. **Ourinhos:** uma perspectiva histórica (1905-1994). Material elaborado pelo Departamento de História da Unesp de Assis, 1998.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum.** Cartório do 1º ofício. Processo 03/1898. Divisão de terras. Capitão Francisco de Assis Nogueira.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum.** Cartório do 1º ofício. Processo 02/1904. Divisão de terras. Capitão Francisco de Assis Nogueira.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum**. Cartório do 1º ofício. Processo 05/1908. Divisão de terras. Antonio Lázaro Melchior.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum**. Cartório do 1º ofício. Processo 30/1913. Inventário. José Marques da Silva.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum**. Cartório do Primeiro Ofício. Autos de Busca e Apprehensão. Souza x Galhardi.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Arquivo do Fórum**. Relatório final de gestão. 2019.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Coleção Vale do Paranapanema**. Material microfilmado. Rolo nº 7, 1890.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Convênio n. 41, de 10 de setembro de 1996**. Estabelece custódia pelo CEDAP sobre o acervo da Câmara Municipal de Assis. Assis, 1996.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E APOIO À PESQUISA (Assis-SP). **Portal eletrônico**. Disponível em:
<https://www.assis.unesp.br/#!/pesquisa/cedap/acervo/fundos/>. Acesso em: 22 set. 2021.

PERIÓDICOS

ABREU, D. S. **O desbravamento da Alta-Sorocabana por um bandeirante moderno**, Capitão Francisco Whitacker. In. Revista da Cidade, 1965.

CARONE, Edgard. **Coronelismo: definição histórica bibliografia**. Revista de Administração de Empresas [online]. 1971, v. 11, n. 3 [Acessado 18 Julho 2022] , pp. 85-92. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-75901971000300008>>. Epub 28 Maio 2015. ISSN 2178-938X. <https://doi.org/10.1590/S00345901971000300008>.

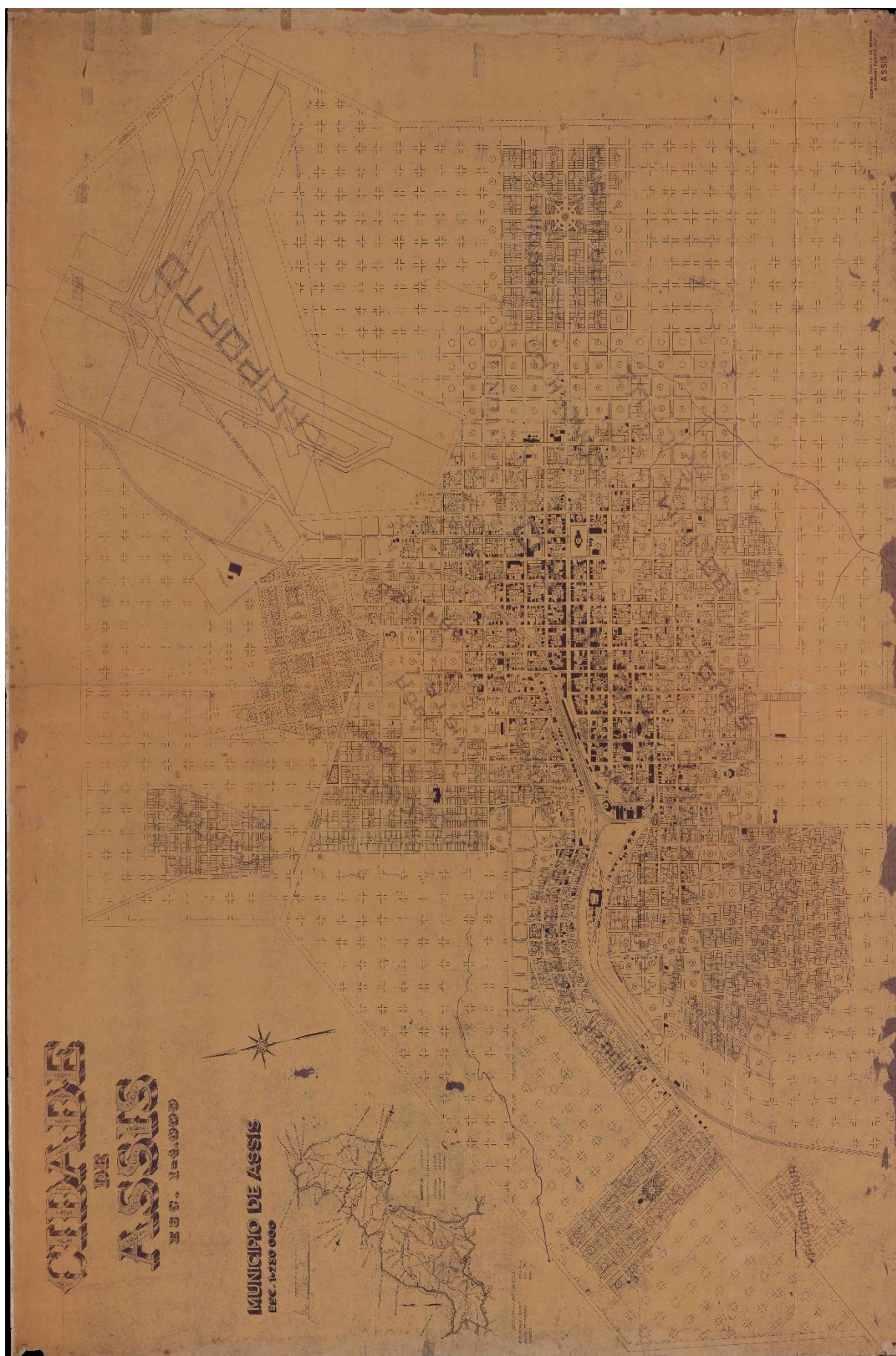
CASTILHO, Sérgio Duque; FRANZOSO, Luiz Fernando Freitas. **Análise de ferramentas e processos utilizados em levantamento georreferenciado**. RETEC-Revista de Tecnologias, v. 7, n. 1, 2014.

COY, Martin. **A interação rio-cidade e a revitalização urbana: experiências europeias e perspectivas para a América Latina**. *Confins* [Online], 18 | 2013, posto online em 18 Julho 2013, Consultado o 18 jul 2022. URL : <http://confins.revues.org/8384> ; DOI : 10.4000/confins.8384.

DIAS, Franciele Miranda Ferreira. **A gênese de Ourinhos-SP: a cidade “acima da linha” e “abaixo da linha”**. Geoingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGE/UEM), v. 6, n. 1, p. 46-61, 2014.

ROZENDO, Adriano Da Silva. **Assis, uma cidade envelhecida**. Revista de Psicologia da UNESP, v. 8, n. 2, p. 3-3, 2009.

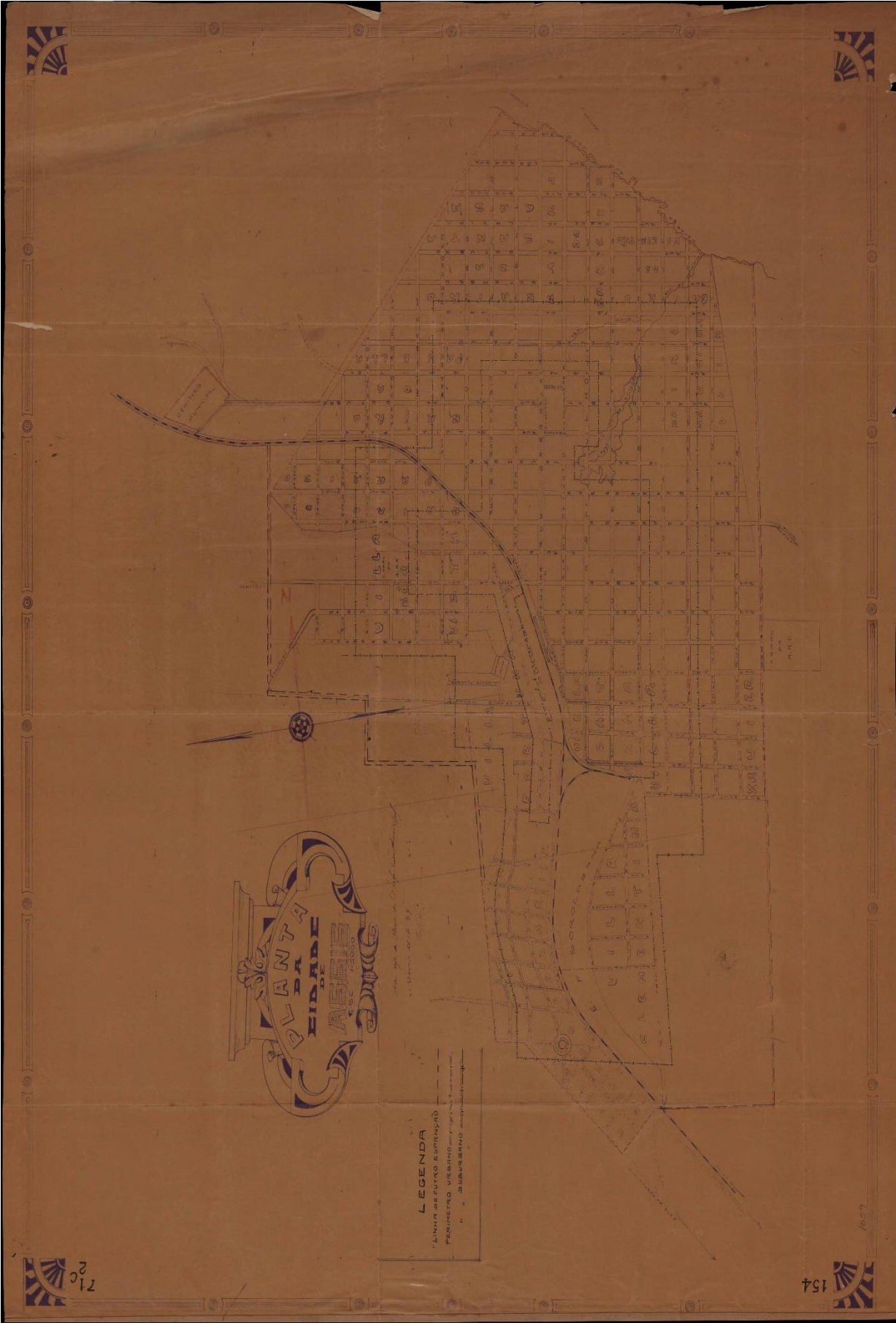
ANEXO 2 – MAPA URBANO DE ASSIS



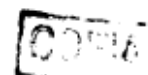
ANEXO 3 – ARRUAMENTO NA REGIÃO CENTRAL DE ASSIS

ANEXO 4 – VILA NA REGIÃO DE ASSIS

ANEXO 5 – MAPA DE ASSIS



ANEXO 6 – LEGISLAÇÃO DE OURINHOS DE CAPTAÇÃO DE ÁGUA

LEI Nº 17

O cidadão José Esteves Mano Filho, Prefeito Municipal de Ourinhos, Estado de São Paulo.

Faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu promulgo a seguinte lei nº 17:

Regula o serviço de arrecadação da taxa de água.

Art. 1º - Em todos os prédios situados na zona servida pela rede de canalização geral da cidade, bem como em todos os que ficarem compreendidos no prolongamento dessa rede é obrigatória a instalação de água.

Parágrafo Único - O infrator do presente artigo será multado em 20\$000, se dentro de 10 dias contados da competente intimação, não der cumprimento as disposições do mesmo, caso em que serão feitos os serviços pela Prefeitura Municipal, a custa do mesmo infrator com o acréscimo de 1\$.

Art. 2º - Fica concedido o prazo de 90 dias contados da promulgação desta lei, para que todos os proprietários dos prédios, ou alguém por eles, situados na área servida pela canalização geral, procedam a instalação de água nesses mesmos prédios.

Art. 3º - Nenhuma instalação será feita sem que o interessado por si ou por outrem, faça pedido por escrito, assinado em formulas específicas existentes na Secretaria da Prefeitura, juntando o recibo da quantia de sessenta mil reis paga na Collectoria Municipal, como taxa de ligação e mais a caução na importância correspondente a dois meses de consumo.

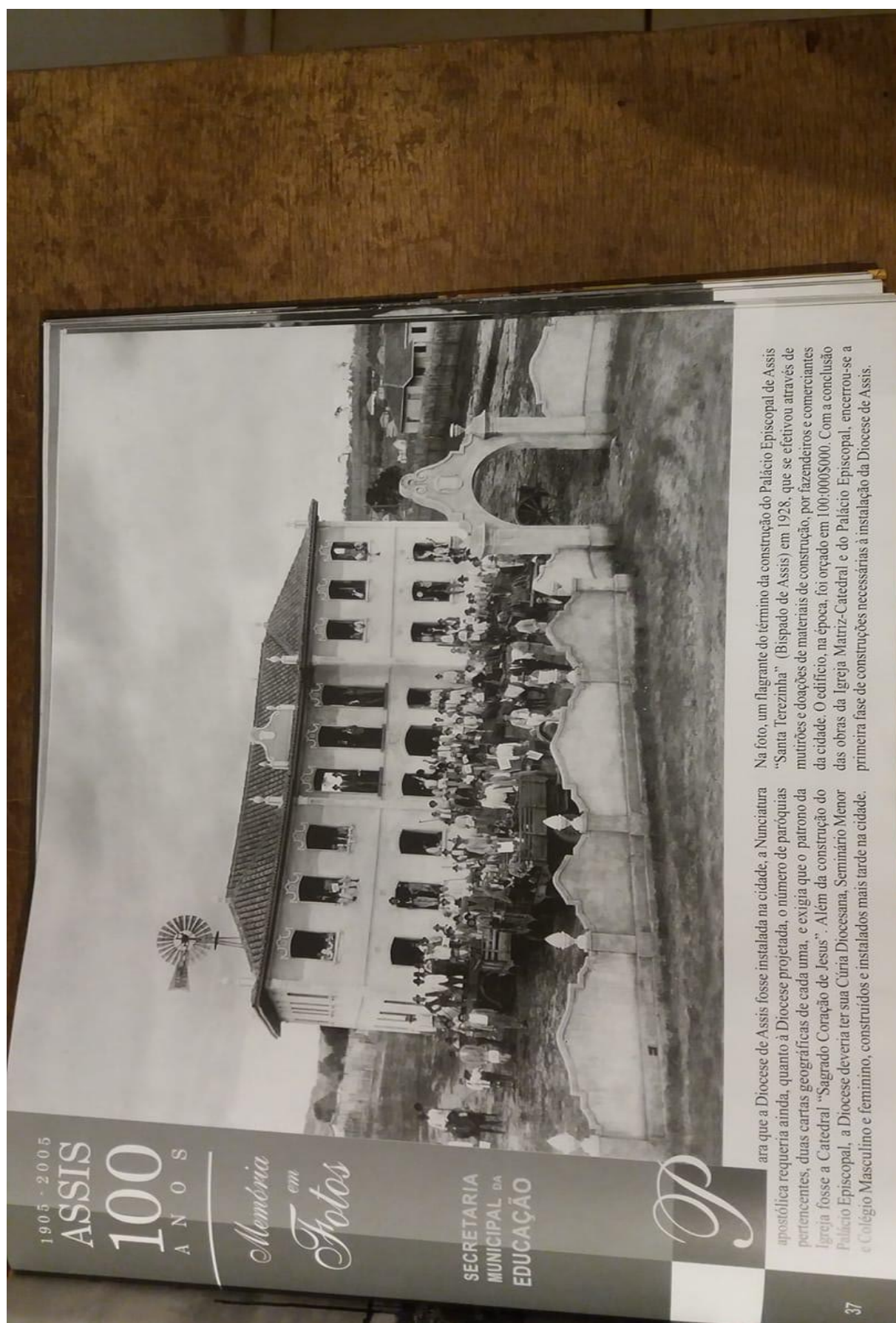
§ 1º - A ligação só será concedida depois de verificada a eficiência das instalações, podendo ser negada para que se proceda de conformidade com as normas regulamentares, uma vez que essas instalações não satisfizem a essas exigências.

§ 2º - As ligações de água, feitas pela prefeitura nas condições do art. 3º serão do cano mestre da rua até o registro na calçada.

§ 3º - As casas fechadas não pagarão taxas de água, uma vez que seja

ANEXO 7 – ANTIGA ESTRADA DE LIGAÇÃO ENTRE ASSIS E PLATINA

ANEXO 8 – LIVRO COMEMORATIVO DOS 100 ANOS DE OURINHOS



ANEXO 9 – EVENTO CÍVICO NO CENTRO DE ASSIS

ANEXO 10 – CATEDRAL DE ASSIS

ANEXO 11 – MORADORES DA REGIÃO DE ASSIS

ANEXO 13 – PANORAMICA DO CENTRO DE OURINHOS

ANEXO 14 – REGIÃO CENTRAL DE OURINHOS