

**Transformações urbanas pós ferrovia em Assis – SP e Ourinhos - SP**

*Urban Transformations after the Railway in Assis – SP and Ourinhos - SP*

**Caio Cesar Tomaz de Oliveira**

Professor Mestre, UNEMAT, Brasil  
caio.cesar@unemat.br

## RESUMO

O presente artigo investiga as transformações urbanas ocorridas nas cidades de Assis e Ourinhos, em São Paulo, após a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) no início do século XX. O objetivo é compreender como a ferrovia influenciou o desenvolvimento urbano dessas cidades, e identificar fatores que contribuíram para o crescimento e configuração dos espaços urbanos. Para alcançar esse objetivo, a metodologia empregada envolveu uma análise documental e cartográfica, examinando registros históricos, mapas, e documentos relacionados à construção e expansão da ferrovia. Os resultados indicam que a EFS desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento de Assis e Ourinhos, promovendo o crescimento econômico e atraindo habitantes e empresas. A implantação das estações ferroviárias gerou uma dinâmica de urbanização, com áreas adjacentes valorizando-se e novos bairros surgindo para acomodar o crescimento populacional. No entanto, a pesquisa também revelou diferenças entre as duas cidades. Assis teve um processo de expansão gradual, influenciado pela topografia local, enquanto Ourinhos experimentou um crescimento rápido, impulsionado pela atividade industrial e comercial fomentada pela ferrovia. Além disso, a influência dos grandes proprietários de terras e da elite política local foi identificada como um fator significativo no planejamento urbano e na localização das estações ferroviárias. A chegada da ferrovia foi um catalisador para o desenvolvimento urbano em Assis e Ourinhos, moldando o desenho urbano e criando oportunidades econômicas. Ao mesmo tempo, as peculiaridades locais, como a topografia e os interesses dos latifundiários, também desempenharam papéis importantes na formação dessas cidades, levando a diferentes padrões de crescimento e estruturação.

**PALAVRAS-CHAVE:** Coronelismo. Urbanismo. Terras.

## ABSTRACT

*The present article investigates the urban transformations that occurred in the cities of Assis and Ourinhos, in São Paulo, following the arrival of the Sorocabana Railway (EFS) in the early 20th century. The objective is to understand how the railway influenced the urban development of these cities and to identify factors that contributed to the growth and shaping of urban spaces. To achieve this goal, the employed methodology involved a documental and cartographic analysis, examining historical records, maps, and documents related to the construction and expansion of the railway. The results indicate that the EFS played a fundamental role in the development of Assis and Ourinhos, promoting economic growth and attracting residents and businesses. The establishment of railway stations generated a dynamic of urbanization, with adjacent areas appreciating in value and new neighborhoods emerging to accommodate the growing population. However, the research also revealed differences between the two cities. Assis experienced a gradual expansion process, influenced by the local topography, while Ourinhos saw rapid growth, driven by industrial and commercial activity fostered by the railway. Moreover, the influence of large landowners and the local political elite was identified as a significant factor in urban planning and the location of railway stations. The arrival of the railway was a catalyst for urban development in Assis and Ourinhos, shaping the urban design and creating economic opportunities. At the same time, local peculiarities, such as topography and the interests of large landowners, also played important roles in the formation of these cities, leading to different patterns of growth and structuring.*

**KEYWORDS:** Coronelismo. Urbanism. Lands.

### 1 INTRODUÇÃO

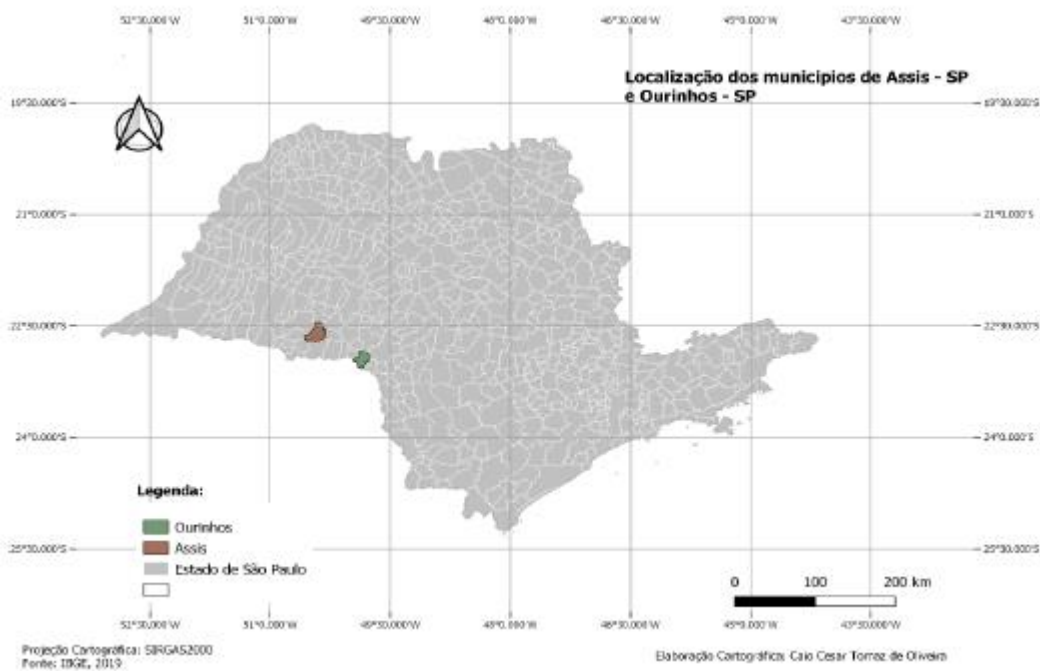
O presente trabalho trará uma abordagem sobre a dinâmica urbana de duas cidades no interior do Estado de São Paulo, especificamente durante o período chamado de República Velha (1889 – 1929) com um recorte na década de 1920 para que seja possível evidenciar as benfeitorias e mudanças na infraestrutura fornecidas pelo poder público de Assis – SP e Ourinhos - SP.

De início, é possível elencar que ambas as cidades apresentam uma origem urbana distinta, tendo a cidade de Assis - SP a figura do capitão Francisco de Assis Nogueira como o fundador do núcleo urbano e a pessoa responsável pela compra da terra e posterior doação à igreja Católica para a construção do patrimônio religioso. Ourinhos teve sua origem atrelada à figura de Jacintho Ferreira de Sá, conhecido na região como o Coronel responsável pelo parcelamento das terras e criação dos primeiros bairros da cidade.

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 (Figura 1).

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.

Figura 1 – Localização dos municípios de Assis e Ourinhos



Fonte: ELABORADO PELO AUTOR, 2022.

O argumento utilizado na ocupação das terras do Oeste Paulista foi que 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 no presente trabalho, 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.

Alguns fatores aturaram 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).

Cabe ressaltar que a maior parte do material utilizado como fonte de pesquisa foi elaborado por autores que não são da Arquitetura e Urbanismo, ou seja, não contempla a análise espacial necessária para o tema. Nesse aspecto, pode-se apontar a relevância da pesquisa no âmbito da história das cidades e como poderá servir de ferramenta de pesquisa para futuros trabalhos.

## 2. OBJETIVOS

Para alcançar esse feito, é elencado como objetivo geral da pesquisa a recomposição da historiografia urbana de Assis e Ourinhos, com ênfase nos aspectos de infraestrutura fornecidos na década de 1920 e apontar as semelhanças e diferenças entre os núcleos urbanos.

Esse objetivo só será alcançado com um entendimento sobre a elite dominante da região, os chamados coronéis e como sua influência interferiu nas políticas públicas locais e a EFS como elemento estruturador do espaço.

## 3. METODOLOGIA

O método empregado neste artigo foi dividido em três etapas para organizar a análise dos documentos coletados. Essas etapas consistiram em uma pesquisa bibliográfica inicial, seguida pela catalogação, análise e representação dos dados por meio de textos, figuras e mapas, culminando no desenvolvimento e finalização do estudo.

A primeira etapa envolveu a leitura e a pesquisa de informações relevantes para a elaboração do estudo. O material foi classificado e organizado em uma pasta virtual no Google Drive, facilitando sua recuperação. Visitas ao Arquivo Público do Estado de São Paulo foram realizadas em 2023 para a obtenção de mapas cartográficos, fotografias, recortes de jornais e outros documentos preservados pelo arquivo. Também houve visitas aos museus municipais de Assis e Ourinhos, que continham uma quantidade significativa de documentação relacionada ao tema.

A segunda etapa consistiu no tratamento dessas informações, com a criação de uma linha do tempo para organizar os eventos e a validação dos dados, especialmente quando provinham de memorialistas locais. Alguns mapas precisaram ser editados ou reconstruídos utilizando programas especializados, como AutoCAD e QGIS, para uma melhor compreensão das informações.

Finalmente, a terceira etapa envolveu a redação e a conclusão do artigo. Essa fase consistiu em compilar todas as informações tratadas anteriormente para criar um texto coeso, garantindo que todas as informações fossem claramente apresentadas e contextualizadas no estudo das transformações urbanas nas cidades de Assis e Ourinhos após a chegada da ferrovia.

## 4. RESULTADOS

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 (Quadro 1).

Quadro 1- Demais Legislações de Ourinhos

| Legislação  | Data       | Prefeito               |
|---|------------|------------------------|
| Decreto nº 3.090, Cria Caixas Econômicas em Fartura e em Ourinhos.  | 14/08/1919 | Eduardo Salgueiro      |
| Decreto nº 3.687, aprova os estudos definitivos da E. F. de Ourinhos à margem do rio Paranapanema.  | 25/09/1923 | Jacinto Ferreira de Sá |
| 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. | 22/08/1928 | José Galvão            |

Fonte: ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ADAPTADO PELO AUTOR, 2023.

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.

| Legislação  | Data       | Prefeito                 |
|---|------------|--------------------------|
| 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. | 18/08/1918 | João Teixeira de Camargo |
| Ofício da Câmara Municipal de Assis, solicitando verba para a projeção das estradas de rodagem daquele município em zonas mais produtivas da comarca.   | 04/10/1920 | Jonathan M. da Silva     |
| Ofício da Câmara Municipal de Assis, solicitando verba para construção de prédio destinados a cadeia e grupo escolar naquela cidade.  | 06/12/1920 | Jonathan M. da Silva     |
| Ofício solicitando verba para a construção da estrada de rodagem em Assis.  | 16/11/1927 | Sebastião da Silva Leite |

Fonte: ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ADAPTADO PELO AUTOR, 2023.

#### 4.1 A República e os 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 Partido Republicano Progressista (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 2).

Figura 2 – Região Central de Assis 1920



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 dela, pois, adquiriu um espaço próprio na região central e de acordo com relatos obtidos no acervo da Universidade Estadual Paulista (UNESP) de Assis, frequentemente patrocinava e incentivava diversas corridas na avenida Rui Barbosa.

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 3).

Figura 3 – Condições da Rua Floriano Peixoto - 1920.



Fonte: BARROS, 2013

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 ele 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.

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.

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.

## **4.2 Infraestrutura urbana de Assis e Ourinhos**

Essa expansão vista nas urbes brasileiras foi em grande parte beneficiada pelas

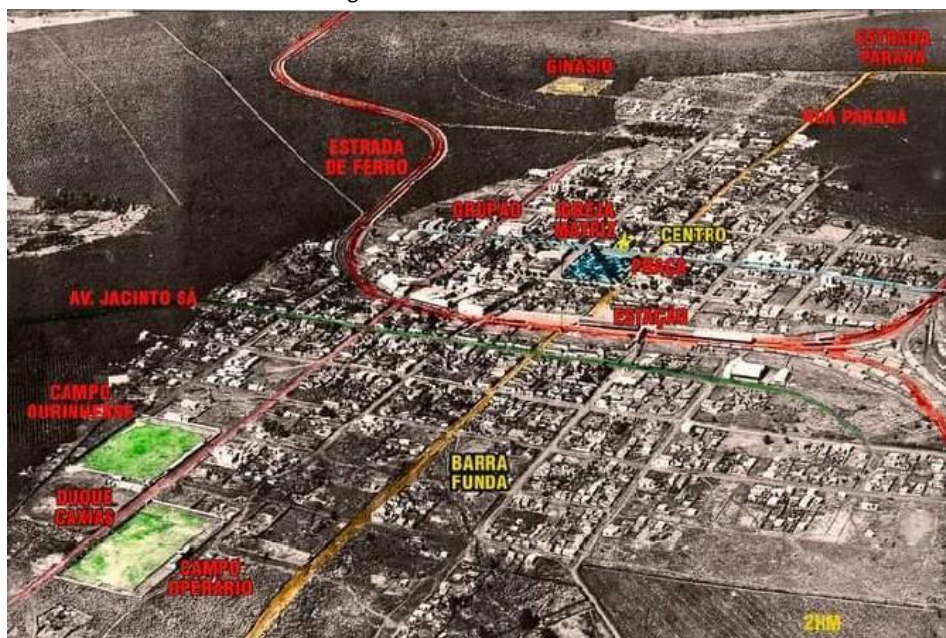
riquezas geradas pelo café e gerou diversas vilas com tecidos e composições distintas das cidades brasileiras tradicionais, pois o “o tipo de sítio disponível, numa paisagem muito homogênea, o trem, novo meio de transporte com suas exigências de trajeto, e a rápida divisão de vendas dos terrenos” acabam transformando e criando uma metodologia urbana com base 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 4 ilustra alguns elementos importantes para a compreensão da urbe.

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.

Figura 4 – Divisão de Ourinhos.



Fonte: BARROS, 2013

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 sítiantes 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.

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 5.

Figura 5 – Início do processo de instalação das sarjetas em Assis



Fonte: 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 5 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 aumento no número de automóveis circulando, entrega do serviço de abastecimento e distribuição de água municipal e a construção de escolas para que não fosse necessário enviar as crianças para outras localidades em busca de um ensino de qualidade (SILVA, 1996, p. 206).

As transformações e o crescimento urbano ocorridas vêm acompanhadas de deslocamentos realizados pelos moradores e de serviços que acabaram migrando para outras regiões de Assis.

A instalação do primeiro Paço Municipal, que originalmente estava localizado no cruzamento da Floriano Peixoto com a rua Brasil, teve sua mudança aprovada na década de 1930 para a rua Smith de Vasconcelos e se mudou novamente durante a década de 1950 para o local que permanece até hoje.

O ginásio municipal utiliza as instalações do primeiro Paço Municipal, em frente à Praça Arlindo Luz, contudo, anos mais tarde esse prédio é cedido para uma empresa responsável pela implementação do cinema local, estando em funcionamento até os dias atuais. O fórum acaba absorvendo as instalações da antiga cadeia e permanece durante diversos anos no local, dando espaço mais tarde para a implantação de 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. 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.

## 5. CONCLUSÃO

Em se tratando da infraestrutura urbana, a cidade de Assis 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, o presente artigo presente 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 tais observações se fazem pertinentes para um maior entendimento sobre o crescimento urbano de cidades no início do século XX e suas implicações para o urbanismo brasileiro.

## 6. REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

Dantas, A. **Memória do patrimônio de Assis**. São Paulo: Pannartz. 1978.

DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos: memórias de uma cidade paulista**. Ourinhos, SP: Prefeitura Municipal, 1992.

GHIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900)**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

JÚNIOR, Brasília Sallum. **Capitalismo e cafeicultura oeste-paulista, 1888-1930**. Livraria Duas Cidades, 1982.

LEVI-MOREIRA, Silvia. **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 abr. 2024.

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. **Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)**. 2010.

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.

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.

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.