

HISTÓRIA E URBANIZAÇÃO: A FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE OURINHOS E ASSIS - SP NO CONTEXTO DA EXPANSÃO FERROVIÁRIA

HISTORY AND URBANIZATION: THE FORMATION OF MUNICIPALITIES OF OURINHOS AND ASSIS – SP IN THE CONTEXT OF RAILWAY EXPANSION

Gisele Carignani ¹
Caio Cesar Tomaz de Oliveira ²

RESUMO: O ponto de partida do presente estudo é analisar o processo de aprovação de municípios em São Paulo no início do século XX, com foco nos casos de Assis e Ourinhos. O objeto de estudo são as dinâmicas políticas e jurídicas que influenciaram a criação de municípios durante esse período. A metodologia inclui a análise documental de projetos de lei e registros oficiais, bem como uma revisão bibliográfica sobre a formação municipal no estado de São Paulo. As teorias e conceitos abordados envolvem a consolidação de poder local e a influência das elites agrárias na delimitação territorial. As fontes utilizadas incluem arquivos da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP). A análise concentra-se no período das primeiras décadas do século XX, quando o crescimento urbano e a expansão ferroviária impulsionaram a formação de novos municípios. Conclui-se que o processo de aprovação de municípios foi profundamente influenciado por interesses econômicos e políticos locais.

PALAVRAS-CHAVE: Estruturas urbanas; Influência ferroviária; Fundação de cidades.

ABSTRACT: The starting point of the present study is to analyze the process of municipal approval in São Paulo at the beginning of the 20th century, focusing on the cases of Assis and Ourinhos. The object of study is the political and legal dynamics that influenced the creation of municipalities during this period. The methodology includes a documentary analysis of bills and official records, as well as a literature review on municipal formation in the state of São Paulo. The theories and concepts discussed involve the consolidation of local power and the influence of agrarian elites on territorial delimitation. The sources used include archives from the Legislative Assembly of the State of São Paulo (ALESP). The analysis focuses on the early decades of the 20th century, when urban growth and railway expansion promoted the

¹ Doutorado em Urbanismo (UFRJ). Universidade do Estado do Mato Grosso. ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-7156-579X> E-mail: gisele.carignani@univag.edu.br

² Mestrado em Arquitetura e Urbanismo (Unesp). Universidade do Estado do Mato Grosso. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7806-2741> E-mail: caio.cesar@unemat.br

formation of new municipalities. It concludes that the municipal approval process was profoundly influenced by local economic and political interests.

KEYWORDS: Urban structures; Railway influence; City foundation



10.23925/2176-4174.v3.2024e68199

Recebido em: 01/09/2024.

Aprovado em: 21/10/2024.

Publicado em: 22/10/2024.

Introdução

A análise do processo de criação e fundação de municípios em São Paulo no início do século XX tem sido foco de diversos estudos, com ênfase particular na influência das ferrovias. Na literatura sobre urbanização e desenvolvimento regional, autores como Monbeig (1984) destacam o papel das ferrovias na expansão para o interior paulista, moldando a fundação de diversas cidades, como é o caso de Assis e Ourinhos.

A literatura existente sugere que as decisões políticas e econômicas da época, especialmente aquelas relacionadas à infraestrutura de transporte, desempenharam um protagonismo na organização espacial e no crescimento urbano dessas novas cidades.

O argumento central deste estudo é que a criação de municípios em São Paulo durante esse período não pode ser compreendida sem considerar o impacto das ferrovias como elemento estruturante. A política estadual de expansão ferroviária foi um dos principais catalisadores para a fundação de novas cidades, fornecendo não apenas o meio de transporte, mas também a estrutura necessária para a organização urbana. As ferrovias influenciaram diretamente o traçado urbano e a escolha dos locais para novos assentamentos, impulsionando o crescimento demográfico e econômico nas regiões servidas pelos trilhos (Ghirardello, 2002).

O processo político de aprovação de um município no início do século XX, particularmente no estado de São Paulo, envolvia uma série de etapas burocráticas e influências de diferentes atores sociais, políticos e econômicos. A criação de novas municipalidades estava intimamente ligada aos interesses das elites locais e à

expansão da infraestrutura, como as ferrovias, que serviam como catalisadores para o desenvolvimento urbano (Villaça, 1999).

É observado que a aprovação de um município começava com a mobilização das elites locais, que buscavam aumentar seu poder e influência através da autonomia política e administrativa proporcionada pela criação de um novo município. Essas elites, muitas vezes ligadas à economia agrária, como os grandes fazendeiros e comerciantes, pressionavam as autoridades estaduais para que o território fosse desmembrado de um município maior e elevado à categoria de cidade (Marx, 1989).

O processo político de aprovação de um município envolvia uma combinação de interesses locais, negociações políticas e a influência de infraestrutura, como as ferrovias, que desempenhavam um papel crucial no desenvolvimento regional. As decisões tomadas no senado estadual refletiam não apenas as demandas locais, mas também os objetivos mais amplos de expansão e consolidação territorial do estado de São Paulo.

O objetivo deste estudo é realizar uma análise detalhada do processo de aprovação de municípios em São Paulo no início do século XX, com ênfase nos casos específicos de Assis e Ourinhos. O foco recai sobre as dinâmicas políticas e jurídicas que desempenharam um papel crucial na criação e formalização desses novos municípios durante esse período histórico. O estudo investiga como as decisões políticas, frequentemente impulsionadas por interesses econômicos e regionais, influenciaram a estruturação e a institucionalização desses municípios.

Este estudo emprega uma metodologia que integra análise documental, revisão bibliográfica e estudo de casos específicos, como Assis e Ourinhos. Além de examinar registros históricos, como atas de cartório e de câmaras municipais, o estudo envolve a coleta de documentação em visitas ao museu local e a consulta a recortes de jornais da época, além da análise das leis que orientaram o crescimento dessas cidades. A pesquisa revela como as decisões políticas, frequentemente orientadas por interesses econômicos e de desenvolvimento regional, moldaram o processo de urbanização.

A revisão da literatura situa essas decisões no contexto mais amplo da política de expansão territorial e da consolidação do poder político no Estado de São Paulo. A importância deste tema reside na compreensão das complexas interações entre política, infraestrutura e urbanização no início do século XX. Ao examinar a fundação

de municípios no contexto da expansão ferroviária, o estudo oferece uma compreensão mais aprofundada dos processos de formação urbana no Brasil.

1. O contorno urbano inicial de Assis e Ourinhos e a dinâmica dos caminhos ferroviários

O processo de ocupação das terras do Oeste Paulista ocorreu principalmente no final do século XIX e início do século XX, período que também marcou a expansão dos trilhos ferroviários para o interior do Estado de São Paulo. Durante essa fase de desbravamento e colonização, destacam-se algumas figuras proeminentes originárias de Minas Gerais. Partindo das cidades de Botucatu e Lençóis, que serviam como pontos de entrada para o sertão, esses pioneiros se deslocaram pelas áreas montanhosas, estabelecendo os primeiros núcleos populacionais da região.

Monbeig (1984), em sua obra *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*, destaca a importância dos mineiros nessas incursões por diversas áreas do estado, incluindo o norte, nas proximidades da futura São José do Rio Preto, e o sul, nas imediações dos rios Peixe e Paranapanema. É precisamente nesse período que surgem povoados fundamentais para o desenvolvimento da região, como Santa Cruz do Rio Pardo, fundado em 1870, e Conceição de Monte Alegre, criado em 1876.

Silva (1996, p.126) destaca que o método de criação de núcleos urbanos frequentemente privilegia grandes posseiros no processo de "consolidação de suas posses e valorização de suas terras", bem como na valorização do próprio Estado. Esse procedimento estava alinhado com uma política de implantação de patrimônios, voltada para a ocupação de áreas desabitadas do território brasileiro e a subsequente formação de novos eleitores.

Nesse contexto, Creddo (1987) realiza uma análise das características determinantes na abertura de estradas e caminhos na região de Assis e Ourinhos, ressaltando que a utilização das terras da Fazenda Taquaral, situada no Vale do Paranapanema, foi crucial para o crescimento regional. A abertura dessas vias logísticas aumentou significativamente o fluxo de mercadorias, facilitando o escoamento para os portos do estado e promovendo a chegada de novos residentes e trabalhadores.

Esse processo de ocupação intensiva resultou na formação de diversos povoados na região do Vale do Paranapanema, contribuindo para a urbanização e

desenvolvimento das cidades circunvizinhas. A Figura 1 ilustra esse processo de expansão e formação urbana que ocorreu no início do século XX.

Figura 1 - Residência de pioneiros na região de Assis – 1910.



Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1910.

Diversos aspectos podem ser observados a partir dos registros fotográficos da época: as famílias residentes eram, em sua maioria, numerosas, com frequência possuindo mais de quatro filhos. O método construtivo dessas moradias se assemelhava ao das igrejas, com o uso de madeira extraída das florestas locais e palha para coberturas. Além disso, práticas como a agricultura de subsistência e a caça de animais nas proximidades eram comuns.

Essas casas apresentavam deficiências em termos de ventilação cruzada, com muitas aberturas voltadas para o leste, resultando em uma intensa exposição ao sol da tarde. Adicionalmente, surgiram diversas pousadas e locais de curta permanência na região, destinados ao descanso de viajantes. Sob esse prisma, a origem de Assis está vinculada à construção de caminhos que convergiam para o que viria a ser o núcleo urbano da cidade.

Nesse contexto, destaca-se a figura do capitão Francisco de Assis Nogueira, que, já residindo próximo ao futuro centro urbano desde 1890, desempenhou um

papel fundamental na oficialização da criação da cidade. Em 1905, ocorreu a doação de terras à Igreja, com parte dessas terras sendo destinada à construção da primeira capela local e da casa paroquial, como forma de retribuição pelas “dávivas do Senhor”. O restante das terras viria a formar a futura cidade de Assis. Esse processo foi intensificado pela chegada da ferrovia em 1914, que acelerou a ocupação local (Di Creddo, 1987).

Monbeig (1984) esclarece que esse fenômeno, cada vez mais frequente no Oeste Paulista, foi impulsionado pela expansão da frente pioneira e pelos crescentes investimentos em infraestrutura. Nesse contexto, a ferrovia desempenhou um papel central, não apenas no transporte de pessoas, mas, sobretudo, no escoamento do café produzido no estado.

As estradas de ferro consolidaram as cidades que atravessavam, mas também acabaram “sufocando” aquelas que ficaram fora do traçado, além de promoverem o surgimento de novos núcleos urbanos. Entre os responsáveis pela criação da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) destaca-se o comendador José Giorni, nascido em 1866, em Luca, na Itália. Ele migrou para o Brasil no final do século XIX e atuou como um dos engenheiros responsáveis pela implantação de várias linhas férreas no estado de São Paulo.

Creddo (1987, p. 54) destaca que o comendador José Giorni, inicialmente, foi responsável pela construção do trecho ferroviário entre as cidades de Botucatu e Avaré, localizadas a cerca de 250 km da área de estudo deste trabalho. Giorni é descrito como um homem de grandes realizações pessoais e profissionais, tendo desempenhado um papel crucial na expansão da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) desde Assis até Presidente Epitácio no início do século XX. Posteriormente, ele se transferiu para o Estado do Espírito Santo para coordenar novos projetos ferroviários.

A fase inicial de implantação da ferrovia envolveu a abertura da vegetação nativa, a construção de várias estações para embarque e desembarque, a captação de água para abastecimento local e a instalação de linhas telegráficas para facilitar a comunicação com outras cidades.

Os dormentes utilizados na ferrovia eram confeccionados a partir de madeira extraída da própria região. A construção contava com andaimes improvisados de madeira, que auxiliavam na finalização das partes superiores da estrutura. A locomotiva Maria Fumaça desempenhava um papel crucial, transportando materiais

essenciais para a obra, como trilhos de aço e pregos, provenientes de cidades mais desenvolvidas na época, que já dispunham desses recursos.

O fornecimento de tijolos e telhas para a estação era garantido por olarias locais, que desempenharam um papel importante no suprimento dos materiais de construção. Contudo, essa primeira edificação teve uma vida útil relativamente curta, sendo substituída por um novo prédio alguns anos mais tarde.

Essas etapas refletem a evolução da infraestrutura ferroviária na região, mostrando como as obras inicialmente improvisadas foram gradualmente aprimoradas à medida que o crescimento urbano e o aumento das demandas exigiam estruturas mais robustas e duradouras. A importância da ferrovia para a consolidação da cidade de Assis fica evidente nesse processo de desenvolvimento, marcado tanto pela expansão dos transportes quanto pela integração das comunidades ao longo da linha férrea.

Durante a década de 1920, os jornais desempenharam um papel crucial na disseminação de informações nessas áreas em processo de ocupação. No contexto desta pesquisa, eles foram fontes importantes para a documentação de datas de inaugurações, expansões e outras transformações nas estações, refletindo o aumento da demanda por transporte de passageiros e pelo escoamento de mercadorias.

Em 1926, o jornal O Estado de S. Paulo publicou diversas matérias que destacavam as mudanças em andamento na Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), com detalhes sobre ampliações e melhorias das estações. Graças à preservação de acervos históricos, foi possível acessar algumas dessas reportagens, como ilustrado na Figura 2, que exibe uma montagem com duas notícias publicadas naquele ano.

Figura 2 - O anúncio das inaugurações de melhorias na estação de Assis.



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

Retomando o argumento sobre o impacto das ferrovias no "estrangulamento" de certas vilas e no fomento ao crescimento de outras, o caso de Assis ilustra bem essa segunda dinâmica. Apenas quatro anos após a inauguração da ferrovia na cidade, Assis foi promovida a sede de Comarca, substituindo Campos Novos do Parapanema, que sofreu um colapso urbano por ter ficado fora do traçado da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Esse fato foi decisivo para definir o padrão de expansão local e regional, com Ourinhos também se beneficiando do novo percurso ferroviário.

Floeter (2007, p.81) destaca que essa dinâmica abriu novas oportunidades para a compra de terras destinadas ao cultivo de café, o que elevou os preços das propriedades rurais e, conseqüentemente, dos lotes na Vila de Assis no início do século XX. As transformações urbanas foram particularmente visíveis no tecido urbano, uma vez que a ferrovia redirecionou o crescimento da cidade para uma nova direção. Os trilhos foram instalados a oeste do núcleo urbano já consolidado, a aproximadamente 700 metros da primeira capela erguida, o que gerou a necessidade de criar uma via de ligação entre esses pontos, hoje conhecida como Avenida Rui Barbosa.

A organização inicial da vila se deu em torno da capela, cuja fachada estava voltada para o sul, mirando o espaço que se tornaria o centro da vila e que, naquela época, servia de ponto de apoio para viajantes vindos de outros estados. Com a chegada da ferrovia, no entanto, essa configuração foi alterada. A EFS gerou uma nova área de interesse econômico, vista pelos investidores locais como mais promissora e lucrativa.

Silva (1996, p.200) esclarece que esse deslocamento do foco urbano redefiniu o eixo de desenvolvimento da cidade, ampliando o comércio e as áreas residenciais em direção à ferrovia. Esse processo não apenas influenciou a ocupação do território, mas também consolidou a posição de Assis como um centro regional, alimentado pela crescente demanda por transporte e escoamento de produtos.

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).

O eixo de crescimento urbano de Assis se destaca em relação ao desenvolvimento de Ourinhos, uma vez que Assis apresentou um padrão mais linear, estruturado em torno de uma via principal, enquanto Ourinhos não seguiu esse modelo de expansão concentrada.

Floeter (2007) aponta que dois fatores marcantes impulsionaram o desenvolvimento de Assis: a fundação da Diocese e a posterior construção das oficinas de trens da Estrada de Ferro Sorocabana. Essa dualidade entre as atividades religiosas, lideradas pela Diocese, e o setor ferroviário acabou sendo o principal motor de crescimento da cidade, conferindo-lhe uma estrutura urbana peculiar.

Em Ourinhos, as obras ferroviárias começaram em 1907, com a inauguração da estação ocorrendo em 1908. Uma notícia publicada pelo jornal O Estado de S. Paulo em 27 de novembro de 1909 anunciou a criação de uma agência postal na vila de Ourinhos, possivelmente localizada dentro da estação ferroviária. Esse desenvolvimento ocorreu antes mesmo de Ourinhos (sem o "s" na época) ser elevado à categoria de município, o que só ocorreu em 1918. Similar a Assis, a primeira estação de Ourinhos também foi provisória, sendo substituída por uma estrutura mais robusta em 1926, para atender à crescente demanda regional (Del Rios, 1992).

Um aspecto que diferenciava Ourinhos de Assis era sua localização estratégica na divisa entre São Paulo e Paraná. Essa posição favoreceu a implantação de uma nova linha férrea, que desempenhou um papel fundamental na fundação de outras cidades no interior do Paraná, como Londrina em 1934 e Maringá em 1948. A conexão com essas novas áreas reforçou o status de Ourinhos como um ponto de interseção entre as regiões e contribuiu para sua importância no contexto regional, enquanto Assis manteve um crescimento mais concentrado e linear em torno da infraestrutura ferroviária existente.

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 matéria com o texto apontando que “a efeito 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 Leoflora, 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 bençã 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:

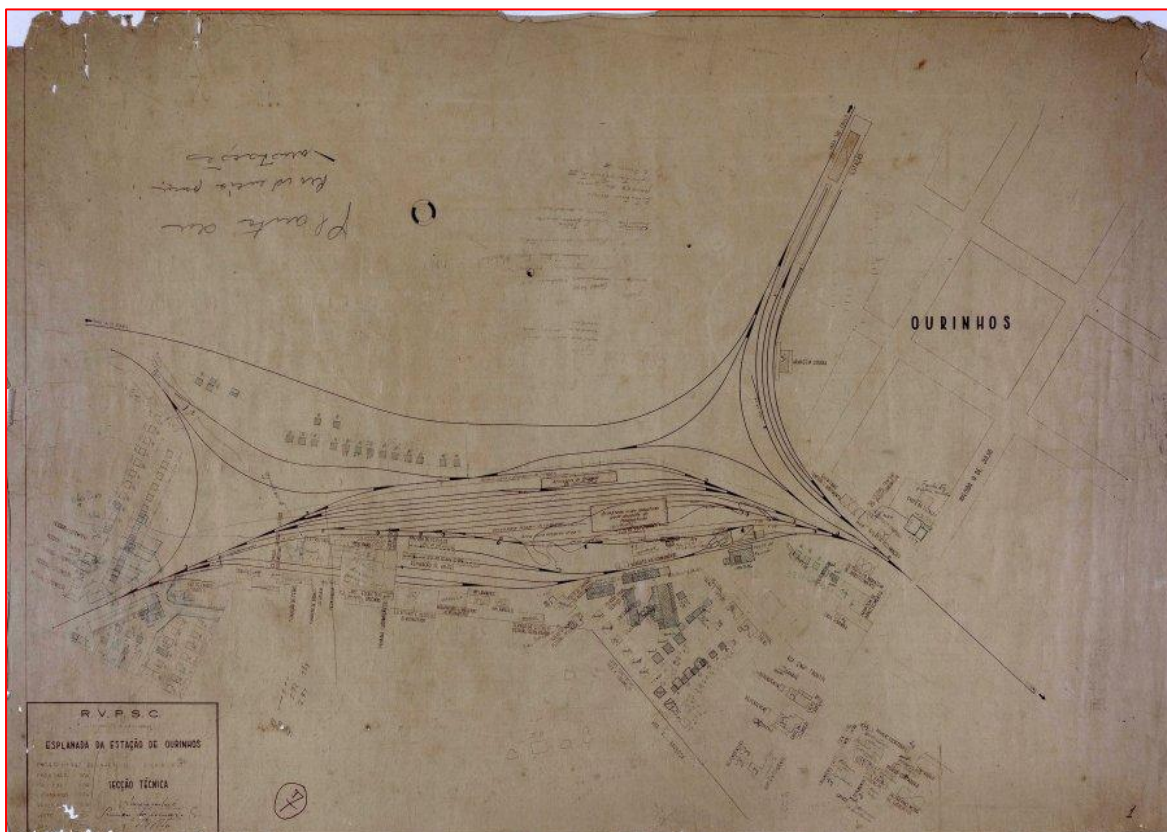
Nova estação de passageiros, área coberta – 35 x 7; 245 metros quadrados; aumento e cobertura de plataformas; remodelação de desvios; installações hydraulicas (bomba a vapor, canasalição, caixa d'água de cimento de 50 metros cúbicos); casas para o mestre da linha, feitor de turma (O Estado De S. Paulo,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

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 3).

Figura 3 – 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, havia 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 (1996), 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. Aspectos urbanos no período republicano

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.

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 elegendendo 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. A região central

de Assis contava com um número reduzido de prédios que ofereciam serviços públicos, privados ou até mesmo residências (Del Rios, 1992).

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 Universidade Estadual Paulista - UNESP 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.

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.

3. Criação dos municípios

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, 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.

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. 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.

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. Azona destinada para a formação do novo município não contem dez mil habitantes (Assis conta no máximo 2 mil habitantes) conforme resa o art. 7 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. 7 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, rejeitará o projecto.

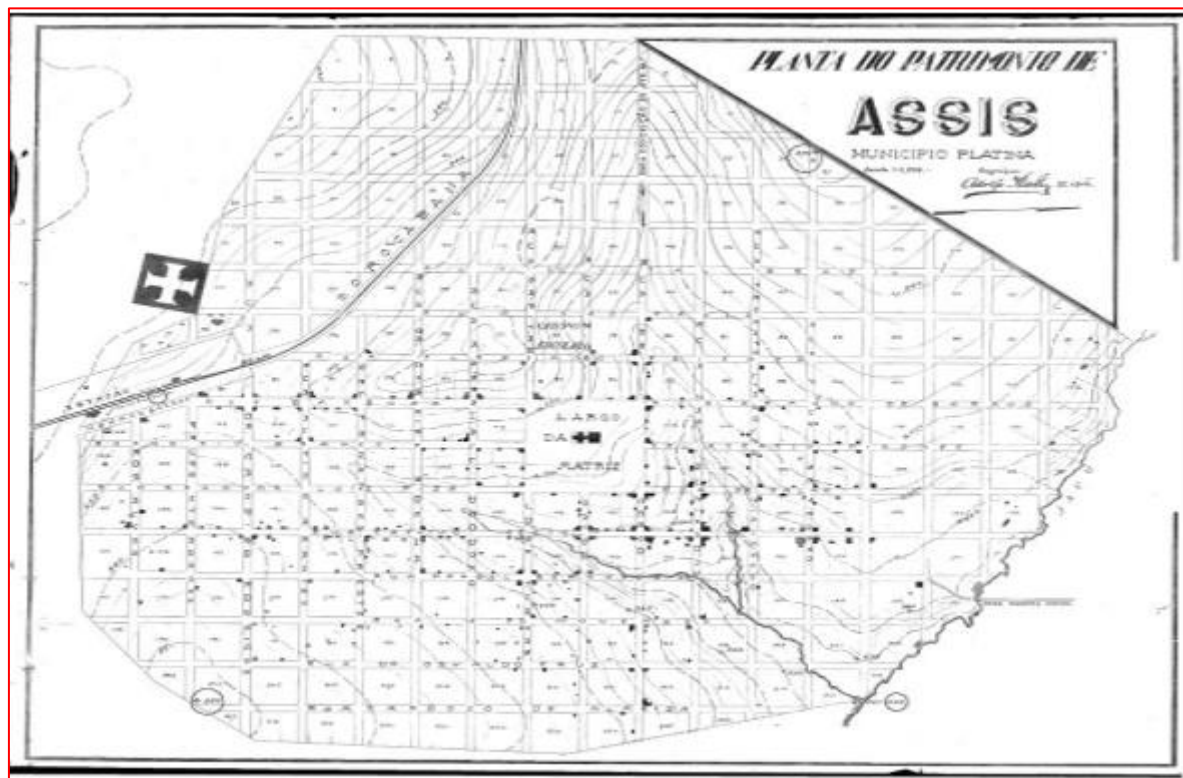
Platina, 5 de dezembro de 1916. (Senado Estadual de São Paulo, 1917, p. 15).

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 kilômetros, não terá, por isso, o grande desenvolvimento que seria para desejar”.

Além dessa argumentação, foi anexada ao processo uma planta (Figura 4), onde é possível observar a primeira representação do traçado urbano conhecido de Assis, assinada pelo engenheiro Adolfo Kloley, em 1916.

Figura 4 – Mapa do Patrimônio Bispado de Assis



Fonte: Kloley, 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 Bispedo 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 Assembleia Legislativa de São Paulo - 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. 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”.

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 districto policial seria ideal para esse districto 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 districtos.

A comissão apresenta um parecer favorável à criação do Districto 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 Districto de Paz para município. Os responsáveis pelo Districto 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 calculada 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 ás 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.

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.

4. Considerações finais

O estudo das dinâmicas urbanas e do processo de criação de municípios em São Paulo no início do século XX evidencia o papel crucial da infraestrutura ferroviária e das relações políticas na formação do território. A análise revela que as decisões políticas, muitas vezes influenciadas por interesses econômicos, tiveram um impacto direto no desenvolvimento urbano e na consolidação de novas cidades como Assis e Ourinhos. A expansão das linhas férreas não só definiu o traçado dessas cidades, mas também determinou quais núcleos urbanos prosperariam e quais seriam marginalizados.

As ferrovias, além de servirem como canais de transporte e comunicação, atuaram como catalisadores da urbanização, promovendo a chegada de novos moradores, o desenvolvimento econômico e a valorização territorial. No entanto, essa urbanização não ocorreu de maneira equitativa, sendo moldada pelos interesses das elites locais e pelos padrões de expansão definidos pelo Estado, resultando em desigualdades territoriais e em concentrações de poder.

O caso de Ourinhos e Assis ilustra claramente como a influência das elites agrárias e a estratégia de expansão territorial estiveram interligadas. A formação dessas cidades foi uma resposta tanto à necessidade de escoamento da produção agrícola quanto ao desejo de consolidação do poder político local, em que a presença das ferrovias foi um fator determinante para sua evolução. Nesse contexto, a aprovação de novos municípios foi marcada por disputas políticas, onde o controle sobre o espaço urbano estava diretamente ligado ao controle do poder político e econômico.

Outro aspecto relevante é a relação entre as políticas de desenvolvimento territorial e a consolidação de novos mercados. O fortalecimento das infraestruturas de transporte viabilizou a integração dessas novas áreas à economia paulista, impulsionando o comércio e o crescimento demográfico. Contudo, a expansão desenfreada sem uma visão sustentável gerou impactos ambientais e desafios para a gestão urbana, apontando para a necessidade de políticas mais integradas e socialmente justas.

Em suma, o processo de criação de municípios em São Paulo no início do século XX evidencia a interdependência entre infraestrutura, política e desenvolvimento urbano. A análise dos casos de Assis e Ourinhos reforça a importância de entender como os mecanismos de poder e as decisões estratégicas

moldaram o território paulista, destacando as lições a serem aprendidas para um planejamento urbano mais equilibrado e inclusivo no futuro.

Referências bibliográficas

CREDDO, D.; SAMPAIO, M. do C. **A propriedade da terra no Vale do Paranapanema: A fazenda Taquaral (1850-1910)**. 1987. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

FLOETER, R. de A. **A eficácia do IPTU progressivo como instrumento de planejamento urbano: A experiência do município de Assis, SP**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – 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.

LEVI-MOREIRA, S. **Liberalismo e democracia na dissidência republicana paulista: Estudo sobre o Partido Republicano Dissidente de São Paulo, 1901-1906**. [S. l.: s. n.], [n.d.].

MARX, M. **Nosso chão: Do sagrado ao profano**. 1. ed. São Paulo: Edusp, 1989.

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

PALLOTTA, F. P. **A ferrovia e o automóvel: Ícones da modernidade na cidade de Bauru (1917-1939)**. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Assis, 2008.

SÁVIO, M. A. C. **A cidade e as máquinas: Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930**. 2005. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

SENADO ESTADUAL DE SÃO PAULO. **Relatório das atividades legislativas**. Documento nº 1038. São Paulo: Senado Estadual de São Paulo, 1917.

SILVA, R. S. **Urdiduras e tessituras urbanas: Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis**. 1996. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 1996.

VILLACA, F. J. M. Uma contribuição à história do planejamento urbano no Brasil. In: O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 1999.