

## **Ourinhos: história e patrimônio ferroviário e industrial.**

*Ourinhos: history and railway and industrial heritage.*

*Ourinhos: historia y patrimonio ferroviario y industrial.*

### **Mariana Mamedes dos Santos**

Mestranda, UNESP, Brasil  
mariana.mamedes@unesp.br

### **Evandro Fiorin**

Professor Doutor, UFSC, Brasil.  
evandrofiorin@gmail.com

### **Laís da Silva Rodrigues**

Mestranda, UNESP, Brasil  
lais.rodrigues@unesp.br



#### RESUMO

Várias cidades do interior paulista, como é o caso de Ourinhos – SP, surgiram a partir da chegada da estrada de ferro, que foi um dos fatores responsáveis pelo avanço econômico e urbanístico no interior do Estado de São Paulo no início do século XX. Dessa maneira, o conjunto edificado decorrente da implantação da linha férrea, se tornou testemunho de um período de grandes êxitos. As edificações compreendem desde a estação ferroviária, as casas dos ferroviários, estação de mercadorias, até pátios fabris. O traçado urbano das proximidades, também traz indícios dos primórdios, desde a chegada da linha do trem. Contudo, espaços sem destinação específica estão dispostos na área central, oriundos de um processo de decadência do transporte ferroviário. A partir de então na cidade de Ourinhos, ao longo dos anos, diversas edificações que compunham a paisagem do leito férreo passaram por modificações, tanto no que diz respeito aos usos e ocupações, quanto à própria estrutura arquitetônica, por conta de reformas para adequação dos espaços para os novos usos, demolição ou abandono de alguns. Assim trabalho apresenta uma historiografia do espaço a partir dos vestígios históricos ligados à ferrovia da cidade de Ourinhos, a fim de levantar a história da formação da cidade, os edifícios ferroviários emblemáticos e seu processo de obsolescência.

**PALAVRAS-CHAVE:** Patrimônio. Ferrovia. Ourinhos.

#### ABSTRACT

*Several cities in the interior of São Paulo, such as Ourinhos - SP, emerged from the arrival of the railroad, which was one of the factors responsible for the economic and urban development in the interior of the State of São Paulo in the beginning of the 20th century. Thus, the building complex resulting from the implementation of the railway line has become a testimony to a period of great success. The buildings range from the railway station, the railroad houses, the good station, to manufacturing. The urban layout of the vicinity also brings evidence of this past, marked by the train line. However, these cities today deal with the presence of spaces with no specific destination in the central area, coming from a process of decay of rail transport. In the case of Ourinhos, over the years, several buildings that made up the landscape of the railway line went through modifications, both with regard to uses, occupations, and the architectural structure itself, due to reforms to adapt spaces for the new uses, demolition or abandonment of some. The work elaborated a historiography of the space based on the historical remains connected to the railroad of the city of Ourinhos - SP, in order to raise the history of the formation of the city, the emblematic railway buildings and their obsolescence process.*

**KEYWORDS:** Heritage. Railroads. Ourinhos.

#### RESUMEN

*Varias ciudades del interior de São Paulo, como Ourinhos - SP, surgieron de la llegada del ferrocarril, que fue uno de los factores responsables del desarrollo económico y urbano en el interior del Estado de São Paulo a principios del siglo XX. De esta manera, el complejo de edificios resultante de la implementación de la línea ferroviaria se ha convertido en un testimonio de un período de gran éxito. Los edificios van desde la estación de ferrocarril, las casas del ferrocarril, la estación de mercancías, hasta los patios industriales. El diseño urbano de la vecindad también trae evidencia de este pasado, marcado por la línea del tren. Sin embargo, estas ciudades hoy se enfrentan a la presencia de espacios sin destino específico en el área central, que surgen de un proceso de descomposición del transporte ferroviario. En el caso de Ourinhos, a lo largo de los años, varios edificios que formaban el paisaje de la vía de línea férrea han sufrido modificaciones, tanto en lo que respecta a usos, ocupaciones y la propia estructura arquitectónica, debido a remodelación para adaptar espacios para el nuevos usos, demolición o abandono de algunos. El trabajo elaboró una historiografía del espacio basada en los restos históricos conectados al ferrocarril de la ciudad de Ourinhos - SP, con el fin de elevar la historia de la formación de la ciudad, los emblemáticos edificios ferroviarios y su proceso de obsolescencia.*

**PALABRAS CLAVE:** Patrimonio. Ferrocarril. Ourinhos.

## 1 INTRODUÇÃO

Diversas cidades do interior paulista tiveram seu processo de formação influenciados pela implantação das estradas de ferro, tal como Ourinhos. O fenômeno foi bastante comum no estado de São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX. As linhas férreas tiveram grande impacto não só no processo de formação dessas cidades, como também na economia, na arquitetura, no urbanismo e na vida social como um todo.

Os vestígios históricos e arquitetônicos levantados aqui possuem uma representatividade muito forte para a cidade de Ourinhos, não apenas pela importância econômica que obteve no contexto nacional, mas também pela formação da identidade de seus habitantes, por meio da paisagem que se criou ao longo do leito férreo, do cotidiano de diversos trabalhadores, passageiros e dos laços afetivos com o lugar. Porém essas marcas do tempo estão sendo apagadas, através da má condução de políticas públicas que deveriam nortear a salvaguarda desses espaços, o que torna ainda mais importante a ampliação da discussão sobre o tema.

Ourinhos, está localizada a 370 km da capital, à oeste do estado e teve sua linha férrea instalada no ano de 1908, e a partir daí seu núcleo urbano começou a se desenvolver, marcado pela construção de uma estação, que mais tarde foi substituída por uma maior, devido às novas demandas do transporte de cargas e passageiros. As casas ferroviárias também fizeram parte dessa fase inicial da cidade, já que foram produzidas para abrigar os trabalhadores que estavam construindo a estrada de ferro, e posteriormente, aqueles que trabalhavam para manter o funcionamento da mesma. Outra edificação bastante importante ligada à ferrovia é a fábrica de oleaginosas SANBRA, que tinha parte de seu pátio fabril cortado pela linha férrea, e passou a compor a paisagem do leito férreo a partir de 1940. Ao longo dos anos o processo de ascensão da ferrovia foi trazendo grande pujança, mas perdeu forças no cenário nacional por conta de crises econômicas e da mudança dos investimentos nacionais, não mais no transporte ferroviário, mas sim no rodoviário. Isso fez com que grande parte dessas edificações e esse amplo espaço ocupado pela infraestrutura da ferrovia, se tornasse obsoleto, o que resultou em grandes áreas sem um uso específico localizadas nos centros dessas cidades, que atrelado a falta de investimentos públicos e especulação imobiliária, nos leva ao quadro atual de discussão da gestão e salvaguarda desse patrimônio.

## OBJETIVOS

O presente artigo apresenta o surgimento da cidade de Ourinhos-SP, assim como a importância que a chegada da linha férrea teve para o desenvolvimento do núcleo urbano, as edificações mais representativas, no tempo e no espaço urbano, e as transformações que tiveram ao longo dos anos. Ele integra uma pesquisa mais ampla e que está em andamento sobre os processos de usos e ocupações e deterioração do antigo leito férreo de Ourinhos até atualidade.

## METODOLOGIA

Durante as leituras, foi possível perceber que a grande maioria dos estudos relacionados à ferrovia estão associados a segregação socioespacial, devido ao fato de a linha férrea passar pelo meio da cidade, outro ponto bastante abordado nas pesquisas é o resgate das lembranças do início da formação da cidade. Esses estudos contribuíram para a compreensão e construção

dos aspectos históricos e sociais desses locais, que foram imprescindíveis para elaborar a historiografia do espaço, que teve como pressuposto entender o processo de formação da cidade, quais são os edifícios ferroviários mais emblemáticos e o processo de obsolescência deles a partir do olhar arquitetônico.

## 2 FORMAÇÃO DA CIDADE DE OURINHOS – SP

O núcleo urbano de Ourinhos (figura 1) começou a se formar entre os anos de 1908 e 1910 (figura 2), por conta “da expansão das estradas de ferro para o oeste do estado de São Paulo” (SILVEIRA, 2010). O primeiro trecho da linha férrea implantado na cidade, sob o comando da Sorocabana Railway Company, em direção ao Rio Paraná, chegou em 1908 e nessa época os únicos moradores eram alguns tropeiros, pequenos agricultores e os próprios trabalhadores do empreendimento. Del Rios (2015) afirma que as casas desses trabalhadores, deram início a formação do núcleo urbano e que o traçado urbano era inovador em comparação com as cidades mais antigas do estado, era retilíneo e as avenidas e ruas eram largas.

Figura 1. Mapa de localização



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, MODIFICADA PELOS AUTORES, 2020.

Em 1908 Coronel Jacinto Ferreira de Sá, que possuía vários contatos políticos, já era proprietário de parte das terras da fazenda Furnas, a mesma em que grande parte do território de Ourinhos está localizado, e em decorrência disso, conseguiu com esse primeiro trecho da ferrovia fosse implantado de forma a favorecer suas terras. Ele então passou a fazer parte do grande grupo de fazendeiros, que viu na especulação imobiliária uma ótima forma de lucrar. As terras então, foram loteadas para a construção das casas dos trabalhadores, e em 1910, o Coronel adquiriu mais 1.230 alqueires da Fazenda Furnas.

Nesse período inicial a cidade era distrito de paz de Salto Grande – SP; e só em 1918, foi elevada à categoria de Município, impulsionado pelos próprios moradores, em sua maioria fazendeiros (DEL RIOS, 2015). Nesse mesmo momento ocorreram: a continuação da expansão da Estrada de Ferro da Sorocabana até Assis-SP e o Governo Federal assume o controle da Companhia. Outro fator importante nessa época, foi a proximidade com o Norte do Paraná e a

localização na região da Média Sorocabana, que transformou a cidade em um local estratégico do ponto de vista econômico (IZIDORO; SILVEIRA, 2008).

Entre 1923 e 1925 um trecho ferroviário foi construído ligando Ourinhos e Cambará, estado do Paraná, pois havia uma demanda de importação de mercadoria para o porto de Santos, da cidade paranaense. Essa estrada de ferro ficou conhecida como Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Logo em seguida, foi construída uma nova Estação Ferroviária na cidade de Ourinhos, de porte maior, para atender a quantidade de usuários que aumentou (LOPES, BRAGA, 2014).

Em 1928, Ourinhos tornou-se sede da ferrovia que ligava os dois estados, e o engenheiro James Maurice Adamson, veio de Londres para realizar uma “modernização da via permanente e do material rodante” (LOPES, BRAGA, 2014). Foram implantados: uma oficina pré-fabricada, importada da Inglaterra, para manutenção do material rodante, almoxarifado, depósitos de óleo e inflamável e o pátio de manobras, com dois desvios e triângulo de reversão, novas locomotivas, carros de passageiros, vagões cobertos e gôndolas, todos trazidos de Londres e montados nas oficinas recém construídas (LOPES, BRAGA, 2014).

**Figura 2: Mapa da expansão do núcleo urbano e localização das edificações emblemáticas.**



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, MODIFICADA PELOS AUTORES, 2020.

**Figura 3: Primeira, segunda e atual estações ferroviárias.**



Fonte: ACERVO PREFEITURA MUNICIPAL DE OURINHOS, 2020.

No início dos anos 1940, como resposta à crise do café, que atingiu o estado de São Paulo, iniciou-se o processo de implantação de fábricas em Ourinhos. Entre as que mais se destacaram, daremos enfoque para a SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro), que produzia óleo vegetal, a partir das sementes de algodão, amendoim e mamona. A fábrica, que tinha parte da linha férrea dentro de seu pátio fabril para facilitar o embarque e

desembarque de produtos, era conhecida pelos moradores como “Moinho Santista” (LIBERATO, 2017).

### 3 EDIFÍCIOS EMBLEMÁTICOS

Podemos observar nas origens históricas da cidade, algumas edificações que se destacaram durante a formação do núcleo urbano, a exemplo das casas dos ferroviários - o primeiro passo em direção à urbanização da cidade - assim como a primeira estação ferroviária, que marca a chegada da linha férrea. Já a segunda estação construída na cidade evidenciou o progresso das estradas de ferro na cidade, mesmo em uma época em que as ferrovias estavam enfrentando uma crise. Outra edificação bastante emblemática em Ourinhos, é o complexo fabril da SANBRA (figura 04), que se distancia desse período inicial de formação urbana, mas por muito anos compôs a paisagem do leito férreo.

A primeira estação ferroviária de Ourinhos, foi construída em 1908 (figura 03), era uma edificação mista e vernácula, em que as divisórias internas foram construídas em madeira, já a parte externa em concreto, a cobertura apresenta um telhado de duas águas em telha cerâmica. Ao que se pode constar nos materiais de leitura, sua divisão interna também acompanhava a simplicidade externa, pois possuía uma plataforma de embarque, a bilheteria e depósito de mercadorias. Já a segunda estação, construída em 1926 e em operação até 1969, possuía algumas características diferentes da primeira. A construção era totalmente em concreto, a cobertura era de quatro águas e manteve o uso de telhas cerâmicas, e visivelmente maior que sua antecessora. Sua fachada também era mais robusta que a primeira, com ornamentos na platibanda na fachada principal, uma escadaria que levava ao interior do edifício. Apesar de não haver registros sobre o programa de necessidades da edificação, sabe-se que tanto a parte externa quanto a interna atendiam aos requisitos da Companhia São Paulo-Paraná. A construção que substituiu a segunda estação, possuía característica distintas das demais, com traços mais simples e sem nenhum ornamento, assim como uma repetição de módulos que provavelmente dividem os espaços internos.

As casas ferroviárias foram construídas ao redor da ferrovia, sendo que algumas dessas construções são datadas do ano de 1920, ou seja, quase dez anos após o início da implantação das mesmas as residências destinadas aos trabalhadores da ferrovia ainda estavam sendo construídas. Por conta disso, algumas foram construídas em madeira (figura 08) e outras com concreto (figura 09), e dependo do cargo em que o funcionário ocupava na estação, maior ou menor era o requinte delas. Sua cobertura nas casas mais simples era um telhado de duas águas e nas mais elaboradas de quatro águas, em ambas a telha era cerâmica. As casas menos rebuscadas apresentavam uma fachada sem ornamentos, já as demais apresentavam uma fachada mais elegante com ornamentos na platibanda e uma varanda frontal. Também não ficou evidente a divisão interna das casas durante as leituras.

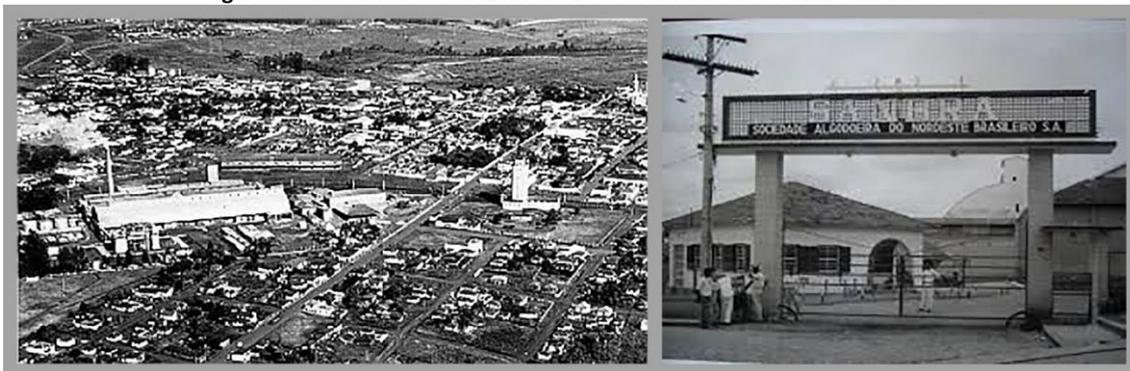
Figura 4: Casas ferroviárias em madeira e em alvenaria.



Fonte: ACERVO PREFEITURA MUNICIPAL DE OURINHOS, 2020.

O complexo industrial da SANBRA foi construído numa extensa área ao longo da linha férrea, e apesar de não pertencer oficialmente a nenhum bairro, fica próximo ao centro da cidade. O complexo era composto por galpões de extração de óleo vegetal, um prédio, quatro casas residenciais, refeitório, banheiros, vestiários, salão de refeições, cozinha, laboratórios, e a caixa d'água. Diferente das edificações já citadas, durante as leituras o complexo fabril da SANBRA apresentou informações mais precisas quanto ao programa de necessidades das instalações do que quanto à sua forma e materiais, o que foi dificultado pela falta de imagens desses edifícios.

Figura 5: Vista aérea da SANBRA em 1960 e fachada da SANBRA em 1950.



Fonte: DISPONÍVEL EM < <https://ourinhos.blogspot.com> > ACESSO EM: 05/2020.

#### 4 PROCESSO DE OBSOLESCÊNCIA

No cenário nacional e regional, entre os anos de 1920 e 1930, as ferrovias começaram a perder seu impacto econômico, devida à crise do café, sendo que em 1950 iniciou-se o processo de declínio desse sistema viário, quando os investimentos governamentais se voltaram para as estradas de rodagem, o que contribuiu para a queda da força econômica das ferrovias. Em consequência desse contexto de desvalorização do transporte ferroviário, houve diversas trocas de comando das ferrovias paulistas, Ourinhos passou por três direções diferentes, a

primeira foi a Sorocabana Railway (1908-1919), depois passou para o Governo do Estado de São Paulo (1919-1971), em seguida ficou aos comandos da estatal FEPASA (1971-1998), e atualmente a Sul Atlântica (1998-) está no comando das operações realizadas no complexo ferroviário de Ourinhos. Foi apenas em 1999, que a Ferrovia de Ourinhos deixou de conduzir passageiros, mas até hoje há o transporte de produtos, em sua maioria combustíveis.

Em 1997, houve um projeto de revitalização e restauração da ferrovia e do seu entorno. Uma das soluções adotadas foi a instalação do museu da cidade, no prédio da primeira estação ferroviária a partir de um convênio entre a prefeitura e a Fepasa. Além da estação, foram restauradas algumas casas ferroviárias que se localizam em frente à estação (CUNHA, 2008).

Durante esse processo, algumas partes importantes das edificações foram perdidas, o telhado da primeira estação e do edifício de cargas foi retirado, o que fez com que aumentasse ali a incidência solar, que junto com a substituição das portas de madeira por portas de vidro, contribuiu para tal condição, sem contar que o ambiente ficou completamente inadequado para o abrigo de peças e arquivos do museu (seu novo uso). Entretanto, isso não interferiu na instalação do museu no edifício. Já as casas dos trabalhadores que também fizeram parte desse processo, não tiveram nenhuma de suas características alteradas, apenas pintura e projeto paisagístico.

Essas mudanças se concentraram no entorno mais próximo da estação, e a SANBRA não foi inserida nesse processo, o pátio fabril, que foi utilizado até 2006 pela Bunge alimentos, se tornou um grande vazio e não recebeu nenhum tipo de proteção, com isso as edificações foram se deteriorando, e grande parte dos edifícios foram demolidos, restando apenas o prédio do refeitório. Recentemente, na parte do terreno em que a fábrica funcionava, foi construído um shopping.

Há alguns anos, houve uma movimentação por parte dos moradores, a favor da retirada dos trilhos, motivados pelos acidentes ocorridos envolvendo os trens cargueiros e pela periculosidade dos produtos transportados. Estudos, relacionando os recortes que a linha faz no traçado urbano analisam o processo de segregação social e podem ser destacados aqui os artigos "OURINHOS-SP: FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E DINÂMICA ECONÔMICA NO CONTEXTO REGIONAL", com autoria de Altair Aparecido de Oliveira Filho e Marcio Rogério Silveira, "O IMPACTO SOCIOESPACIAL DA FERROVIA NO ESPAÇO INTRAURBANO DE OURINHOS/SP", escrito por Kivam Arruda Izidoro e Márcio Rogério Silveira e por fim "A GÊNESE DE OURINHOS -SP: A CIDADE "ACIMA DA LINHA" E "ABAIXO DA LINHA", de Franciele Miranda Ferreira Dias.

**Figura 6: Museu ferroviário, casas dos ferroviários e shopping implantado no terreno da antiga SANBRA atualmente.**



Fonte: ACERVO PESSOAL LAÍSE LIBERATO E GOOGLE IMAGENS, 2020.

## 5 CONCLUSÕES

O artigo apresentou uma historiografia da cidade de Ourinhos, sintetizando o período de sua criação, dando ênfase para a estrutura ferroviária que teve grande impacto no processo de desenvolvimento da malha urbana, das suas edificações mais marcantes, até o processo de declínio dessas estruturas. Assim, a partir desse trabalho foi possível compreender de forma contextualizada a relação entre história e a arquitetura do espaço. Apesar da cidade de Ourinhos possuir um processo de formação bastante semelhante ao de outras cidades do interior paulista, foi possível perceber que houve momentos em que existiu um esforço para fazer da estrutura ferroviária um espaço cultural de uso intenso. O fato é que, hoje em dia, há uma vontade da população em negar a linha férrea, sobretudo, na movimentação dos moradores para sua retirada e um processo de gentrificação que se mostra capaz de apagar os rastros dos antigos complexos fabris existentes.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AQUINO, Maurício de. **A VÓS SUSPIRAMOS NESTE TREM DA VIDA: catolicismo, criação religiosa e identidade na devoção a Nossa Senhora Aparecida do Vagão Queimado de Ourinhos – SP (1954-2006)**. 2007. 195 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de, Assis - SP, 2007. 208 p. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/93448>>. Acesso em 28 mar. 2020.

ARAÚJO, Débora Fernandes de; CUNHA, Fabiana Lopes da; PINTO, Maria Inez Machado Borges. **POSSEIROS E PIONEIROS NAS FRONTEIRAS DO CAFÉ: A OCUPAÇÃO DA TERRA NA FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE OURINHOS**. CONGRESSO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA, 4., 2007, Águas de Lindólia. Anais... São Paulo: PROEX; UNESP, 2007, p. 46 Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/145241>>. Acesso em 10 abr. 2020.

ARAÚJO, Débora Fernandes de; CUNHA, Fabiana Lopes da. **A ocupação da terra na formação do município de Ourinhos-SP**. Revista Geografia e Pesquisa, Universidade Estadual Paulista, vol. 5, n. 1. p. 39-58. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/>>. Acesso em 10 abr. 2020.



ARAÚJO, Johnny Lucas Borges; CUNHA, Fabiana Lopes da; SILVA, Graziela Araujo da; ZANCHETTA, Juliana de Fátima; BARACHO, Rafael Freire; FLORENTINO, Raiane; NAKADAKARI, Roberta; BARROS, Thiago Pereira de. **TRILHOS DA MEMÓRIA E A MEMÓRIA DOS TRILHOS: A EXPANSÃO E REVITALIZAÇÃO DO MUSEU HISTÓRICO DE OURINHOS.** CONGRESSO DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA, 6., 2011, Águas de Lindólia. Anais... São Paulo: PROEX; UNESP, 2011, p. 234 Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/145836>>. Acesso em 28 mar. 2020.

CUNHA, Fabiana Lopes da. **HISTÓRIAS E MEMÓRIAS AO REDOR DOS TRILHOS.** Um Relato Histórico do Museu de Ourinhos e do Conjunto “Benedito da Silva Eloy”. 1. ed. Ourinhos: UNESP/Campus Experimental de Ourinhos, 2008. 54 p. Disponível em: < <https://books.google.com.br>>. Acesso em 28 mar. 2020.

DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos.** Memórias de uma cidade paulista. 2. ed. rev. e ampl. Cornélio Procópio: UENP, 2015. 286 p. Disponível em: < <http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2015-jdr-ourinhos.pdf>>. Acesso em 28 mar. 2020.

FERREIRA DIAS, Franciele Miranda. **A GÊNESE DE OURINHOS – SP: A CIDADE “ACIMA DA LINHA” E “ABAIXO DA LINHA”.** Revista Geoingá. Revista do programa de pós-graduação em geografia, vol. 6, n. 1, p. 46-61, 2014.

FILHO, Altair Aparecido de Oliveira; SILVEIRA, Marcio Rogério. **OURINHOS-SP: FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E DINÂMICA ECONÔMICA NO CONTEXTO REGIONAL.** 15 f. Iniciação Científica (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Orientador: Marcio Rogério Silveira. Disponível em: < <https://bv.fapesp.br> >. Acesso em 15 abr. 2020.

FUINI, Lucas Laigalini; HORI, Ivana Iyulka. **OS ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS NA REGIÃO DE OURINHOS-SP-Brasil: DINÂMICA SOCIOPRODUTIVA E DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL.** Revista do Desenvolvimento Regional, Universidade de Santa Cruz do Sul, vol. 19, n. 1 (2014) p. 236-260. Disponível em:< <https://online.unisc.br>>. Acesso em 10 abr. 2020.

IZIDORO, Kivam Arruda; SILVEIRA, Marcio Rogério. **O IMPACTO SOCIOESPACIAL DA FERROVIA NO ESPAÇO INTRA-URBANO DE OURINHOS/SP 2007.** 17 f. Iniciação Científica (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Orientador: Marcio Rogério Silveira. Disponível em: < <https://bv.fapesp.br> >. Acesso em 15 abr. 2020.

LEITE, Augusto. **A APRESENTAÇÃO HISTÓRICA COMO MÉTODO HISTORIOGRÁFICO DE WALTER BENJAMIN.** Revista de Teoria da História, Universidade Federal de Goiás, ano 8, vol. 15, n. 1, p. 104-126, abr. 2016. Disponível em:<<https://www.revistas.ufg.br/teoria/article/view/41048/22442>> Acesso em 28 mar. 2020.

LIBERATO, Laíse Fátima de Oliveira. **DA MEMÓRIA AO PARQUE: REQUALIFICAÇÃO NO VAZIO DA ANTIGA SANBRA DE OURINHOS.** Dissertação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Paulista - UNIP, Assis - SP, 2017. 112 p.

LOPES, José Carlos Neves; BRAGA, Newton C. **MEU PAI E A FERROVIA...** Uma breve história fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná 1924-1944. 1. ed. Cornélio Procópio: UENP, 2014. 65 p. Disponível em:< [http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2014-jcn-meu\\_pai\\_e\\_a\\_ferrovia.pdf](http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2014-jcn-meu_pai_e_a_ferrovia.pdf)>. Acesso em 10 abr. 2020.

SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **OURINHOS/SP:FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UMA ECONOMIA REGIONAL E DEMAIS ESTUDOS.** Ourinhos: Unesp, 2010. 260 p. Disponível em:< <https://bv.fapesp.br/> >. Acesso em 10 abr. 2020.

VICENTE, Ana Paula Zimiani. **PARQUE DA SANBRA: Requalificando um vazio urbano em Ourinhos.** Dissertação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente - SP, 2015. 69 p. Disponível em: < <https://repositorio.unesp.br/>>. Acesso em 30 mar. 2020.