



## ASSIS: PATRIMÔNIO AO LONGO DO ANTIGO LEITO FÉRREO

Mateus Iamarino Farto Pereira <sup>1</sup>

Evandro Fiorin <sup>2</sup>

### RESUMO

A área central das cidades do interior do Estado de São Paulo foram berço de instalação e espaço primordial do sistema de transporte de maior importância no Brasil, na primeira metade do século XX: a ferrovia. Esta consagrou-se como fator determinante para a prosperidade de muitos municípios, como é o caso de Assis, no oeste paulista. Entretanto, com as mudanças oriundas nesse meio de transporte, sucede-se a subpujança e o seu declínio, promovendo, por conseguinte, a derrocada das áreas centrais das cidades por onde passava a ferrovia. Assim, esta investigação estuda a área central, contígua ao antigo leito férreo da cidade de Assis-SP, a história da formação da região central e do próprio leito férreo, suas intrínsecas relações socioespaciais, seus espaços residuais, os vestígios da ferrovia e lugares prenhes de cultura, uso e representação social, registrados por meios digitais e cartográficos, buscando inventariar o patrimônio ferroviário ainda existente.

**PALAVRAS-CHAVE:** Áreas abandonadas. Antigo leito férreo. Patrimônio.

### **ASSIS: HERITAGE OVER THE RAILROAD COACH**

#### ABSTRACT

*The central area of the inner cities of São Paulo state were cradle of installation and primordial space of the most important transport system of Brazil, in the first half of the 20<sup>th</sup> century: the railway. It was established as a determinant factor to the prosperity of many cities, as Assis, situated in the west of the state. However, with*

---

<sup>1</sup> Estudante de Arquitetura, Iniciação Científica PIBIC-CNPq, FCT-UNESP, foca.mateus@gmail.com

<sup>2</sup> Doutor em Arquitetura e Urbanismo, FCT-UNESP, evandrofiorin@fct.unesp.br



*the changes that happened in this way of transportation, occurred its declension, promoting, also, the decline of the central areas of the cities that were crossed by the railway. Therefore, this investigation studies the central area, neighbor to the old railroad coach, its intrinsic social-spatial relations, residual spaces, the railroad vestiges and places pregnant with culture, usage and social representation, registered by digital and cartographic media, aiming to inventory the railway heritage still existent.*

**KEY-WORDS:** Abandoned areas. Heritage. Old railroad coach.

## **ASSIS: PATRIMONIO A LO LARGO DE LO FERROCARRIL**

### **RESUMEN**

*El área central de las ciudades en el estado de São Paulo, cuna de la instalación y espacio primordial del sistema de transporte más importante de Brasil en la primera mitad del siglo XX: el ferrocarril. Esta fue aclamado como un factor determinante para la prosperidad de muchas ciudades, como Assis, en el oeste de São Paulo. Sin embargo, con los cambios resultantes de este medio de transporte, si tiene éxito subpujança y su declive, por lo tanto, promover el colapso de las áreas centrales en las ciudades que el ferrocarril pasó. Por lo tanto, esta investigación estudia la zona central, junto a la vieja cama de hierro en la ciudad de Assis-SP, la historia de la formación de cama de hierro central y propia, sus relaciones socio-espaciales intrínsecas, sus espacios residuales, restos de ferrocarril y lugares cultura embarazada, el uso y la representación social y grabada por medios digitales y cartográficos, buscando el inventario del patrimonio del ferrocarril todavía existente.*

**PALAVRAS-CHAVE:** Áreas abandonadas. Cama de hierro antigua. Patrimonio.

### **1. INTRODUÇÃO**

Este trabalho é parte de uma pesquisa mais ampla, que objetiva compreender áreas urbanas de importância pública de várias cidades do noroeste



paulista, acometidas por processos de deterioração, assim como, suas intrínsecas relações socioespaciais. Nesse sentido ativemo-nos aqui ao contexto da área central contígua ao antigo leito férreo da cidade de Assis, para análise da sua formação urbana, evolução histórica, patrimônio, modernização e declínio, no decorrer dos últimos anos.

Assis foi fundada em 1905, com a vinda de fazendeiros e a demarcação do seu território. Teve sua economia baseada nas atividades agropecuárias, com o cultivo do algodão. Em 1914, chega a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e nesse momento torna-se ponto de convergência para o escoamento do café em toda a região, motivo que fez com que a cidade fosse elevada à condição de município em 1917.

O crescimento urbano de Assis foi estruturado pela ferrovia, a qual foi um importante meio de transporte de pessoas e da produção. Porém, com o passar dos anos, tendo em vista os estímulos ao transporte rodoviário, o conseqüente abandono da malha ferroviária no Estado de São Paulo e o anseio por modernização, o pátio ferroviário de Assis foi desativado. Sendo assim, toda a área central da cidade foi reurbanizada e vem sofrendo intervenções, que aceleram a deterioração de alguns espaços emblemáticos e edifícios, os quais este trabalho busca levantar e analisar para um posterior inventariamento.

## **2. ASSIS: CRESCENDO COM OS TRILHOS, ASPECTOS DE SUA FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

### **2.1) Contexto histórico da cidade e a chegada dos trilhos em Assis**

A cidade de Assis fica no Oeste do Estado de São Paulo, a 450km da capital paulista. Sua história teve início quando o fazendeiro José Theodoro de Souza, vindo de Pouso Alegre/MG chegou à região, em 1885. Na época, o Sertão do



Paranapanema<sup>3</sup> (nome pela qual a região era conhecida) era ocupado por índios Kaingang<sup>4</sup>. José Theodoro tomou posse dessas terras e fundou Campos Novos do Paranapanema e Conceição de Monte Alegre, hoje Distrito de Paraguaçu Paulista. Na mesma época, natural de Baependi-MG, o Capitão Francisco de Assis Nogueira<sup>5</sup> adquiriu terras de seu amigo José Theodoro de Souza perfazendo, em 01 de julho de 1905, uma doação de 80 alqueires para a constituição de um patrimônio.

A doação foi recebida pela paróquia de Campos Novos do Paranapanema (hoje Campos Novos Paulista), sob invocação da Sagrado Coração de Jesus, São Francisco de Assis e Obra Pia do Pão de Santo Antônio. O povoado tomou o nome do doador, Assis, e se desenvolveu em torno da modesta capela de pau-a-pique coberta de sapé, erguida no local onde hoje está a catedral. Após o extermínio,

---

<sup>3</sup> É assim chamada a região do Vale do Rio Paranapanema, cujas primeiras tentativas de povoamento ocorreram no início do século XVII, com as missões jesuítas espanholas para reunir e catequizar os índios guaranis. Tal tentativa de povoamento não teve vida longa, pois no fim do século XVII, as missões haviam sido destruídas por bandeiras paulistas. Por volta de 1850, um lavrador mineiro de nome José Theodoro de Souza, de Pouso Alegre (MG), veio para a Província de São Paulo, com o fim de tomar posse de terras, na região do 'Sertão do Paranapanema'. De Pouso Alegre, passou por Mogi Mirim, Botucatu, Lençóis, São Domingos, e atingiu o Rio Turvo. Dalí, seguiu pela região dos campos, através da linha do espigão Peixe-Paranapanema, até o Ribeirão Figueira. Voltou para Pouso Alegre após tal empreitada, e sua família decidiu por segui-lo em seu retorno ao Vale do Paranapanema. Fundou, nas barrancas do Rio Turvo, a povoação de São Pedro do Turvo, onde permaneceu a maior parte de seus dias. Fundou posteriormente Campos Novos do Paranapanema e Conceição de Monte Alegre. cf. BRAY, S. C. *Os primeiros povoadores e a posse da terra no Vale do Paranapanema*. **Boletim de Geografia**, v. 5, n. 1, p. 7, 1987.

<sup>4</sup> Os índios Kaingang apareceram pela primeira vez durante um levantamento fluvial dos rios Tietê e Paraná realizado pelo Brigadeiro Sá e Faria, em 1773. Nas primeiras décadas do século XX, a região cortada pelos rios São José dos Dourados, Tietê, Feio, Aguapeí, do Peixe e Santo Anastácio era conhecida como o "sertão desconhecido", apenas habitada por índios considerados pela população paulista perigosos e hostis. Apenas a partir de 1850 começou a colonização da região, através de núcleos de subsistência, da expansão cafeeira e da implantação de estradas de ferro, fazendo com que conflitos com os Kaingang se iniciassem. Em 1912, o Serviço de Proteção aos Índios (órgão federal) organizou uma "pacificação" dos Kaingang. Tal "pacificação" não trouxe melhoras à tribo, que, em 15 anos, teve seu número de indivíduos reduzido em mais de 80%, o que não difere de um extermínio impiedoso dos nativos. cf. MOTA, L. T.; NOELLI, F. S.; TOMMASINO, K. **Uri e Wãxi: Estudos Interdisciplinares dos Kaingang**. Londrina, Editora da UEL, 2000.

<sup>5</sup> Francisco de Assis Nogueira Filho, também mineiro, nasceu em 1821. As terras do Vale do Paranapanema, antes habitadas pelos Kaingang e tomadas por José Theodoro de Souza, foram divididas em glebas e vendidas a outros desbravadores, como o Capitão Francisco de Assis Nogueira. De sua gleba, Assis doou 80 alqueires para a construção de uma capela. cf. GUIA ASSIS, **História de Assis**. Disponível em: < <http://www.guiaassis.com.br/historia-de-assis> > (Acesso em: 25 nov. 2014).





expulsão ou domesticação dos nativos, os novos ocupantes tiveram como atividade econômica predominante a plantação de milho, fumo e a criação de porcos.

Vindos de Campos Novos pelos campos dos espigões, passando pelas nascentes do córrego Santa Rosa, transpondo o córrego Bebedouro e, a seguir, os rios Pari e Veado, os carreiros e tropeiros faziam pouso na barra do rio Taquaral, onde veio a se formar a cidade de Platina. Utilizando o espigão existente entre os córregos Faxina, Prato e Lageado, do lado esquerdo, e o Óleo, do lado direito, indo até a barra do córrego do Barreiro no Pirapitinga e cruzando as águas denominadas Funda, Caçador, Pavão e Matão, os viajantes encontravam no divisor de águas, localizado entre a Barra Funda e o Jacu, seu próximo ponto de parada.<sup>6</sup>

Com apenas algumas ruas mal definidas, sem caráter institucional de cidade, com atividades econômicas do tipo de subsistência, malgrado a expansão das poucas plantações de café existentes, Assis, antes da chegada da ferrovia, era um povoado rústico, de população pequena e esparsa, suas atividades fundamentavam-se por estabelecimentos agrários modestos e os hábitos de vida de sua população pautavam-se por valores sacros, prosaicos e eclesiásticos. (MACHADO, 2005, p. 35).

---

<sup>6</sup> Podemos perceber melhor, através da Figura 1, o trajeto dos colonizadores do Vale do Paranapanema e as relações entre as cidades do interior paulista, nessa “linha colonizadora”, saindo de Minas Gerais e conectando Presidente Epitácio, Presidente Prudente, Rancharia, Quatá, Paraguaçu Paulista, Conceição do Monte Alegre, chegando a Assis, e continuando para o Leste de São Paulo. É interessante notar que este acabou sendo muito semelhante ao caminho de construção e passagem da ferrovia, nos séculos XIX e XX, e posteriormente da construção das rodovias que atualmente interligam tais cidades.

---





surgidas com esse sistema de transporte e comunicação e a vinda dos primeiros trabalhadores envolvidos em tal empreitada fizeram do ano de 1913 um marco no crescimento de Assis. Atividades comerciais, como padaria, armazém, serraria, máquina de beneficiar algodão e de arroz, olaria, açougues suínos e bovinos, atendiam primordialmente a população do campo. Foi em 1913 que se estabeleceu a primeira farmácia e chegou a Assis seu primeiro médico, Dr. José Vieira da Cunha e Silva. Nesse ano, foi instalada a primeira sala de aula, particular, tendo como professor o Capitão Francisco Rodrigues Garcia<sup>8</sup>, que atendia às crianças das vinte residências urbanas, então existentes.

Não obstante, com a ferrovia, uma fase de transposição para uma forma de exploração econômica e especializada em moldes de produção intensiva voltada para um mercado específico seria posta em marcha e o crescimento demográfico da população que se colocaria sob sua égide seria um componente marcante de toda a sua história (MACHADO, 2005, p. 35).

A cidade teve, assim, seu crescimento associado à ferrovia, elemento propulsor do desenvolvimento. A Companhia contribuiu também, de forma direta, para o início do cultivo da lavoura cafeeira, fazendo do município um ponto de convergência de toda a região. Principal evidência disso é que, logo após a chegada da Ferrovia Sorocabana, começou a preparação da elevação de Assis a município, através das condições exigidas na lei estadual nº 1038, de 1906, de maneira que,

---

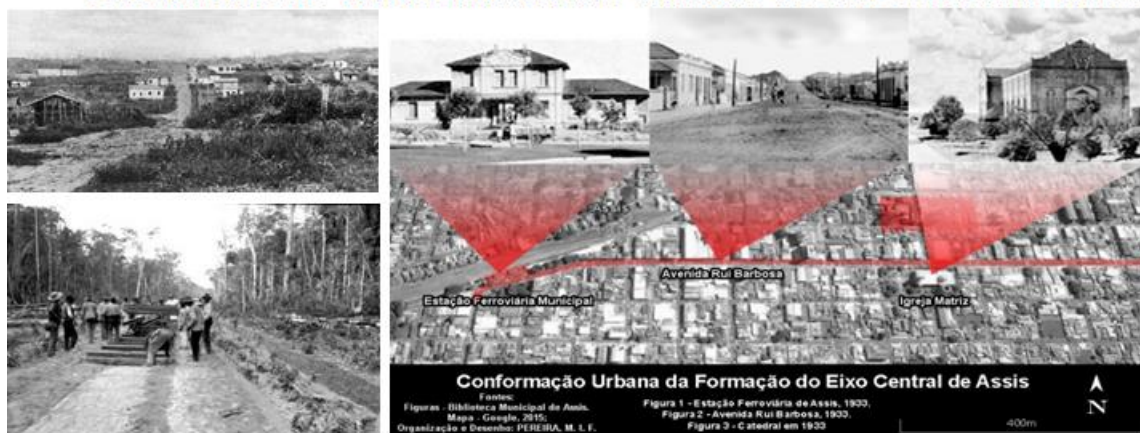
<sup>8</sup> Com a abdicação de D. Pedro I, em 1831, foi criada a Guarda Nacional (chamada pelo povo de “guarda burguesa”, uma milícia civil que representava o poder armado dos proprietários, passando a patrulhar as ruas e as estradas, substituindo as forças nacionais derrubadas pelos revolucionários. Quem tivesse recursos para assumir os custos com uniformes e armas necessárias (200 mil réis de renda anual nas cidades e 100 mil no campo) poderia integrar a guarda. Assim, o Governo da Regência (1831-1842) colocou postos militares à venda, podendo então os proprietários e seus próximos adquirirem os títulos de tenente, capitão, major, tenente-coronel e coronel da Guarda Nacional (não havia o posto de general, prerrogativa exclusiva do Exército). Assim é que com o tempo, o coronel passou automaticamente a ser visto pelo povo comum como um homem poderoso de quem todos os demais eram dependentes. É por essa razão que encontramos muitas nomeações de capitães e coronéis, durante o período da Economia Cafeeira e seus colonizadores, que nem sempre se relacionam a figuras militares. cf. PANG, E. **Coronelismo e oligarquias**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.



em 20 de dezembro de 1917, foi criado o município de Assis, desmembrando-o de Platina<sup>9</sup>.

A passagem dos trilhos e a instalação de seus equipamentos alteraram a paisagem urbana da cidade. A estação, construída a setecentos metros da igreja, criou um eixo linear de crescimento em direção ao oeste. Como principal equipamento de transporte e comunicação, atraiu para seus arredores a atividade comercial, fazendo concorrência ao próprio centro, então, ainda marcado pela presença da igreja. A avenida da estação – paralela à rua principal Capitão Assis – projetada em 1918, ligava o prédio da estação à igreja, em cujo percurso foram surgindo construções comerciais, residenciais, hotéis e de lazer. Esta avenida, denominada Rui Barbosa, permanece até os dias de hoje como principal avenida da cidade e centro de comércio. Em 1921, a capela de taipa foi demolida e pouco acima da área original, foi construída uma nova matriz em alvenaria, voltada para o novo centro, que então se firmava, tendo ao seu redor, a construção de prédios institucionais como escolas, o fórum e a cadeia. (MOTA, 2013, p. 29).

**Figura 2 – (a) Assis, aprox. 1919; (b) Colocação de dormentes para a Ferrovia, aprox. 1913; (c) Mapa da Formação do Eixo Central de Assis.**



Fonte: (a) Acervo de Rubens Cruz; (b) Biblioteca Municipal de Assis; (c) Elaboração própria dos autores.

<sup>9</sup> “Como consequência desse desenvolvimento, dessas alterações políticas e da chegada dos trilhos, houve a transferência da Comarca de Campos Novos do Paranapanema para Assis. A medida tomada pelo Estado de não criar, mas transferir a sede da Comarca de Campos Novos fez com que a Companhia Sorocabana a isolasse de trinta quilômetros do itinerário de seus trilhos.” CHRISTOFOLETTI, 2009 in MOTA, B. M. da. **Ferrovia no Espaço Urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – PUC, Campinas/SP, 2013, p. 32.





Nos anos seguintes, foram instalados os primeiros elementos de infraestrutura urbana da cidade (rede elétrica e abastecimento de água). Na mesma década, recebeu a implementação de uma Delegacia de Polícia, um Grupo Escolar, o Fórum e a Diocese de Assis, tendo se tornado sede do bispado em 1930<sup>10</sup>. Em 1931, no grupo escolar Dr. João Mendes Júnior, foi criado o Cinema Educativo. Assim, as famílias já não precisavam mais mandar seus filhos à outras cidades para que estes tivessem educação secundária (MOTA, 2013, p. 36).

A Estação Ferroviária de Assis (Figura 3) foi aberta logo com a chegada da linha férrea, no mesmo ano de 1914. Foi erguido isolado urbanisticamente, pois não haviam construções em seus arredores, pois o povoado ainda estava em seu período de gênese como aglomerado urbano. Sua importância para o desenvolvimento da cidade foi incomensurável, pois a estação era o ponto de chegada e saída de pessoas e ponto nodal para o transporte da produção.

Após sua criação, em 1914, e um incessante funcionamento por mais de uma década, o edifício ganhou um novo prédio, em 1926<sup>11</sup>, quando foi feita a primeira reforma: uma remodelação e extensão dos desvios para 5.900m<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> “Em função da Igreja Católica ser proprietária das terras urbanas, influenciava nos traçados das vias urbanas como também na disseminação de sua doutrina. Assim em 30 de novembro de 1928 é criada a Diocese de Assis, com a promulgação da bula papal de Pio IX.” IBGE/Prefeitura Municipal de Assis. Disponível em: <<http://www.assis.sp.gov.br/Cidade>> (Acesso em: 08 mar. 2015).

<sup>11</sup> O antigo prédio foi desativado e passou a servir como moradia para os funcionários que coordenavam o tráfego. cf. MOTA, 2013, p. 61.

<sup>12</sup> Com relação ao prédio da Estação, no entanto, reclamações sobre a conservação do prédio da Estação já existiam: “[...]a nossa estação ferroviária continua com as paredes carcomidas, necessitando de uma nova caiação, o matagal a lhe tomar os terrenos laterais e a sua plataforma ainda coberta de zinco.” FOLHA DA MANHÃ, 1932.

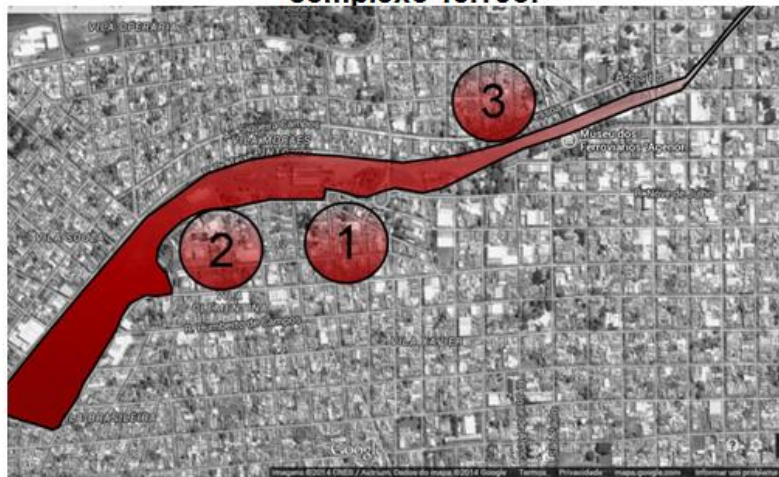
**Figura 3 – (a) Estação Ferroviária de Assis, 1914; (b) Estação Ferroviária em maio de 1993.; (c) Estação em 2005.**



Fonte: (a) Acervo de Rafael Santino; (b) Acervo de Wanderley Duck; (c) Acervo de Aline Anhesim

Também no ano de 1926, foram construídos conjuntos de casas ferroviárias, para atender aos trabalhadores da empresa. Essas casas existem ainda hoje, um tanto abatidas pela passagem do tempo, mas algumas ainda se encontram habitadas, enquanto outras foram abandonadas. No primeiro conjunto construído (Figura 4 – item 1) a maioria das casas era de madeira, com cobertura em telha cerâmica francesa. Já as do segundo (Figura 4 – item 2) foram construídas em concreto, geminadas, também com telhas francesas e esquadrias em madeira. As casas tinham um bom espaço externo. O terceiro conjunto (Figura 4 – item 3) posiciona-se de frente para a ferrovia, tendo sido criado para os trabalhadores de maior prestígio dentro da organização da companhia (MOTA, 2013, p. 70).

**Figura 4 – Localização dos conjuntos habitacionais ferroviários em relação ao complexo férreo.**



Fonte: Elaboração própria dos autores com base em Google 2014.

Quase uma década depois, em 1934, aconteceria uma nova reforma da estação ferroviária e a construção dos edifícios que formariam o Complexo Ferroviário de Assis. As edificações construídas nessa etapa tinham o uso exclusivo e direcionado aos equipamentos e profissionais da ferrovia. Inclusive a arquitetura, com os compridos e altos galpões, estruturados por espessos pilares posicionados em pátios internos<sup>13</sup>.

Instalação a gás no depósito; instalação de gasômetro e motor no depósito; Abastecimento de água para carros; construção do escritório da Residência; da oficina da Residência; de barracão para guardar materiais da Residência; de garagem para o auto da Residência; de rancho para a turma do patio; pintura e colocação de vidros no depósito; construção de depósito para inflamáveis; reparação e pintura da casa do encarregado do movimento e gerente do armazem de abastecimento; pintura da casa do encarregado do lenheiro. (GIESBRECHT, 2013).

<sup>13</sup> Essas edificações não teriam tanta utilidade para outras atividades industriais ou comerciais. Assim, para seu funcionamento e preservação dependiam exclusivamente da atividade na ferrovia.



**Figura 5 – (a) Oficina de Locomotivas da EFS, década de 1930 (posteriormente tornou-se depósito da FEPASA); (b) Monumento em homenagem aos participantes na Segunda Guerra Mundial, na praça Arlindo Luz; (c) Colégio Santa Maria, década de 30; (d) Mapa dos edifícios que formam o complexo ferroviário de Assis, construídos a partir de 1934.**



Fonte: (a) Biblioteca Municipal de Assis; (b) Acervo dos autores, 2015; (c) Biblioteca Municipal de Assis; (d) Elaboração própria dos autores.

Entretanto, apesar dessas novas infraestruturas construídas, o crescimento urbano da segunda metade da década de 30, até o início da década 40 ficou estagnado, em função da ocorrência da Segunda Guerra Mundial<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Com o apoio tardio do Brasil aos países aliados, o país envia tropas para auxiliar os exércitos americanos contra os países do eixo, na Europa. “A cidade de Assis, portanto, contribuiu com soldados para a Segunda Guerra Mundial, sendo construído um monumento em homenagem aos participantes, na Praça Arlindo Luz, situada em frente à Estação Ferroviária Municipal (Figura 5-b).



A ditadura Vargas (1937-1945), a eclosão da Segunda Guerra (1939-1945), a nomeação de interventores na administração municipal, causaram a estagnação do processo de crescimento urbano da cidade neste período. A situação só viria a se alterar, após o término da Segunda Guerra e do Estado Novo em 1945, quando o país inicia a sua volta à normalidade democrática, com a elaboração de uma nova Constituição Federal (1946), e cujo clima político passou a proporcionar um novo impulso na economia e no processo de industrialização do país. (FLOETER, 2007, p. 82).

No fim da década de 1940, aconteceu o que viria a se tornar uma das causas da ruína das ferrovias paulistas: a instalação das rodovias. Com o crescimento do município nessa nova fase e a criação de novos bairros, o tecido urbano começou a ultrapassar a linha férrea. A partir de então, a malha rodoviária abriria caminho para as viabilidades de transporte na região. A nova Rodoviária Municipal (década de 1940) foi construída, algumas vias foram pavimentadas e, no início da década de 1950, novas avenidas começam a ser criadas para facilitar o acesso a alguns bairros mais afastados. A partir desse novo impulso à economia, a cidade de Assis passou a atrair a população rural e os agentes sociais produtores do espaço, especialmente os imobiliários, os quais concentram seus investimentos nas terras localizadas nas franjas da cidade, convertendo terras rurais em áreas urbanas. Podemos considerar a década de 1950 como uma segunda fase de crescimento do município. (MOTA, 2013, p. 39).

## 2.2) O declínio do sistema ferroviário brasileiro e o caso de Assis

Na segunda metade do século XX, a ferrovia Sorocabana passa por um período de transformação, sendo prevista a criação de três subdiretorias, em pontos

---

Ainda assim, tivemos algumas instalações urbanas na cidade, na época: no setor de educação formal, o maior investimento foi feito pela Igreja Católica: o Seminário Diocesano, o qual iniciou suas atividades em 1936, e o Colégio Santa Maria (figura 5-c), que começou a funcionar em 1940. Além disso, após a construção dos edifícios novos, o prédio da Estação teve sua última reforma no ano de 1938. cf. GUIA ASSIS, **História de Assis**. Disponível em: <<http://www.guiaassis.com.br/historia-de-assis>> (Acesso em: 25 nov. 2014).

---



estratégicos da Companhia. Nesse momento, houve a intenção de transferir a sede administrativa de Assis para a cidade de Botucatu (ponta de trilhos no passado). Nestes anos, a Câmara assisense lutou para que tal transferência não ocorresse, justificando o pedido de permanência da Companhia pela presença do depósito de locomotivas, oficinas e as demais edificações operacionais. Como a expansão da malha rodoviária e a pavimentação da cidade ainda não eram fatores suficientemente consolidados, a retirada da sede da ferrovia Sorocabana da cidade afetaria todo o seu movimento comercial, interferindo também no transporte de passageiros, tanto da própria cidade quanto das vizinhas, que dependiam da estrada de ferro (MACHADO, 2005). Portanto, a Companhia não foi transferida de Assis para Botucatu, como tinha sido planejado. Porém, é nesse ponto da história que a ferrovia tem o início de seu declínio.

O fim dessa década e o início da década de 1950 transformou de forma definitiva o processo de urbanização de Assis. As ruas e as avenidas de paralelepípedos foram substituídas pelo asfalto; as pedras retiradas das vias foram utilizadas nas saídas da cidade; as calçadas foram construídas com mosaico português, como em muitas cidades do país; a rede de água foi rebaixada; foram feitas obras para as galerias de águas pluviais [...] Com a urbanização, notamos uma preocupação com as questões estéticas e de embelezamento da cidade. [...] A administração também sugeriu a abertura de vias mais largas e o zoneamento por atividades no perímetro urbano. (MOTA, 2013, p. 41).

Em contradição a esse movimento, na gestão do prefeito José Augusto Ribeiro, 1948-1951, foi implantado o Hospital Regional da Sorocabana, prestando relevantes serviços aos ferroviários. Seria esta uma das últimas obras realizadas para suprir as necessidades da ferrovia. A instalação do hospital seguia o exemplo de Botucatu<sup>15</sup>. Nesses anos também houve a implantação da rede de esgoto sanitário. Além disso, a década de 50 trouxe mudanças ao setor agrícola<sup>16</sup>. A

<sup>15</sup> As plantas e técnicas construtivas de edifícios como a Oficina e o Hospital seguiriam os modelos usados nos mesmos edifícios construídos em Botucatu, a cidade ponta de linha antes da chegada da ferrovia à Assis.

<sup>16</sup> Até os anos 30, a economia baseada na produção do café, primário-exportadora, promove uma “poupança interna” que permitiria a expansão capitalista a partir de São Paulo. A economia criou



pecuária, o mercado de milho, soja e cana-de-açúcar ganharam mais espaço, em concomitância com a queda de produção de um dos principais produtos da região: o café. A mudança do paradigma agrícola, nesse momento, seria impactante na história do transporte da produção de insumos pelo sistema ferroviário.

**Figura 6 – (a) Hospital da Sorocabana, início da década de 50; (b) Prédio do antigo Hospital hoje, atualmente servindo como sede do Colégio Ipê.**



Fonte: (a) Biblioteca Municipal de Assis; (c) Acervo de Bárbara Moraes da Mota, 2013.

Enquanto os esforços e orçamentos estatais e federais foram se deslocando para o atendimento da expansão da malha rodoviária, as ferrovias foram perdendo sua pujança, especialmente, durante os 15 anos do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (iniciados em 1956). No ano de 1971, o Governo do Estado de São Paulo decidiu unificar, em uma só empresa, as cinco estradas de ferro de sua propriedade, criando a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.), composta pelas ferrovias Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estradas de Ferro Araraquara, Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro São Paulo-Minas e a própria Sorocabana. A unificação das cinco ferrovias e a entrega de sua gerência ao

---

condições autossustentáveis, sendo implementada em São Paulo uma rede de cidades que deram suporte à exportação do café, como também à diversificação dos investimentos econômicos. Essas cidades começaram a modernização do mercado de trabalho, de onde emergiram novos setores econômicos urbanos, transformando as relações de trabalho (formalização da relação assalariada). Assim, a montagem dessa estrutura urbano-industrial exigiu tanto uma legislação social que adequasse as relações sociais à nova realidade quanto a produção de condições materiais de realização do capital e da produção da força de trabalho. Tudo isso gerou grandes deslocamentos de população em direção às cidades, gerando necessidades sociais que correspondiam à força de trabalho e ao novo padrão de acumulação. Portanto, formaram-se demandas sociais em relação aos transportes, infraestrutura, educação e, principalmente, às habitações. Esse processo pode servir como razão para os planos modernizadores criados por todo o Brasil, durante a década de 50, como podemos perceber também em Assis.

---



Estado visava assegurar a reunião dos recursos necessários à renovação do material, da via, do sistema elétrico e dos demais equipamentos, para que sua sobrevida se mantivesse, enquanto crescia o transporte rodoviário. Porém, a reestruturação colocada em prática foi diferente da esperada.<sup>17</sup>

Nas décadas seguintes, diante da *debacle* ferroviária, a Estação de Assis foi desativada (janeiro de 1999)<sup>18</sup>. No entanto, a linha férrea continuou a ser operada por alguns anos para realizar o transporte de cargas, movimentando apenas combustível e cimento. Após a desativação da estação para o transporte de passageiros e com o fim do transporte de cargas, os prédios, galpões, armazéns, casas ferroviárias, os quais dependiam da atividade da ferrovia para exercerem suas funções receberam novos usos, porém, sem grande cuidado na sua adaptação, tais como: museus e edifícios administrativos. Muitos deles, hoje em dia estão simplesmente abandonados. Em grande medida, a desativação da ferrovia provocou:

[...] subutilização dos equipamentos e o aumento da vacância dos lotes de seu entorno. Existem poucas ações voltadas para a preservação dos bens ligados à ferrovia que possibilitem destinação dos equipamentos sem uso (MOTA, 2013, p. 86).

### 3. CONCLUSÃO

Percebemos, a partir do percurso histórico que fizemos aqui, a importância da Estrada de Ferro Sorocabana e da construção do complexo férreo para a cidade

---

<sup>17</sup> A direção da FEPASA, em 1972, anunciou uma redução de 7,1 funcionários/km de via para 5,65, sendo que a meta era de 6 funcionários. Tal redução se dava pelo fato de a receita se encontrar menor que a despesa, mesmo nos anos anteriores à unificação, nas companhias Paulista e Mogyana. Tal déficit cresceu ao longo dos anos, de modo que a fase de prosperidade das Companhias de Estrada de Ferro já passara. Com a inevitável estatização das ferrovias, o Estado passa a administrar um sistema de transportes já em franco declínio (ZAMBELLO, 2011, p.3). De 1980 a 1992, os sistemas ferroviários pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA – e à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. – foram afetados de forma dramática, quando os investimentos se reduziram substancialmente, devido ao desenvolvimento da indústria rodoviária. Assim, foram realizados leilões das concessionárias ferroviárias, procedimento de desestatização das malhas.

<sup>18</sup> Em novembro de 1999, com o decreto nº 3.277 e a Resolução nº 12 do Conselho Nacional de Desestatização, dissolve-se e se extingue a Rede Ferroviária Federal (RFFSA).



de Assis. A primeira evidência é sua qualificação como município, que ocorreu três anos após a chegada da ferrovia. A infraestrutura urbana, instalações públicas, escolas e indústrias foram concretizadas conforme a cidade tinha seu desenvolvimento alavancado pelo movimento e funcionamento da Estrada de Ferro Sorocabana. As áreas centrais foram assim se consolidando como lugares de encontro, moradia, trabalho e lazer, sobretudo, na região ao redor da Estação Ferroviária – por muitos anos, o lugar mais movimentado da cidade. Entretanto com o declínio da atividade ferroviária e a expansão da malha urbana, as áreas centrais foram perdendo sua importância e os arredores da linha férrea passam ser compreendidos como espaços de extroversão, o que poderia ratificar o surgimento de novos bairros excludentes como o Conjunto Habitacional Assis IV e o Parque Colinas, loteamentos destinados aos menos favorecidos, localizados nos arrabaldes da ferrovia<sup>19</sup>.

Apesar da decadência e da desativação ferroviária em Assis, todos os edifícios que tinham funções essenciais ligadas à ferrovia (oficina, galpões, depósito, casas ferroviárias) mantiveram-se de pé. Alguns figuram ainda hoje para o uso institucional, seja destinado à educação ou à saúde, mantidos apenas com algumas alterações nas fachadas, mas revelando as mesmas características estéticas e arquitetônicas do passado (como é o caso do antigo Hospital e do Sindicato dos Ferroviários). Entretanto, outros edifícios do complexo ferroviário sofreram intensa deterioração e permanecem como formas decadentes ao ar livre, com paredes desmoronadas e servindo de depósito de lixo e entulho. Uma condição que precisa ser melhor estudada para que possamos revelar mais sobre este importante patrimônio arquitetônico e urbano da cidade de Assis.

---

<sup>19</sup> O Conjunto Habitacional Assis IV e o Parque Colinas foram criados nos limites da linha férrea. A cidade foi se expandindo e, assim como no caso de várias cidades brasileiras, foram implantados bairros de moradia popular nos extremos da cidade, onde não há interesse imobiliário por tais terras, distantes dos centros e dos lugares mais valorizados. O que antes seria uma ótima localização de moradia, lateralmente à linha férrea (já que a cidade tendia a se desenvolver em forma de faixa ao longo da linha), hoje, por sua importância econômica é tratado como um espaço sem valor imobiliário, usado para abrigar a população com pouco poder aquisitivo.





## REFERÊNCIAS

ANHESIM, A. A., **Permanência e Mobilidade, Um estudo para o Pátio Ferroviário de Assis.** Dissertação (Trabalho Final de Graduação em Arquitetura) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina/PR, 2005.

BRAY, S. C. Os primeiros povoadores e a posse da terra no Vale do Paranapanema. **Boletim de Geografia**, v. 5, n. 1, p. 5-24, 1987.

DIAS, P. S.; CORBETTA, B. M.; VALVERDE, D. L. A. **A história da Estrada de Ferro Sorocabana em meio ao desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil.** Assis/SP: FEMA-Fundação Educacional do Município de Assis, 2012.

FLOETER, R. A. **A eficácia do ITPU progressivo como instrumento de planejamento urbano: a experiência do município de Assis, SP.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de São Carlos: UFSCar, São Carlos/SP, 2007.

FOLHA DA MANHÃ, 17 de janeiro de 1932. In: GIESBRECHT, R. M.; CABREDO, R.; JÜRGEN, K. **Estações Ferroviárias do Brasil – Assis**, 2013. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/assis.htm>> Acesso em: 24 nov. 2014.

GIESBRECHT, R. M.; CABREDO, R.; JÜRGEN, K. **Estações Ferroviárias do Brasil: Linha-tronco da Sorocabana**, 2013. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens\\_sp\\_3/efs\\_tronco.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp_3/efs_tronco.htm)> Acesso em: 14 mar. 2015.

GUIA ASSIS, **História de Assis.** Disponível em: <<http://www.guiaassis.com.br/historia-de-assis>> Acesso em: 25 nov 2014.

INÁCIO, P. C. **Trabalho, Ferrovia e Memória: A experiência de Turmeiro(a) no Trabalho Ferroviário.** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2003.

LEAL, V. N. **Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil.** 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MACHADO, J. C. S. **Dimensões do Processo Histórico de Desenvolvimento Econômico do Primeiro Cinquentenário do Município de Assis (1905-1955).** São Paulo, 2005.

MOTA, B. M. da. **Ferrovia no Espaço Urbano de Assis/SP: da preservação do patrimônio edificado à defesa da paisagem.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – PUC, Campinas/SP, 2013.

MOTA, L. T.; NOELLI, F. S.; TOMMASINO, K. **Uri e Wãxi: Estudos Interdisciplinares dos Kaingang.** Londrina: Editora da UEL, 2000.

PANG, E. **Coronelismo e oligarquias.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

ZAMBELLO, M. H. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. **Dossiê: Patrimônio Industrial**, ano 3, n. 3, p. 1-27, 2011.