

Dinâmicas da Morfologia Urbana em Assis: café, ferrovia e desenvolvimento territorial

Gisele Carignani^a  e Caio Cesar Tomaz de Oliveira^b 

^a Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Várzea Grande, MT, Brasil.
E-mail: gisele.carignani@univag.edu.br

^b Universidade de São Paulo - USP, Instituto de Arquitetura e Urbanismo - IAUUSP, São Carlos, SP, Brasil.
E-mail: caio.cesar@unemat.br

Submetido em 19 de julho de 2024. Aceito em 04 de dezembro de 2025.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i2.389>

Resumo. O artigo examina a formação de novas cidades na região oeste de São Paulo, destacando o papel crucial da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), com foco particular no município de Assis e suas ramificações no processo de criação de cidades inseridas na expansão cafeeira e negociação de terras desde meados do século XIX. O objetivo é compreender a Morfologia Urbana resultante desse fenômeno e contribuir para a compreensão da narrativa urbana de urbes do mesmo perfil de formação, destacando as cidades contemporâneas contempladas pela implantação das ferrovias em sua formação. A metodologia envolveu a análise de documentação em prefeituras locais, visitas in loco, uso de ferramentas como o Google Earth, e revisão bibliográfica. Como resposta aos diversos questionamentos da pesquisa, pode-se estabelecer que houve rápida urbanização da região, influenciada pela cafeeicultura e pela ferrovia. O desenvolvimento urbano foi estimulado por fatores como a expansão cafeeira, presença de uma classe média rural, terras férteis e a rede ferroviária. Assis se desenvolveu significativamente com a chegada da EFS, que impulsionou a ocupação e valorização das terras, influenciando diretamente a morfologia e o crescimento da cidade. Teve seu tecido urbano orientado pela ferrovia, mas contemporaneamente houve obstáculos urbanos a serem trabalhados e integrados por ações públicas de planejamento urbano.

Palavras-chave. Expansão cafeeira, fronteira agrícola, desenvolvimento territorial

Introdução

A formação de uma nova cidade envolve múltiplas expectativas, dadas as adversidades inerentes a esse ato da vontade humana. Na constituição da rede urbana brasileira, poucas regiões experimentaram um período tão intenso de criação de cidades. Ao longo de mais de meio século, todavia, a inquietação gerada pelo plantio e cultivo do café, além do negócio de terras no oeste de São Paulo, em meados do século XIX, alimentou as condições para que ocorresse sua efetiva ocupação e inicial urbanização.

A excepcionalidade desta nova etapa de

conformação territorial paulista advém da intensa atividade ligada a empresas de diversas origens e envergaduras, no recorte de glebas e lotes individuais. Em decorrência disso, constituiu-se uma complexa composição urbana que, em parte, compõe o objeto deste estudo: as novas cidades e sua morfologia em decorrência da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) no oeste paulista, com ênfase no município de Assis.

Pretendeu-se, ainda, colaborar para atingir maior percepção da narrativa urbana nacional, por meio de uma análise desse grupo peculiar de criações urbanas ocorridas na fronteira do café e, ao mesmo tempo, contribuir para o

estudo da Morfologia Urbana de cidades criadas por esse fenômeno em outras circunstâncias. Todavia, algum momento pontual na história da urbe brasileira teria a capacidade de conferir singularidade à Morfologia Urbana das cidades que foram criadas?

A partir dessa indagação, é possível elencar que a Estrada de Ferro Sorocabana teve papel vital na criação de cidades na fronteira oeste do estado de São Paulo a partir de 1860, quando se deu o início da expansão urbana. Tal processo persistiu por toda a primeira metade do século XX, ocasionando a formação de um entrelaçado urbano que atualmente compõe o território do oeste paulista. É necessário que se observem tais cidades na referida região, sob um prisma especial, para entender sua importância e, ao mesmo tempo, compreender melhor a dinâmica que lhes dá origem.

Para que a pesquisa alcançasse esse objetivo, foram propostos três estudos que buscaram abordar aspectos técnicos e conceituais para a discussão do tema. Primeiramente, o foco foi um panorama geral a respeito do fenômeno da criação da estrada de ferro. Na sequência, são apresentados conhecimentos consolidados acerca do período da expansão da fronteira agrícola do café no estado de São Paulo e, por fim, os elementos morfológicos do espaço da região central de Assis.

Para dar conta desses questionamentos, foi necessária a consulta de fontes primárias, por meio de documentação nas prefeituras locais, visitas *in loco*, além de ferramentas como o *Google Earth*, que auxiliam a visualização em maior escala da ocupação do território. O instrumento metodológico responsável por analisar a composição do tecido urbano abrangeu desde o menor elemento morfológico possível – o lote – até a conformação da cidade na consolidação do seu tecido integral. O repertório histórico de ocupação do território, por meio da implantação da ferrovia e da expansão agrícola, consolidou-se por meio de diversas pesquisas bibliográficas.

A urbanização da região oeste do estado de São Paulo

De acordo com a Figura 1, a região oeste paulista é conformada pelos rios

Paranapanema ao sul, Paraná ao oeste, Tietê ao norte e Grande ao leste. Informações obtidas em mapas oficiais do Brasil do século XIX, descreve que essa região “era uma terra desconhecida habitada por indígenas selvagens” (Figura 1) e apresentou um dos mais acelerados processos de urbanização da história do país. Em aproximadamente 50 anos, 35 municípios de médio e pequeno portes foram criados (Dantas, 1978).

A expansão agrária vista na região oeste foi apoiada na propriedade rural de médio e pequeno porte e propiciou o desenvolvimento urbano do local. Pode-se apontar quatro fatores importantes no estímulo desse desenvolvimento: a) a expansão cada vez mais acentuada da cafeicultura; b) presença de uma classe média rural; c) existência de regiões férteis em abundância e sem utilização; e d) implementação de uma rede viária totalmente baseada no transporte ferroviário (Silva, 2003, p. 150).

Ainda é possível notar certas peculiaridades na criação dessas cidades:

A fundação de novas cidades neste contexto torna-se um negócio lucrativo e um fator de ascensão social e de controle político do território. Este processo, de caráter social e de controle essencialmente privado e capitalista, condiciona a ocupação da região oeste e influência total em sua formação social e econômica quanto ao urbanismo. Fundar cidades na fronteira oeste paulista seguia duas motivações básicas: lucro e poder. A lucratividade provinha da atividade imobiliária e o poder do controle local. Assim, a fundação de patrimônios torna-se um negócio atraente. A competição entre os patriarcas pelo poder político estimulava a competição entre as cidades, criando assim um ambiente favorável à provisão de serviços públicos e à melhoria da infraestrutura urbana (Silva, 2003, p. 151).

A procura cada vez maior por terras férteis para a expansão dos cafezais foi o estímulo necessário para o início da urbanização da atual região oeste de São Paulo. Em meados de 1905, a construção da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) tem início, marcando o começo do processo de povoamento. De acordo com os relatos de Silva (2003, p. 140), tais terras não haviam sido desbravadas por cartógrafos e eram consideradas inapropriadas à expansão da plantação de café. O governo de

São Paulo deu início às primeiras expedições à região oeste em 1900 e os indígenas que habitavam o local foram gradativamente repelidos de suas terras. Como resultado, a “ameaça” foi expulsa, o que abriu um leque de novas possibilidades de exploração para essa área. Com isso, foi possível realizar o mapeamento e, posteriormente, o povoamento da região. Inicialmente, a ferrovia teve papel

importante no processo de expansão da fronteira cafeeira, ao atrair um contingente considerável de trabalhadores e pessoas que estavam em busca de novas terras com interesses agrícolas ou puramente especulativos. O crescente estímulo à criação de novas vilas e cidades surgiu com o avanço das atividades agrícolas e da expansão da estrada de ferro (Rosaneli, 2009).



Figura 1. Mapa com a localização de Assis e a Estrada de Ferro Sorocabana (fonte: elaborado pelos autores)

Floeter (2007) discute que esses locais se tornaram entrepostos comerciais para dar suporte à crescente plantação de café na região, além de ser ponto de troca de mercadorias para os moradores. Com isso, as áreas urbanas localizadas na fronteira oeste paulista se desenvolveram graças às atividades agrícolas, que se intensificaram em virtude do suporte das áreas urbanas consolidadas. Ghirardello (2002) elucida que o modelo de urbanismo adotado na criação de cidades da fronteira era de pequenos núcleos situados próximos a cidades de porte médio que, por sua vez, estavam estrategicamente estabelecidas perto dos poucos centros regionais existentes. A lógica da expansão dessas cidades está intrinsecamente ligada à ampliação da malha ferroviária, já que as chamadas “bocas de sertão” eram mais propensas a se tornarem um centro regional.

Silva (2009) indica que outro fator relevante nesse processo de surgimento de novas cidades é que boa parte delas surgiu graças aos interesses particulares; muitas vezes, o dono da terra construía um patrimônio com o intuito de atrair pioneiros para o povoamento do local. Pode-se afirmar, ainda, que os núcleos originais dessas cidades funcionavam como escritórios comerciais que, com o decorrer do tempo e o avanço das obras, passavam a apresentar diversificação de serviços. Conforme a urbanização avançou e se consolidou, surgiu uma clara diferenciação entre o meio rural e o urbano, com o crescimento de ambas as populações e com a cidade cada vez mais agregando novos serviços e implementando sua infraestrutura (Rosaneli, 2009).

Fica evidenciada a importância que os patriarcas dessas terras tiveram para o

estabelecimento dessas cidades. Portanto, seu poder e sua influência decorriam do controle que exerciam sobre a Prefeitura, Câmara dos Vereadores ou partidos políticos locais. Sua imagem como benfeitor da cidade era precisa, uma vez que ele necessitava de seu prestígio político. Os fundadores das cidades também eram proativos na política da região e do estado, o que lhes garantia notoriedade para além de sua esfera municipal de atuação (Ghirardello, 2002). Silva (2003, p. 149) relata que, justamente, esse fundador estava diretamente ligado a um político da esfera estadual e havia uma troca de favores, na qual os votos eram barganhados em troca da proteção do governo estadual. Com isso, criou-se uma espécie de “curral eleitoral”, já que o poder de barganha do fundador aumentava em função do seu prestígio político.

A malha de transporte e sua abrangência constituíram outro fator fundamental para o desenvolvimento desta região. Na região oeste é possível elencar três companhias ferroviárias que dividiram o território em áreas de influência: a Noroeste, a Sorocabana e a Alta Paulista. As ferrovias buscavam aumentar seu raio de abrangência, seja por meio da elaboração de ramais ferroviários, seja pela construção de vias lindeiras à estação de trem mais próxima. Por conseguinte, é preciso delimitar a pesquisa à EFS, por ser a ferrovia que influenciou a região oeste de São Paulo no processo de urbanização e expansão (Ghirardello, 2002).

Metodologia de análise da Morfologia Urbana

A pesquisa fundamenta-se nos preceitos teóricos da Escola Inglesa de Morfologia Urbana, também conhecida como Conzeniana, que se dedica à análise da estrutura espacial das cidades por meio da compreensão da sua história e dos processos que moldam a sua forma física. Esta abordagem, eminentemente descritiva e analítica, foca na evolução urbana, examinando as permanências e transformações dos elementos morfológicos ao longo do tempo. Embora desenvolvida para o contexto de cidades europeias, sua rigorosa metodologia permite adaptações para a análise de diferentes realidades urbanas, como as cidades de fronteira.

A metodologia adotada neste estudo prioriza a análise da forma urbana a partir das suas estruturas constituintes — planos urbanos, quadras, lotes e usos do solo — e dos processos históricos e funcionais que moldaram sua configuração ao longo do tempo. A análise foi estruturada em quatro níveis morfológicos: (I) plano urbano, (II) quadras, (III) lotes e (IV) uso do solo, com a escolha de dois elementos-chave para cada eixo, a fim de garantir profundidade e consistência interpretativa.

Para a espacialização dos dados morfológicos e a elaboração dos mapas temáticos, foi empregada a ferramenta de geoprocessamento QGIS (versão 3.28). Por meio do *software*, foram georreferenciadas imagens históricas e plantas cadastrais do núcleo urbano original de Assis, obtidas de fontes oficiais, como Prefeitura Municipal e acervos históricos digitalizados. A sobreposição dessas camadas permitiu a reconstrução cartográfica da evolução urbana e a identificação de transformações espaciais significativas no tempo.

A partir dessa base vetorial, foram produzidos oito mapas temáticos (Figuras 1 a 8) que representam os principais atributos morfológicos analisados. Cada Figura foi acompanhada por uma descrição técnica e interpretativa, redigida com base nos parâmetros da Morfologia Urbana e integrada ao corpo do texto. Esses mapas foram sistematizados em uma tabela-síntese (Figura 11), que organiza os eixos de análise, os critérios adotados e os principais achados interpretativos.

A análise também se valeu da coleta de dados *in loco* e da observação direta, com visitas ao núcleo histórico de Assis e aos setores de expansão urbana. Durante as visitas, foram realizados registros fotográficos, anotações sobre o uso do solo e verificação da conformidade das formas urbanas identificadas nos mapas com a realidade construída. O uso do *Google Earth Pro* complementou essas análises, possibilitando a visualização da Morfologia Urbana em maior escala, bem como a medição de quadras e lotes em setores com acesso restrito.

Os textos interpretativos foram organizados a partir da leitura das imagens temáticas geradas, aplicando-se os conceitos tipo-

morfológicos da escola conzeniana e suas adaptações ao contexto urbano brasileiro. Essa produção textual seguiu uma abordagem analítica, integrando variáveis quantitativas (como dimensões médias de quadras e lotes) e qualitativas (como legibilidade do traçado urbano, coerência tipológica e dinâmicas de transformação fundiária).

Por fim, os resultados obtidos foram cruzados com os dados históricos e socioeconômicos do município, bem como com os planos diretores de Assis (2006, 2013 e 2024), para reforçar a compreensão da evolução morfológica da cidade e identificar tendências, permanências e rupturas na organização do espaço urbano.

A formação urbana de Assis - SP

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

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

Nesta época, era comum oferecer doações à Igreja, pelo forte sentimento de religiosidade nos desbravadores que normalmente eram feitas com áreas rurais, sendo algumas, como no caso de Assis, destinadas a construção de capelas, igrejas no intuito de recompensar ao Senhor as dádivas, como fez o Capitão Francisco de Assis Nogueira, ao término da ação judicial que regularizou a posse de suas terras (Floeter, 2007, p. 73).

Esse processo de concessão para que a igreja pudesse constituir seu patrimônio municipal “estabelecia que os lotes decorrentes do parcelamento da gleba seriam permitidos à utilização por terceiros, através da figura jurídica da enfiteuse” a partir do “pagamento anual de um foro e, nas transmissões de alienação de direito de uso, o pagamento à

Igreja Católica de um laudêmio” (SILVA, 1996, p. 185).

Os valores obtidos nessa atividade deveriam ser convertidos para a manutenção de organizações de caridade ligadas à igreja, assim como a edificação de uma capela e da casa paroquial. Com base nisso, iniciou-se a ocupação do núcleo urbano de Assis, com a construção das primeiras propriedades de cunho residencial lindeiras à igreja. Contudo, apenas em 1914, com a chegada da estrada de ferro, que se intensificou o povoamento de Assis e da região (Figura 2).

A expansão da ferrovia assume o protagonismo no desenvolvimento da região oeste, não apenas por alcançar os lugares mais longínquos da fronteira agrícola que permaneciam desbravadas, mas principalmente no auxílio do escoamento da produção cafeeira do estado de São Paulo. Esta conexão que ocorreu entre a expansão cada vez maior da plantação de café e o progresso da ferrovia influenciou de forma expressiva no processo de conquista do oeste paulista no início do século XX.

A expansão fortaleceu as cidades que eram cortadas pela ferrovia, além de reprimir núcleos urbanos distantes do traçado dela, ou também dando origem a novos núcleos urbanos. Assis se encaixa nesse aspecto, já que diversas vilas se fortaleceram com a passagem da EFS. No ano de 1918 se torna sede de Comarca que havia sido realocada de Campos Novos do Paranapanema que, por sua vez, enfrentou enfraquecimento de influência regional por ter sido excluída do traçado da ferrovia. Logo, a repercussão gerada pela chegada da EFS foi tão relevante ao contexto urbano de Assis quanto para o âmbito regional.

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

No âmbito da Morfologia Urbana, a EFS pode ser apontada como um claro elemento estruturador do espaço, já que foi responsável por diferentes transformações espaciais do núcleo urbano. Isso pode ser atestado pela

posição dos trilhos instalados a cerca de 700 metros de distância do povoado. Esse ato foi a justificativa do poder público para criar uma

nova via: a avenida Rui Barbosa, com a função de ligar a capela municipal até a estação ferroviária.

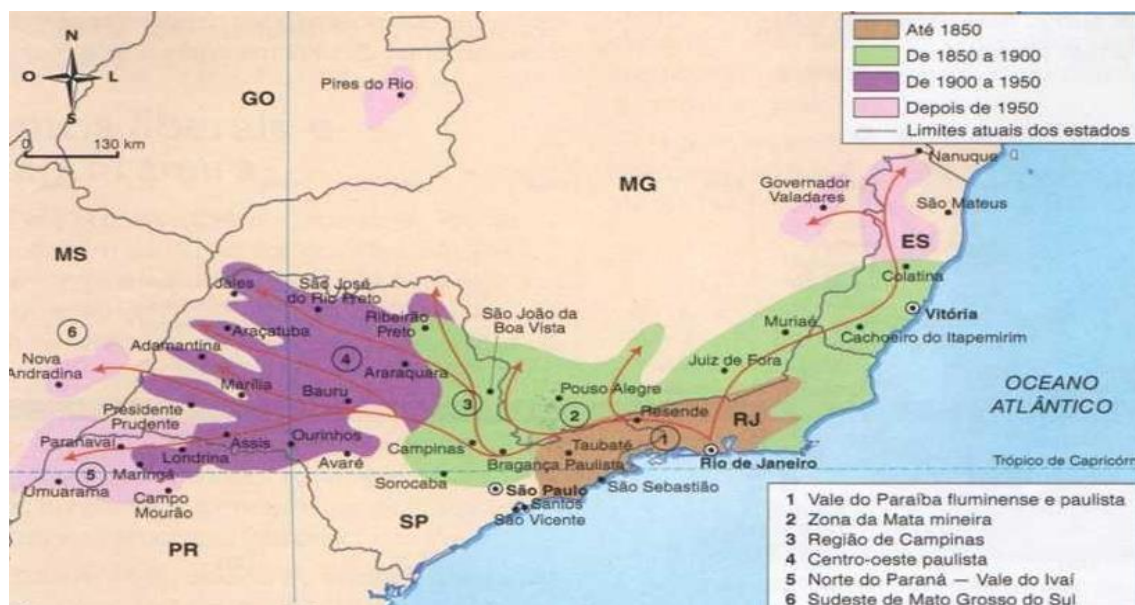


Figura 2. Plantação de café na região sudeste (fonte: Acervo Patrimonial do Estado de São Paulo)

Ainda por meio da análise da Figura abaixo, é perceptível que a estruturação local ocorreu principalmente ao redor da praça que abrigava a igreja católica. Essa capela foi implantada com sua fachada principal voltada para o sul que, curiosamente, era o centro da até então vila que abrigava as pousadas dos novos moradores (Figura 3).

Após esse processo de estruturação inicial, a cidade vivenciou um crescimento que não estava diretamente ligado à ferrovia e, aos poucos, gerou certa curiosidade nos primeiros investidores locais para que fossem injetados recursos no seu entorno. Silva (1996) indaga que:

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

Dessa forma, a implementação da EFS na cidade de Assis foi uma ferramenta importantíssima na espacialização do

município e criadora de um eixo que se desenvolveu com o passar dos anos. Dois elementos, de fato, influenciaram o crescimento urbano e a morfologia de Assis em meados dos anos 1920: a criação e a instalação da igreja católica da Diocese de Assis e o pátio de manutenção e oficina de trens da Estrada de Ferro Sorocabana. Tais atividades foram responsáveis pelo aumento do fluxo populacional e comercial da região (Floeter, 2007).

A igreja, patrimônio oriundo da doação de fazendeiros locais de Assis, juntamente com a praça que se estende em seu entorno, pode ser considerada uma unidade urbana pioneira na formação das cidades ocidentais e um elemento morfológico — conforme definido por Lamas (1993) e Caldeira (2007). Assim, a forma urbana foi influenciada pelo desenho e pela proposição das praças, associadas à arquitetura do entorno, criando um espaço público direcionado às atividades coletivas. Com a implantação da ferrovia, esse elemento central conectou-se à estação, o que originou uma via de ligação e polarizou dois elementos importantes para as novas definições do desenho do tecido urbano, com outras unidades morfológicas.

O tecido urbano de Assis foi significativamente impactado por transformações de infraestrutura e economia,

cuja evolução pode ser apresentada em uma lógica cronológica. A ferrovia, elemento estruturador do desenvolvimento inicial, foi desativada em 1999, seguindo um processo estadual de desmobilização, o que

redirecionou os fluxos logísticos para o modal rodoviário. Paralelamente, o crescimento populacional — atualmente mais de 101 mil habitantes — reflete diferentes fases de expansão urbana.

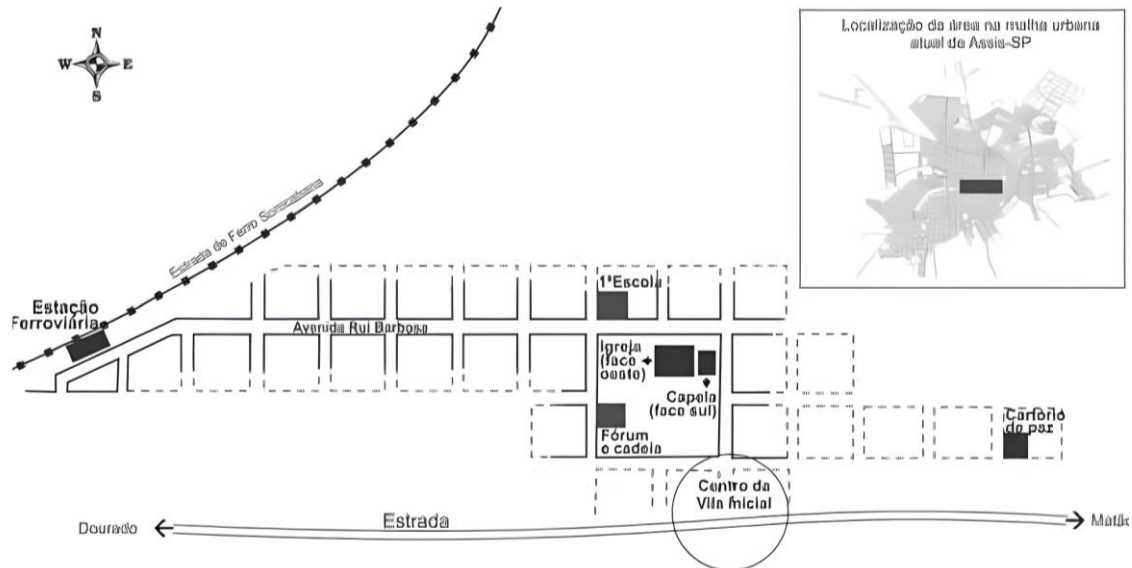


Figura 3. Projeto original de Assis (fonte: Silva, 2003. Editado pelos autores, 2024)

Esse processo de transformação urbana refletiu-se de maneira particular na configuração do centro de Assis, onde se observa intensa verticalização, predominantemente caracterizada por edifícios residenciais de médio e alto padrão. Tal fenômeno evidencia elevado grau de valorização do solo central e sugere processos de segregação socioespacial, conforme discutido por autores como Caldeira (2000) no contexto das cidades médias paulistas. Floeter (2007, p. 62) estabelece uma relação direta entre o período de apogeu da ferrovia — até sua desativação em 1999 — e a consolidação do parque industrial local, argumentando que "a infraestrutura ferroviária não apenas estruturou a economia assisense em seu período formativo, mas também determinou a lógica espacial de ocupação do território municipal".

A evolução do planejamento urbano em Assis, materializada por meio de três planos diretores sucessivos (2006, 2013 e 2024), representou momentos cruciais na reconfiguração morfológica da cidade. Cada um desses instrumentos legais, conforme análise de Villaça (1998) sobre o planejamento urbano brasileiro, incorporou distintas visões de desenvolvimento urbano, orientando tanto a

expansão periférica quanto a densificação das áreas centrais. Particularmente, o plano atual (2024) parece responder às novas dinâmicas impostas pela consolidação do eixo rodoviário e pelo reposicionamento das atividades econômicas, estabelecendo diretrizes específicas para a ocupação do território.

Processo de expansão urbana

O núcleo urbano de Assis se originou próximo à área do patrimônio religioso local. Todavia, no início dos anos 1940 houve mudança na política adotada pela igreja diante da sua baixa captação de renda: a liberação da concessão real por meio da enfiteuse e a doação de uma região para a implantação da Santa Casa de Assis. Por conseguinte, com o final da década de 1940 a cidade vivenciou a criação e os lançamentos dos primeiros lotes urbanos.

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

Assis apresenta uma topografia plana e regular, o que privilegia toda a cidade e

permite a implantação de um tecido retilíneo. O núcleo original conta com um traçado reto, com a implantação de quadras retangulares e alongadas. A cidade não possui rio em seu perímetro urbano, contando apenas com pequenos córregos que foram canalizados para auxiliar o processo de urbanização. A chegada da Rodovia Raposo Tavares não teve influência relevante no crescimento da cidade e, por consequência, não se tornou um importante elemento estruturador local.

Assis conseguiu manter seu tecido urbano compacto e conciso por muitos anos. Isso se

deve, em parte, à sua topografia atrativa. Além disso, os fundadores da cidade tinham informações prévias sobre a passagem da ferrovia, o que lhes deu vantagem no processo de criação do projeto urbanístico.

De fato, a expansão do tecido urbano de Assis foi descrita por Floeter (2007, p. 82) como “uma expansão bem contida até fins da década de 1940, quando ainda era exclusiva ao perímetro do núcleo original, ao perímetro sob jurisdição da enfiteuse, além de pouquíssimos parcelamentos do solo para além dessa região” (Figura 4).

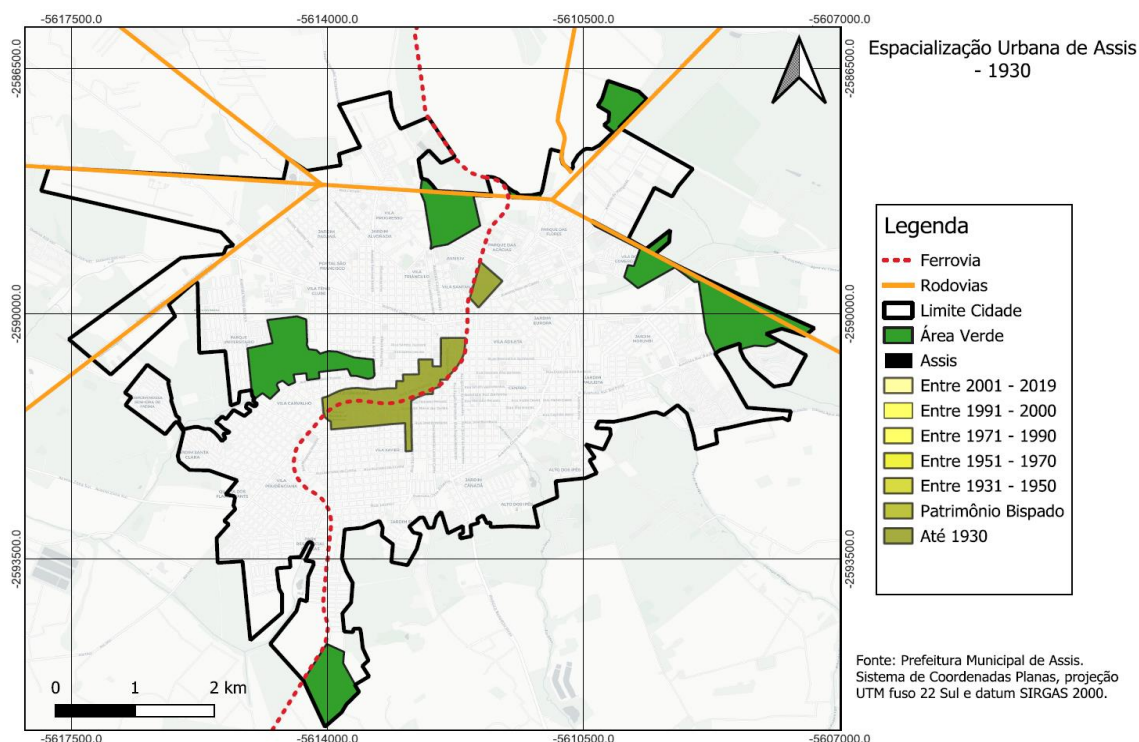


Figura 4. Espacialização urbana de Assis até 1930 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

Após isso, Assis de fato começou a sua expansão urbana que compreendia territórios além do poder da igreja, principalmente de loteamentos urbanos lindeiros ao traçado da ferrovia, com grande destaque para a Vila Operária, cuja função era abrigar os trabalhadores da EFS ate por estar localizada acima do pátio de manutenção e da estação.

O núcleo original apresenta um traçado geométrico criado justamente para atrair investidores a comprar lotes e, graças a sua topografia favorável, continuou dessa forma por ser a mais prática de se lotear uma gleba não urbanizada.

Esse crescimento ocorreu, num primeiro momento, no âmbito de muita intervenção do poder público. Considerando o patrimônio do bispado como marco inicial, Silva descreve o crescimento vivenciado naquele período em Assis:

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

Por meio da Figura 5 é possível observar o crescimento de Assis durante a fase conhecida como Período Bispal.

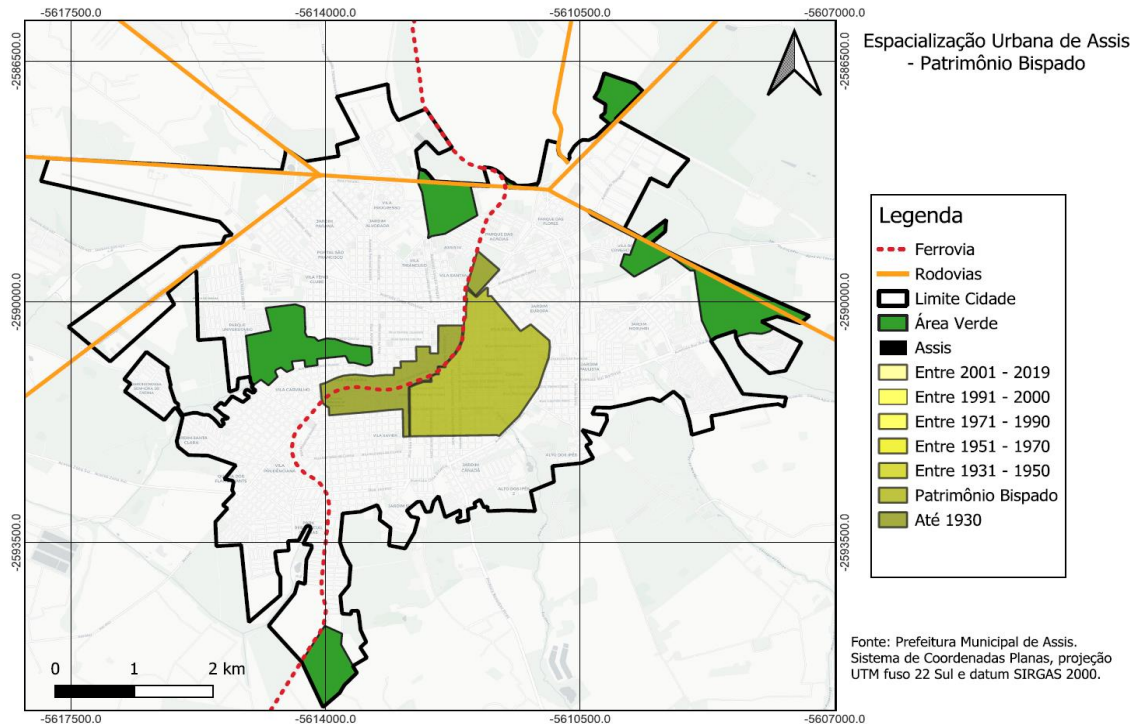


Figura 5. Espacialização urbana de Assis do patrimônio bispado (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

Floeter (2007) comenta que a construção da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) começou em 1940 e alcançou a cidade de Assis em 1958. O traçado da via, estrategicamente localizada ao norte do núcleo urbano original, gerou um redirecionamento significativo no processo de expansão urbana da cidade. Dois aspectos principais estão ligados a essa expansão: o prolongamento da avenida Rui Barbosa em direção à região leste de Assis, no mesmo sentido da rodovia, e o loteamento Vila Boa Vista que se destaca por sua excelente localização: em frente ao entroncamento das rodovias recém-asfaltadas (Figura 6).

A partir da década de 1950, a Prefeitura Municipal de Assis passou a adotar alíquotas diferenciadas para a cobrança do Imposto Territorial Urbano (IPTU), com o intuito de desestimular a permanência de terrenos ociosos na área central da cidade. Essa medida representou uma iniciativa do poder público para enfrentar a especulação imobiliária, intensificando progressivamente a cobrança de valores mais elevados dos proprietários de lotes que permaneciam sem qualquer tipo de

uso (Floeter, 2007).

A implantação e a presença de rodovias constituem fatores capazes de reconfigurar significativamente a Morfologia Urbana. Essas infraestruturas tendem a atrair empreendimentos lineares ao longo de suas rotas, criando eixos de crescimento e promovendo a expansão da mancha urbana em direções específicas. Tal dinâmica pode favorecer o surgimento de subúrbios e novas áreas residenciais, assim como estimular o desenvolvimento de zonas industriais e comerciais periféricas, frequentemente resultando em padrões de urbanização dispersos.

Em relação à população de baixa renda, observa-se um padrão de ocupação com notável concentração nas porções sudoeste, noroeste e oeste da cidade. Nessas regiões, a expansão foi orientada por políticas públicas de habitação, que promoveram a construção de conjuntos de moradias populares e a progressiva implantação de infraestrutura essencial, buscando responder às demandas sociais e mitigar as desigualdades no acesso à cidade consolidada (Figura 7).

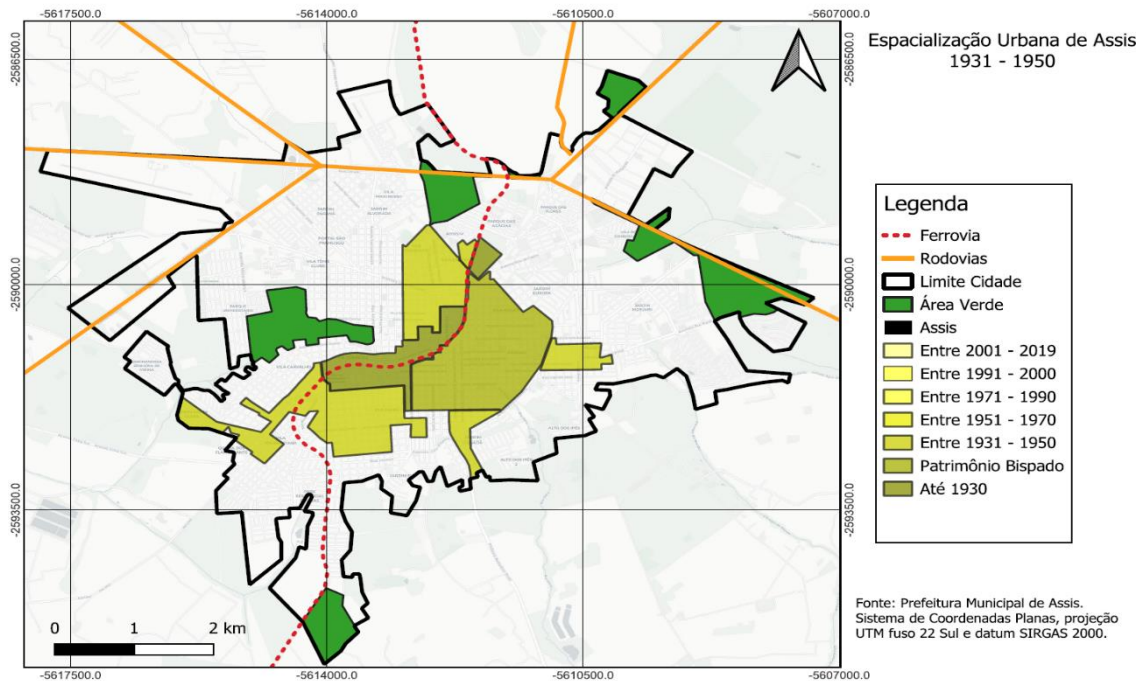


Figura 6. Espacialização urbana de Assis até 1950 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

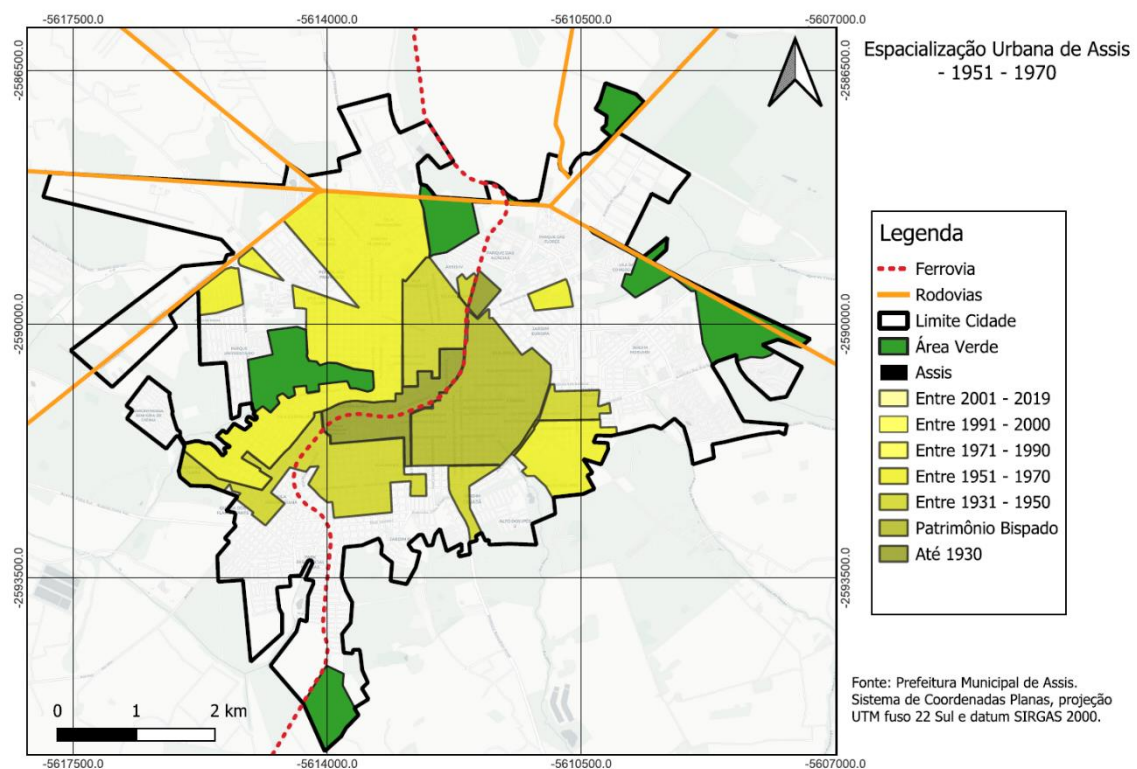


Figura 7. Espacialização urbana de Assis até 1970 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

Diferentes práticas de especulação imobiliária presentes nos grandes centros urbanos também se manifestaram em Assis. Floeter (2007) aponta que, na década de 1970, ocorreram inúmeros conflitos entre as lideranças locais em razão da especulação

imobiliária no processo de expansão da cidade, mesmo diante das crescentes denúncias de criação irregular de loteamentos urbanos.

Nesse contexto, áreas adjacentes que já apresentavam grau razoável de consolidação urbana passaram a atrair o interesse de diversas companhias imobiliárias, que lançaram novos empreendimentos com diferentes finalidades. De modo geral, a Morfologia Urbana de Assis pode ser caracterizada como compacta e contínua, preservando certa coesão espacial.

Na década de 1980, verificou-se a intensificação da implantação de novos loteamentos, especialmente nas zonas leste e sudoeste da cidade. Contudo, tais empreendimentos apresentavam características distintas dos anteriores. Um exemplo emblemático é o Jardim Aeroporto, desenvolvido em extensas áreas de vazios urbanos, contribuindo para a consolidação de uma Morfologia Urbana mais integrada.

Outro aspecto relevante foi a reação do poder público local frente às práticas especulativas. Medidas como a adoção de alíquotas diferenciadas do IPTU e a criação de normas mais rigorosas para a aprovação de novos loteamentos foram implementadas para conter o crescimento desordenado e assegurar que o

desenvolvimento urbano ocorresse de forma mais sustentável. Essas ações buscavam equilibrar o interesse privado com o bem-estar coletivo, evitando a formação de áreas degradadas e incentivando uma ocupação racional do solo urbano.

A instalação de novos empreendimentos imobiliários também refletiu mudanças na dinâmica socioeconômica de Assis. A chegada de novos moradores e investidores gerou impulso na economia local, estimulando o comércio e a oferta de serviços. Entretanto, essa expansão urbana trouxe desafios, como a necessidade de adequar a infraestrutura existente às novas demandas e o risco de processos de gentrificação em determinadas áreas.

A interação entre o setor público e o setor privado, aliada às práticas de especulação imobiliária e às estratégias de planejamento urbano, moldou Assis como uma cidade de morfologia compacta e contínua, mas que ainda enfrenta desafios significativos relacionados ao crescimento urbano e constante busca por maior sustentabilidade (Figura 8).

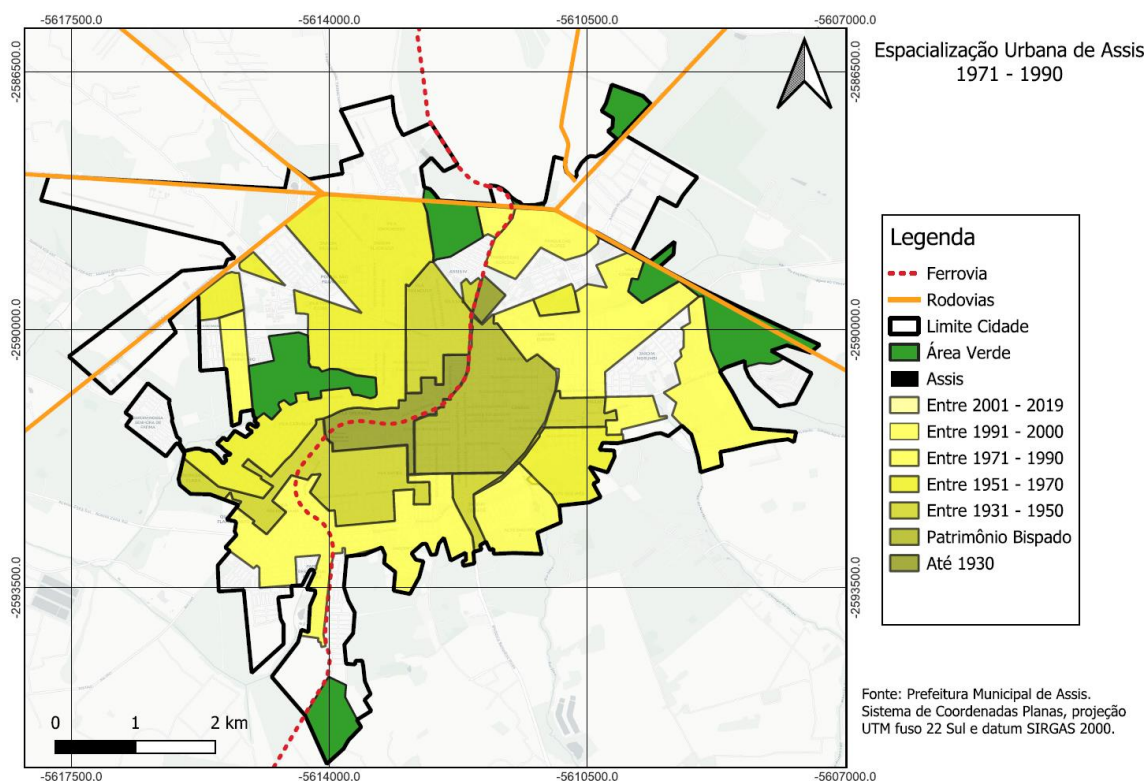


Figura 8. Espacialização urbana de Assis até 1990 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

No que se refere à habitação popular em Assis, desde a década de 1970 foram implementadas diversas políticas públicas, com o objetivo de reduzir o déficit habitacional. Entre as principais iniciativas, destacam-se a atuação da Companhia Estadual de Casas Populares (CECAP), do Banco Nacional da Habitação (BNH) e do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais de São Paulo (INOCOOP). Conforme observa Floeter (2007, p. 85), “a gradual implementação desses empreendimentos de caráter residencial aconteceu nas áreas mais distantes e nos limites do perímetro urbano da época, apresentando, naturalmente, deficiência na oferta dos mais diversos serviços públicos”.

Com a expansão do tecido urbano, Assis conseguiu preservar as características originais de traçado retilíneo, utilizando eixos de crescimento situados nas extremidades da cidade. A implantação da rodovia exerceu influência significativa na estruturação urbana, assim como a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), este o principal vetor de direcionamento do crescimento. Nos últimos

anos, entretanto, observa-se uma movimentação do setor privado voltada ao lançamento de loteamentos fechados nos limites do município, tendência que ameaça a continuidade do tecido urbano.

De forma geral, o crescimento populacional acelerado e a ampliação da malha urbana de Assis tiveram início na década de 1990. Nesse período, é importante considerar não apenas o aumento demográfico, mas também o elevado número de imóveis em construção e a implantação de loteamentos recentes em áreas urbanas já consolidadas, especialmente na região oeste.

A partir desse contexto, lideranças locais passaram a demandar a adoção de medidas administrativas para restringir a aprovação indiscriminada de condomínios residenciais fechados e conter a intensificação da especulação imobiliária. Todavia, mesmo diante do debate público sobre a questão, Floeter (2007, p. 96) ressalta que “se tratava de uma disputa travada entre vários grupos políticos locais que tinham várias divergências econômicas” (Figura 9).

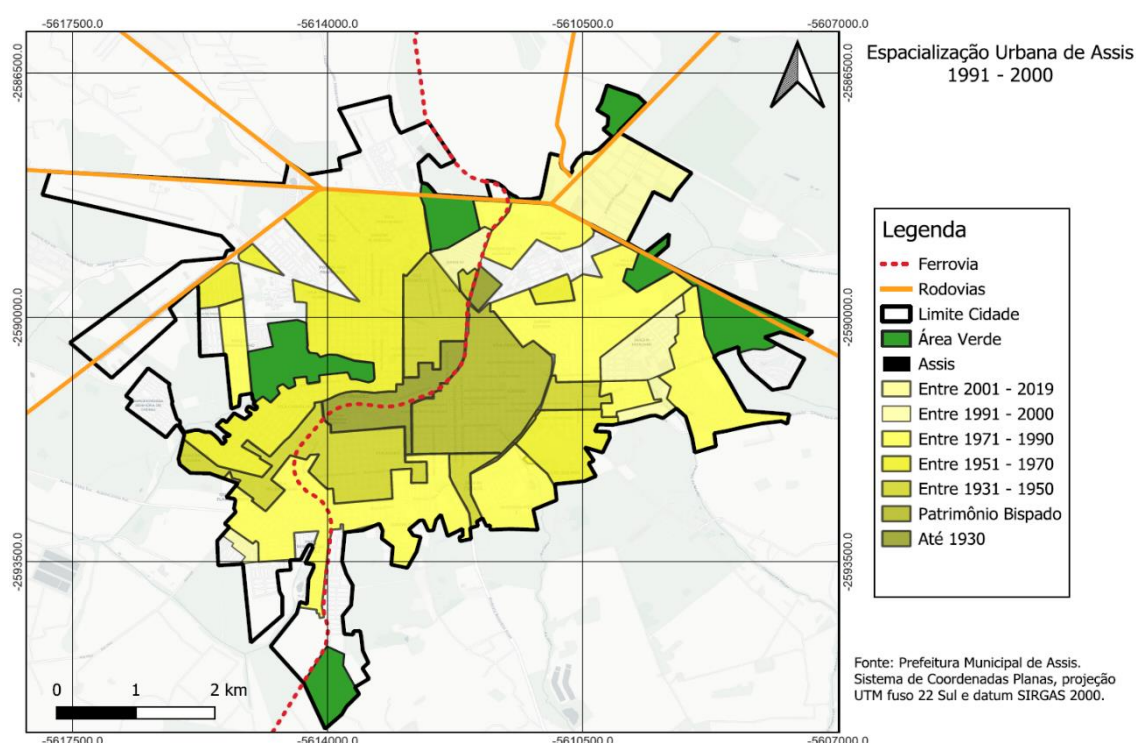


Figura 9. Espacialização urbana de Assis até 2000 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

Diante disso, a tributação de lotes de grupos que não estavam diretamente ligados ao setor imobiliário tiveram impacto direto no processo de formação urbana, compreendendo

a criação desenfreada de loteamentos, exclusivamente após a segunda metade do século XX. Entre as décadas de 1930 a 1970 houve crescimento exponencial do tecido

urbano e a malha urbana também acompanhou a sua expansão. É perceptível que há certo cuidado na criação de novas vias para que

sigam o traçado já existente, forma de se evitar problemas de trânsito, já que há curvas ou desvios (Figura 10).

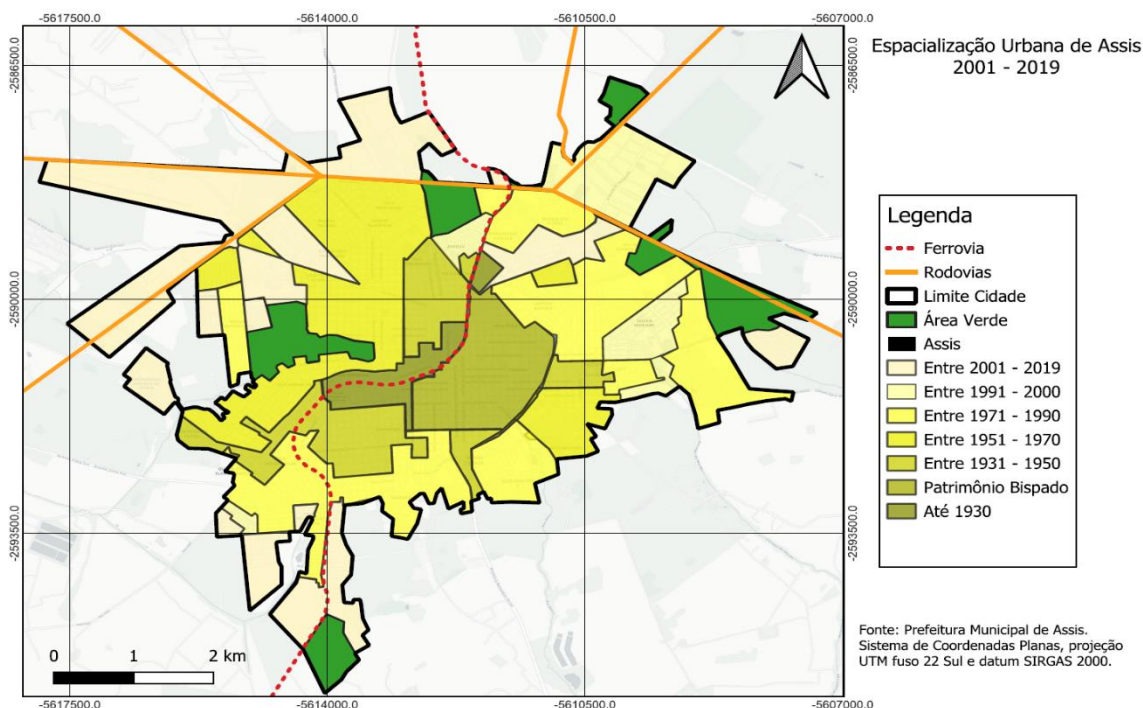


Figura 10. Espacialização urbana de Assis até 2019 (fonte: Prefeitura Municipal de Assis, adaptado pelos autores, 2024)

Fica evidenciada a formação de um padrão da expansão da cidade que refletiu diretamente na Morfologia Urbana de Assis, por meio da elitização acentuada das regiões leste e um adensamento cada vez maior no oeste da cidade. Se por um lado, as construtoras se empenham cada vez mais em construir e lançar imóveis voltados para a classe mais rica, a outra extremidade da cidade, que, por sinal, teve o aval da gestão pública para o seu alto adensamento, é ocupado por pessoas de baixa renda em conjuntos habitacionais.

Ainda no contexto desse processo de ocupação de áreas centrais já consolidadas é preciso destacar a implementação cada vez maior de condomínios residenciais fechados, com torres variando entre seis e dez andares. Diversos desses empreendimentos ocupam os antigos espaços vazios no centro.

A análise, por uma perspectiva crítica, recai a um número expressivo de lançamentos voltados para apartamentos de classe média e de habitações populares em áreas menores, causados principalmente pela atual verticalização e pelo porte desses apartamentos, construídos preferencialmente em áreas já consolidadas, o que resulta em

forte impacto na dispersão territorial de Assis. Em meados dos anos 1990, a metodologia de crescimento do tecido urbano passa a ser delimitada por meio do perfil socioeconômico dos moradores. Nesse contexto, os centros de expansão da região leste passaram a priorizar empreendimentos para uma população mais abastada e, por outro lado, houve migração de moradores de baixa renda para o oeste da cidade e áreas mais a leste, que apresentavam concentração de renda mais elevadas, além da desativação da linha férrea em 1999.

Aspectos morfológicos em Assis

Este tópico dedica-se à análise da Morfologia Urbana da cidade de Assis, conforme dito, situada no oeste paulista, com base nos fundamentos teóricos da escola inglesa. Essa vertente teórica propõe a investigação da forma urbana a partir da articulação entre seus elementos constituintes — tais como vias, quadras, lotes e edificações — e os processos históricos e funcionais que condicionam sua transformação ao longo do tempo.

Com o objetivo de garantir uma abordagem sistemática e coerente, a análise foi estruturada em quatro níveis principais: plano

urbano, quadras, lotes e uso do solo. Para cada um desses níveis, foram definidos dois elementos morfológicos específicos, selecionados por sua relevância na compreensão da estrutura urbana e na identificação das dinâmicas de crescimento e consolidação do espaço urbano de Assis.

A partir dessa estrutura metodológica, foram elaborados oito mapas temáticos que

representam graficamente as características espaciais de cada eixo de análise, permitindo uma leitura integrada do tecido urbano. Na sequência, apresentam-se detalhadamente os procedimentos adotados e os principais resultados obtidos em cada etapa, conforme sistematizados na Figura 11, que organiza e orienta a estrutura analítica aqui proposta.

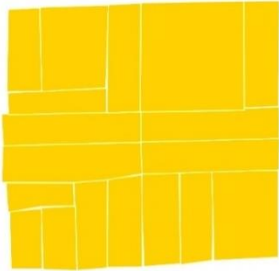
Nível de Análise	Elemento Morfológico	Descrição / Observações
Plano Urbano	Implantação do projeto urbano (1)	Forma e tamanho (2)
		
Quadras	Regularidade e continuidade (3)	Dimensões médias (4)
	 Quadra Selecionada	 Lotes Residenciais Padrão de ocupação (6)
Lotes	Impactos sobre o tecido urbano (5)	Padrão de ocupação (6)
	 Residencial Institucional Comercial	
Uso do Solo	Usos predominantes por setor (7)	Pátios ferroviários/ áreas ociosas (8)
	 Residencial Institucional Comercial	 Residencial Instit. Comercial Histórico

Figura 11. Quadro com os tópicos a serem analisados (fonte: elaborado pelos autores, 2025)

A implantação do projeto urbano (1) evidencia uma malha urbana predominantemente ortogonal, composta por quadras retangulares e alinhamentos regulares das edificações. Este padrão, típico de loteamentos planejados do início do século XX, reflete uma estrutura racional e funcional, com ruas paralelas e perpendiculares que favorecem a subdivisão fundiária e a integração espacial (Rosaneli, 2009; Silva, 2003). A porção central da imagem apresenta uma densidade construtiva maior, com menor espaçamento entre edificações e maior regularidade nos lotes, indicando o núcleo fundacional da cidade. É perceptível a presença de um eixo viário ligeiramente curvo e mais largo, que rompe a ortogonalidade dominante e articula as duas partes principais da malha — provavelmente correspondente à avenida Rui Barbosa que, historicamente, conectou a capela original à estação ferroviária (Floeter, 2007).

Tal configuração sugere uma transição da morfologia ortogonal para uma forma linear de centralidade, característica marcante nas cidades do interior paulista influenciadas pelo traçado ferroviário (Ghirardello, 2002; Leite, 2002). Além disso, nota-se que nas extremidades da imagem o padrão de quadras torna-se menos regular e mais fragmentado, sugerindo áreas de expansão posterior, com menor planejamento e possível adaptação à topografia local ou a parcelamentos fundiários de caráter mais espontâneo (Silva, 1996; Ghirardello, 2002).

A análise da forma e dimensão (2) das quadras no núcleo urbano original de Assis evidencia uma estrutura urbana nitidamente organizada segundo a lógica ortogonal, característica dos processos de loteamento planejados no contexto da expansão ferroviária paulista no início do século XX. No setor fundacional da cidade, as quadras apresentam-se majoritariamente em formatos retangulares alongados, com proporções regulares e orientação coerente com o traçado viário principal. Essa configuração morfológica reflete uma racionalidade geométrica de parcelamento do solo, orientada por critérios de funcionalidade e maximização da ocupação fundiária.

As medidas médias das quadras centrais giram em torno de 83 metros por 100 metros,

totalizando áreas aproximadas de 7.000 m², com baixa variação dimensional entre elas. Ainda que a malha mantenha certa uniformidade, é possível observar algumas quadras com formatos atípicos, sobretudo nas bordas do núcleo original ou em zonas de transição próximas à antiga faixa ferroviária, onde a topografia ou as interferências infraestruturais impuseram adaptações no traçado. A padronização dessas quadras favoreceu a regularidade dos lotes internos, os quais, em sua maioria, apresentam frentes estreitas e grandes profundidades, conformando um padrão fundiário que se mostrou altamente adaptável ao longo do tempo.

As quadras nas áreas de expansão tendem a apresentar formas menos definidas, como traçados trapezoidais, curvas acentuadas e malhas descontínuas, geralmente associadas aos processos de urbanização fragmentada, muitas vezes impulsionados por lógicas de ocupação oportunista, especulação fundiária ou ausência de controle urbanístico efetivo. Essas transformações indicam uma ruptura com o padrão geométrico original, resultando em menor legibilidade urbana, dificuldades de mobilidade e fragilidades na articulação entre os diferentes setores da cidade (Villaça, 1998; Santos, 2005).

A respeito da regularidade e continuidade das quadras (3), o mapa evidencia com clareza a forte presença de uma malha urbana ortogonal, composta por quadras de forma predominantemente retangular e simétrica, dispostas de maneira regular ao longo de um traçado viário retilíneo. Tal configuração é característica dos loteamentos planejados sob lógica geométrica, frequentemente associados ao urbanismo de base fundiária típico do interior paulista no início do século XX. Essa regularidade das quadras é um dos principais elementos estruturadores do tecido urbano central de Assis. As quadras apresentam dimensões semelhantes entre si, com orientação uniforme em relação às vias, revelando altos níveis de continuidade espacial e de coerência morfológica.

A repetição de formas e a padronização no arranjo das quadras favorecem a legibilidade do espaço urbano, além de contribuir para a eficiência da circulação viária, da drenagem urbana e da infraestrutura de serviços públicos

(Gauthiez, 2002). Outro aspecto relevante é a alta taxa de ocupação dos lotes, com edificação presente em praticamente todas as parcelas, o que reforça a consolidação do tecido urbano. Ainda que existam pequenas variações na tipologia das edificações, a estrutura das quadras se mantém íntegra, o que revela a resiliência da malha urbana original diante de processos de transformação ao longo do tempo. Do ponto de vista da continuidade, observa-se que não há rupturas significativas entre as quadras — como grandes vazios urbanos, barreiras físicas ou loteamentos desarticulados — o que indica uma malha bem conectada, com forte integração entre os espaços públicos e privados (Silva, 1996; Caldeira, 2007). Esse padrão contínuo facilita o deslocamento e promove uma sensação de unidade e coesão espacial.

Apesar da regularidade do traçado das quadras, a configuração (4) dos lotes no núcleo urbano de Assis não reproduz o mesmo grau de padronização, apresentando significativa variação dimensional, sobretudo em termos de largura. A região anteriormente vinculada ao patrimônio do bispado da Igreja Católica, no início do século XX, concentra lotes com grande diversidade de medidas, resultado, possivelmente, de um processo de parcelamento adaptativo e não completamente normatizado à época (Floeter, 2007). Dentro desse conjunto, a largura de 9 metros revela-se como a medida mais recorrente, constituindo o módulo mais comum da malha fundiária central. No entanto, também foram identificados lotes significativamente maiores, alcançando até 27 metros de frente, evidenciando situações de remembramento, loteamentos institucionais ou variações relacionadas à destinação original dos terrenos.

Em contrapartida, o comprimento dos lotes tende a apresentar maior uniformidade, com valores em torno de 30 metros, configurando uma profundidade relativamente constante ao longo das quadras, o que contribui para certa previsibilidade na ocupação do solo e na conformação dos lotes edificáveis. Ainda assim, foram registrados casos pontuais de lotes com dimensões inferiores aos padrões médios, como profundidades inferiores a 20 metros ou larguras acima de 12 metros, refletindo situações excepcionais de subdivisão fundiária, ocupações irregulares ou

adequações específicas ao uso. Essa heterogeneidade nas dimensões dos lotes, ainda que inserida em uma malha ortogonal regular, imprime ao tecido urbano uma complexidade morfológica adicional, influenciando diretamente a forma de ocupação, os recuos, o gabarito das edificações e a dinâmica de usos. Além disso, contribui para uma paisagem urbana menos homogênea, com variações volumétricas e tipológicas que enriquecem a leitura morfológica da cidade (Gauthiez, 2002).

Embora a expansão urbana (5) da cidade de Assis tenha se dado majoritariamente por meio de uma estrutura viária em malha ortogonal, observa-se que o padrão de ocupação dos lotes não mantém a regularidade geométrica esperada. A análise espacial do tecido urbano revela discrepâncias significativas entre a forma da quadra e a maneira como os imóveis se implantam no interior dos lotes, configurando uma morfologia mais complexa do que a malha viária inicialmente sugere. É possível identificar uma variedade tipológica em relação ao formato dos lotes, ao posicionamento das edificações e à organização dos usos no interior das unidades fundiárias.

Muitas construções estão implantadas sem alinhamento claro em relação aos eixos viários, com afastamentos irregulares das divisas e, em diversos casos, dispostas de forma diagonal em relação ao lote ou à quadra, sobretudo em áreas próximas à orla ferroviária ou em setores onde houve menor controle urbanístico. Essa ocupação oblíqua rompe com a rigidez do traçado ortogonal e introduz camadas de descontinuidade e espontaneidade à configuração urbana. Além disso, é notável a baixa presença de maciços vegetais no interior dos lotes e quadras, indicando uma ocupação intensiva do solo urbano, sem reservas significativas de áreas verdes privados ou públicas nas porções centrais da cidade. Essa ausência compromete não apenas a qualidade ambiental e paisagística, mas também a capacidade de permeabilidade do solo, de controle térmico local e de espaços de convivência.

A grande mancha verde-clara (6) predominante na imagem indica a hegemonia do uso residencial de baixa densidade em

praticamente toda a extensão da área analisada. Esse padrão revela um núcleo urbano tradicional, com quadras ocupadas majoritariamente por edificações unifamiliares térreas ou de até dois pavimentos, mantendo a lógica do parcelamento original da cidade. A distribuição contínua desse uso garante coerência morfológica e estabilidade funcional, refletindo a permanência da vocação habitacional no centro consolidado. As edificações comerciais (em laranja) encontram-se concentradas principalmente ao longo de eixos viários estruturantes, em especial nas avenidas centrais — como a Rui Barbosa (que pode ser associada ao traçado da linha roxa).

Essa concentração linear ao longo do eixo principal é característica de cidades cujos centros se desenvolveram com base na lógica ferroviária, reforçando a configuração de centralidade linear (Ghirardello, 2002). Também se percebe certa dispersão de comércio em pontos estratégicos secundários, possivelmente em esquinas ou vias com maior fluxo local. As manchas rosadas, correspondentes às edificações verticais de uso misto (comercial e residencial), ainda que menos numerosas, estão localizadas em áreas centrais e bem conectadas, sinalizando um processo incipiente de verticalização e adensamento funcional.

A presença desses edifícios revela transformações morfológicas importantes, sugerindo mudanças no padrão de uso do solo e na dinâmica imobiliária local, provavelmente impulsionadas por investimentos privados e políticas de reabilitação urbana. As edificações institucionais (em roxo) estão estrategicamente localizadas em pontos nodais da malha urbana. Sua presença reforça o papel central da região como área de prestação de serviços públicos — como educação, saúde, cultura ou administração. Sua distribuição sugere uma rede de suporte bem articulada, que contribui para a vitalidade urbana, a acessibilidade a serviços essenciais e a manutenção da atratividade da área central.

A análise morfológica (7) clássica enfatiza a importância da coerência entre forma do tecido, uso do solo e estrutura fundiária. A

imagem revela fortes variações tipológicas dentro de uma malha de base regular. As quadras com uso predominantemente residencial apresentam lotes menores, ocupação densa e alinhamentos consistentes. Já as quadras ocupadas por usos comerciais e institucionais maiores destoam significativamente desse padrão, com edificações que não respeitam o ritmo parcelar, ampliam os recuos e alteram as relações entre edifício e espaço público. Na perspectiva de Cullen (2010, p. 21), a “cidade deve ser compreendida como uma sequência visual e experiencial, em que o deslocamento pelo espaço revela uma narrativa urbana”. As descontinuidades geradas pelas grandes massas comerciais e institucionais, especialmente quando inseridas abruptamente no meio de quadras residenciais regulares, quebram essa sequência visual harmoniosa. O contraste entre volumes, gabaritos e usos pode gerar efeito de choque ou de distanciamento, tornando o percurso menos coeso do ponto de vista sensorial.

A cidade de Assis, assim como diversas outras do interior paulista que se estruturaram a partir do traçado da ferrovia, apresenta um elemento morfológico marcante: a presença de um pátio ferroviário desativado, situado em posição estratégica no tecido urbano. Essa área, originalmente planejada para atender às demandas logísticas da Estrada de Ferro Sorocabana, desempenhou papel central na consolidação do núcleo urbano, servindo como vetor de crescimento, centralidade econômica e organização espacial (Silva, 1996). Contudo, com o declínio do transporte ferroviário de passageiros e a reestruturação da malha ferroviária brasileira, o pátio de Assis foi gradualmente desativado, gerando um vazio urbano significativo, atualmente caracterizado como área ociosa de grande extensão.

A permanência dessa estrutura no centro consolidado da cidade representa um ponto de tensão morfológica, pois rompe a continuidade da malha urbana (8) e estabelece uma barreira física e funcional entre setores que, historicamente, mantinham integração espacial. Além do pátio em si, observa-se ao seu redor a existência de terrenos subutilizados ou com ocupações fragmentadas, frequentemente associados a galpões desativados, edificações degradadas

ou lotes com uso incerto. Esses espaços, embora ociosos no presente, representam reservas territoriais estratégicas com alto potencial de reconversão funcional e urbanística. Do ponto de vista morfológico, essas áreas se configuram como disfunções na malha urbana tradicional, pois interrompem fluxos viários, comprometem a permeabilidade visual e pedonal do centro e dificultam a integração entre bairros. No entanto, essas mesmas características lhes conferem um elevado valor estratégico para projetos de requalificação urbana, podendo ser reconfiguradas como parques lineares, corredores verdes, centralidades de uso misto ou polos de cultura e inovação, a depender das diretrizes adotadas pelo planejamento urbano municipal.

Considerações finais

O processo de urbanização na fronteira oeste do Estado de São Paulo é grifado por muitos como um evento à parte na história recente da fronteira brasileira, não somente pela rapidez do seu povoamento e ocupação, mas também pelo elevado índice de urbanização e pelo cunho fundiário rural baseado na propriedade pequena e média agrícola. O fato determinante para esse tipo de ocupação na região foi a existência de trabalhadores rurais em áreas adjacentes. Tal população conseguia com muito custo criar uma poupança e, assim, quando houve a abertura de vendas de terrenos na região oeste paulista passaram a comprar seus lotes. A ociosidade de uma vasta quantidade de terras para a colonização e a variação cada vez mais frequente do preço internacional do café ajudaram para o processo de urbanização da região. Como forma de se contornar essa situação, os agricultores da região tiveram a ideia de subdividir suas terras em pequenas propriedades. Essa ação geraria um lucro imobiliário e ainda o controle da mão de obra perto de suas fazendas.

O urbanismo adotado na fronteira oeste paulista foi estipulado em grande parte pela experiência do projetista, pelas perspectivas dos pioneiros em relação ao crescimento das cidades, por exemplos anteriores de desenhos urbanos bem aplicados e pela localização estratégica, fosse ela distante ou próxima da ferrovia ou de áreas já consolidadas. A topografia predominantemente ondulada da

região não foi um empecilho para a implementação do traçado urbano. Os únicos elementos ímpares levados em consideração pelos urbanistas eram, em algumas situações, a ferrovia e sua estação, o rio e suas margens, e o acesso rodoviário. Contribuiu para essa liberdade a ausência de uma legislação urbanística que limitasse o parcelamento, o uso ou a ocupação do solo, permitindo que os projetistas tivessem a possibilidade de experimentar diversos traçados, transformando as novas cidades em verdadeiros laboratórios urbanísticos.

Apesar da liberdade de experimentação, sobressaiu-se o tradicional plano ortogonal com uma praça central e a igreja. No entanto, este traçado é frequentemente o produto de uma atividade imobiliária predatória, de caráter privado e altamente especulativo, e da falta de ferramentas de controle urbanístico, o que levou muitas cidades a se desenvolverem por meio de loteamentos incoerentes com o desenho urbano original. Quando a ferrovia era um elemento estruturador predominante, a praça assumia uma certa relação com ela: poderia ficar defronte à estação ferroviária ou ser conectada a ela por uma avenida principal. Em planos que aplicavam o desenho radial, a praça se localizava no centro e tinha um formato circular ou de octógono. Embora o traçado fosse, na maior parte dos casos, um instrumento de negociação de lotes, pode-se concluir que o desenho urbano na fronteira oeste ajudou a difundir a atividade do urbanista, mesmo sem ter fornecido ideias urbanísticas inovadoras.

Algumas deduções podem ser feitas a partir deste estudo. O pragmatismo predominante na fronteira contribuiu para a evolução de elementos tradicionais de desenho, como a praça, e para uma certa cautela na escolha do sítio para a implantação das cidades "boca-de-deserto". Pode-se afirmar também que o urbanismo praticado na fronteira consolidou o modelo luso-brasileiro do plano ortogonal, o que, para alguns, representava a importação equivocada de um modelo que não se encaixava nas necessidades locais. Contudo, a principal limitação foi a falta de instrumentos de controle urbano que promovessem um crescimento ordenado. Após o desenvolvimento do patrimônio ferroviário principal, o crescimento imediato se dava aleatoriamente por meio da criação de novos

loteamentos sem organização adequada, resultando em um tecido urbano formado por elementos desconexos, sem característica morfológica e estética relevantes e com problemas viários e de infraestrutura. Os loteamentos de caráter privado pouco colaboraram, já que futuras propostas de melhoramentos tinham que ser custeadas pelo poder público por meio de desapropriações onerosas.

Mesmo com as limitações já apontadas, a urbanização da fronteira oeste paulista assume um caráter dinâmico, e um momento frutífero para a história do urbanismo no Brasil, na perspectiva que se procurou projetar as cidades, pelas visões distintas e por um espírito totalmente restritivo da cidade. O favorecimento político aplicado nas cidades funcionou na medida em que o domínio sobre a região era tênue e ameaçado por um grande e voraz antagonismo pelo controle político do território. O desenvolvimento urbano das cidades se apoiava na estrutura fundiária de pequenas e médias propriedades rurais, que se conectam efetivamente com a cidade, estimulando a economia rural e urbana. O grande chefe político local, que muitas vezes era o próprio fundador da cidade, torna-se um patriarca e benfeitor urbano e constantemente é cobrado para que traga melhorias para a cidade, sob pena de arcar com as consequências na eleição.

Em meados dos anos 1950, a maioria dessas cidades já estava estabelecida e os primeiros pioneiros já haviam se transferido para regiões mais distantes, como o norte do Paraná, ou até mesmo voltado para trabalhar nas indústrias da cidade de São Paulo. Além disso, a imigração apoiada pelo governo havia acabado e isso dificultava a inserção dessa população no meio urbano e rural das cidades. A ferrovia brasileira já não apresentava mais o vigor do início do século XX e as políticas públicas incentivam cada vez mais as rodovias como modal de transporte. O processo de urbanização da fronteira oeste paulista pode ser considerado como estagnado.

Historicamente, essas regiões foram utilizadas pelo setor ferroviário e com a sua estagnação, houve um processo de fragmentação do espaço que acabou produzindo discrepâncias visíveis no tecido urbano, como ocorreu em Assis. Pode-se concluir que, o caráter privado

e capitalista de urbanização, se por um lado gerou um urbanismo das cidades bem tradicionais, por outro, deixou uma marca dinâmica a estas cidades, graças à situação econômica e política historicamente atípica desta região.

Referências

Caldeira, T. P. do R. (2000) *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*.: Editora 34/Edusp, São Paulo.

Caldeira, J. M. (2007) “Praça brasileira: trajetória de espaço urbano – origem e modernidade”. Tese de doutoramento publicada, Programa de Pós-graduação do Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, São Paulo.

Cullen, G. (2010) *Paisagem urbana* (Edições 70, Lisboa).

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

Floeter, R. A. (2007) “A eficácia do IPTU Progressivo como instrumento de planejamento urbano: a experiência do município de Assis-SP”. Dissertação de Mestrado publicada, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

Gauthiez, B. (2002) “The history of urban morphology” em *Urban Morphology* v. 8, n. 2, 71-89.

Ghirardello, Nilson (2002) *À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista* (Unesp, São Paulo).

Heineberg, H. (2007) “German geographical urban morphology in an international and interdisciplinary framework” em *Urban Morphology* v. 11, n. 1, 5-24.

Lamas, J. M. R. G. (1993) *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 2. ed. (Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa).

Leite, C. (2002) “Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana”. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Moudon, A. V. (1994) “Getting to know the built landscape: typomorphology”, em Frank, K. A. & Schneekloth (ed.). *Ordering space*:

types in architecture and design (Van Nostrand Reinhold, Nova Jersey).

Rosaneli, A. F. (2009) “Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná”, Tese de Doutorado publicada, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Samuels, I. (2005) “Conzen’s last bolt: reflections on thinking about urban form”, em *Urban Morphology* v. 9, n. 2, 136-144.

Santos, M. (2005). *Da totalidade ao lugar* (Edusp, São Paulo).

Silva, R. S. (1996) “Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a

estruturação territorial de Assis”. Tese de Doutorado publicada, Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

Silva, R. C. M. da (2003) “O urbanismo das novas cidades da fronteira paulista, 1890-1950” em Machado, D. P.; Pereira, M. da S.; Silva, R. C. M. da (Orgs) *Urbanismo em questão* (PROURB, Rio de Janeiro) 147-171.

Villaça, F. (1998) *Espaço intra-urbano no Brasil*. (Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, São Paulo.

Whitehand, J. W. R (1992) “Recent advances in urban morphology” em *Urban studies*, v. 29, n. 3/4, 619- 636.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Dynamics of Urban Morphology in Assis: coffee, railway and territorial development

Abstract. *The article examines the formation of new cities in the western region of São Paulo, highlighting the crucial role of the Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) in this process, with a particular focus on the municipality of Assis and its ramifications with the process of creating cities as part of the coffee expansion and land negotiation. The objective was to understand the urban morphology resulting from these specificities and contribute to the understanding of the Brazilian urban narrative. The methodology used involved the analysis of documentation in local city halls, on-site visits, use of tools such as Google Earth, and bibliographic review. In response to several research questions, it can be established that there was rapid urbanization in the region, influenced by coffee growing and the railway. Urban development was stimulated by factors such as coffee expansion, the presence of a rural middle class, fertile land, and a railway road network. Assis developed significantly with the arrival of the EFS, which boosted the occupation and appreciation of the land, directly influencing the urban morphology and growth of the city.*

Keywords. *coffee expansion, agricultural frontier, territorial development*

Editoras responsáveis pela submissão: Eneida Maria Souza Mendonça, Michela Sagrillo Pegoretti.

Editor assistente: Vitor de Toledo Nascimento. Editora de texto: Linda Emiko Kogure.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

