

POTENCIALIDADES DAS ESPLANADAS FERROVIÁRIAS NA PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM URBANA: ESTUDO DE TRÊS CIDADES NA REGIÃO ALTA SOROCABANA

Data de submissão: 14/04/2023

Data de aceite: 02/05/2023

Arlete Maria Francisco

Universidade Estadual Paulista - Unesp,
Faculdade de Ciências e Tecnologia -
Campus de Presidente Prudente
Presidente Prudente, São Paulo
Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/8570153466984220>

RESUMO: O processo de ocupação da Alta Sorocabana esteve atrelado à expansão da rede ferroviária e das fronteiras agrícolas para o interior do estado de São Paulo e à mercantilização do solo, no início do século XX. No entorno de cada estação da Estrada de Ferro Sorocabana, nessa região, surgiu um núcleo urbano, cujo desenho segue o princípio racionalizador de divisão de terras com a finalidade de facilitar a demarcação e a venda dos lotes. Na ausência de reservas de terrenos para os edifícios públicos, esses eram construídos em alguma área recortada da esplanada ferroviária ou em algum lote doado pelo colonizador. O objetivo deste trabalho é discutir as potencialidades das áreas ainda vazias das esplanadas ferroviárias na constituição de espaços livres públicos e para a preservação da paisagem urbana, a partir do estudo de três cidades: Martinópolis,

Regente Feijó e Presidente Venceslau. Este estudo se faz por meio do método da visão tripartite de análise morfológica que permite compreender o processo de transformação da forma urbana e de suas permanências ao longo do tempo. Os resultados mostraram que as esplanadas ferroviárias das três cidades, que outrora se constituíram como marcos de sua fundação, passaram por um processo semelhante de parcelamento e de alteração da ocupação e uso do solo, mas, no entanto, as áreas ainda vazias constituem-se potenciais espaços livres públicos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, importante para a preservação da história e da paisagem urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Alta Sorocabana; Sistema de Espaços Livres Públicos; Morfologia Urbana

POTENTIALITIES OF THE RAILWAY STATION SURROUNDINGS IN THE PRESERVATION OF THE URBAN LANDSCAPE: A STUDY OF THREE CITIES IN ALTA SOROCABANA

ABSTRACT: The process of occupation of Alta Sorocabana was linked to the expansion of the railway network and the agricultural

frontiers to the interior of the state of São Paulo and the commodification of the land, in the beginning of the 20th century. Around each station on the Estrada de Ferro Sorocabana, in this region, an urban core emerged, whose design follows the rationalizing principle of land division in order to facilitate the demarcation and sale of lots. In the absence of land reservations for public buildings, these were built in an area surrounding the train station or on a plot donated by the colonizer. The objective of this paper is to discuss the potential of the still empty areas surrounding the train station in the constitution of public open spaces and for the preservation of the urban landscape, based on the study of three cities: Martinópolis, Regente Feijó and Presidente Venceslau. This study is carried out through the method of the tripartite view of morphological analysis, which allows understanding the process of transformation of the urban form and its permanence over time. The results showed that the railway station surroundings of those three cities, which were once constituted as landmarks for the foundation of urban centers, had a similar process of subdivision and alteration of occupation and land use, however, the areas still empty constitute potential public open spaces, contributing to the preservation of railway memory, important for the preservation of history and the urban landscape.

KEYWORDS: Alta Sorocabana; System of Public Open Spaces; Urban Morphology

1 | INTRODUÇÃO

No início do século XX, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) se estendeu até as fronteiras do estado de Mato Grosso do Sul, favorecendo a exploração econômica de uma vasta região, até então ocupada pelos povos indígenas. Além disso, havia um interesse do governo, de ordem política e militar, de ligar o Oeste ao litoral, demarcando e ocupando as fronteiras territoriais para garantir a soberania do país (ALDRIGHI&SAES, 2005).

De acordo com Matos (1974), a expansão da ferrovia que num primeiro momento seguiu a produção do café, no Oeste Paulista, abriu frentes para a agricultura e para a ocupação do território, caracterizando-se como linha de penetração (Figura 1).

Na Alta Sorocabana – região correspondente aos últimos 200 quilômetros da EFS –, no entorno de cada estação da linha tronco da ferrovia, surgiu um núcleo urbano (FRANCISCO, 2021), resultado de dois fatores: primeiro, a venda de terras era uma atividade menos incerta e mais lucrativa que a agricultura e, segundo, como a posse de terras nessa região era duvidosa, os vendedores se apressaram em fundar patrimônios, a fim de atrair um número grande de pessoas e assegurar o seu direito de posse (MOMBEIG, 1984). Sendo assim, inexistiu, nestas cidades, o antigo sistema de formação urbana a partir do patrimônio religioso, isto é, das terras doadas à Igreja.

AS FERROVIAS DE SÃO PAULO

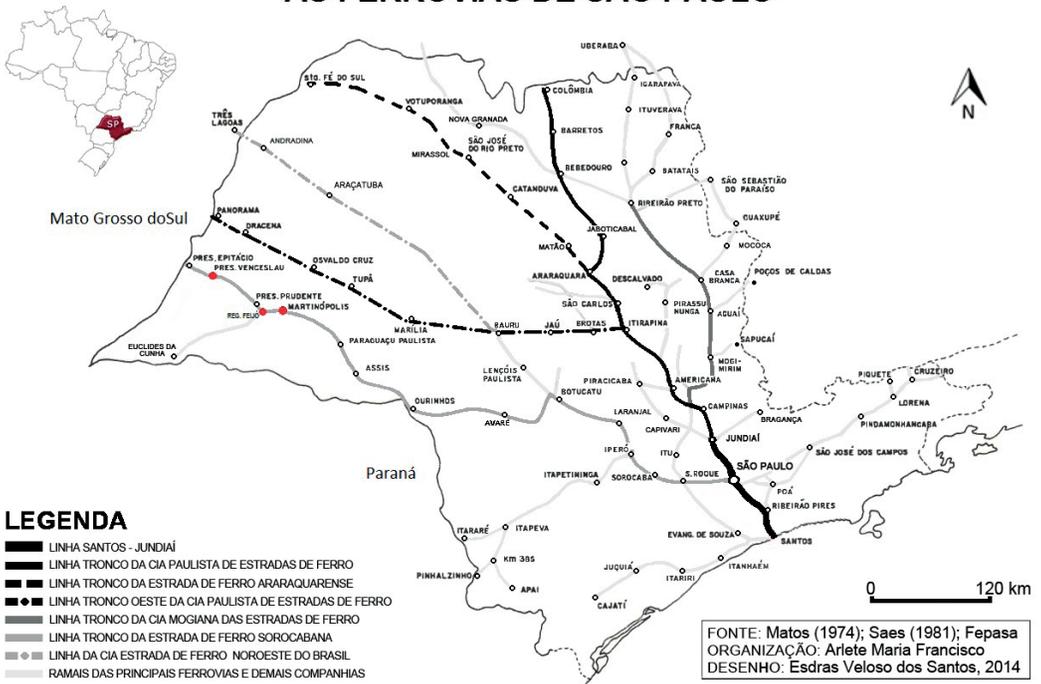


Figura 1 – As ferrovias de São Paulo como linha de Penetração, com destaque para as três cidades estudadadas. Fonte: Francisco, 2015, p.89, redesenhado pela autora.

Portanto, a natureza dessas cidades esteve ligada a questão da terra enquanto mercadoria, do seu domínio e distribuição e, deste modo, não houve preocupação com os princípios norteadores de desenho urbano. O plano bidimensional seguia apenas o princípio racionalizador de divisão de terras com a finalidade de facilitar a demarcação e a venda dos lotes. Nesse sentido, o principal componente que confere peculiaridade, caráter e qualidade dos espaços urbanos – o espaço livre público – é restrito às vias de circulação.

Em pesquisa realizada sobre 15 cidades da Alta Sorocabana, Francisco (2021) constatou que, em apenas poucos núcleos, observou-se a especificação de espaços para a praça e para a igreja e, em nenhum, houve preocupação com os edifícios públicos e com o sistema de espaços livre públicos (SELP). Na ausência dessas reservas, após a chegada dos primeiros moradores, a capela era construída em algum terreno doado. Já a praça e os edifícios públicos surgiam em uma área recortada da esplanada ferroviária (FRANCISCO, 2021).

Este trabalho apresenta o estudo de três dessas cidades, Martinópolis, Regente Feijó e Presidente Venceslau, cujos desenhos têm as mesmas características (Figura 2).

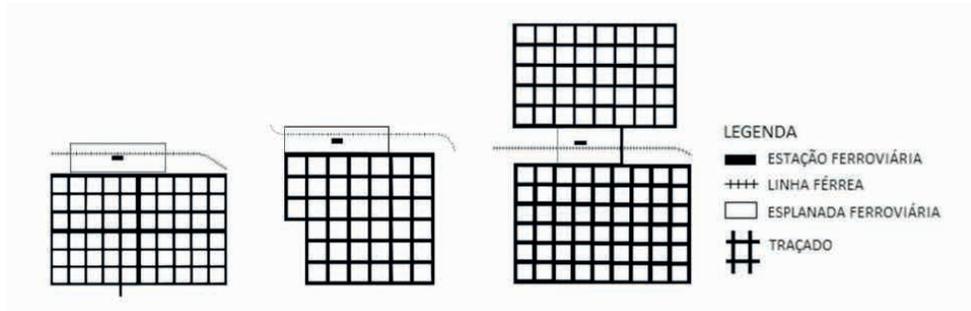


Figura 2 – Núcleos primitivos das cidades de Martinópolis, Regente Feijó e Presidente Venceslau, da esquerda para a direita. Fonte: elaborado pela autora.

Este estudo se faz por meio do método da visão tripartite de análise morfológica conceituada por M. Cozen (COSTA, 2017). Os estudos da forma urbana permitem não apenas o entendimento da forma da cidade atual, mas também de sua gênese e das transformações ocorridas ao longo do tempo. As paisagens urbanas refletem o modo como a sociedade ocupa e transforma o território e, desse modo, faz-se importante conhecer os motivos que embasam as ações de uma determinada sociedade, em determinada época.

Assim, primeiramente são apresentadas as principais características dos planos que originaram essas cidades a partir do contexto de ocupação do Oeste Paulista, no início do século XX, e para tanto, foi utilizada a bibliografia disponível das cidades. Na sequência, foram analisados o tecido e o uso e ocupação da área da esplanada de cada cidade, ao longo do tempo, considerando três períodos evolutivos, determinados a partir do crescimento urbano e populacional, bem como das transformações socioeconômicas e culturais que resultaram em novas demandas. Para a elaboração da cartografia, utilizou-se as plantas históricas do Arquivo Público do Estado de São Paulo e os levantamentos cartográficos realizados pela Companhia Ferroviária Sorocabana realizados nas décadas de 1940, 1950 e 1980.

21 AS TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS DAS ESPLANADAS FERROVIÁRIAS

As esplanadas das estações se constituíam de amplos retângulos alongados onde se encontravam, à princípio, a estação e os trilhos para manobra dos trens. A partir de 1919 com a estatização da ferrovia e das reivindicações dos trabalhadores, são construídas casas operárias e armazéns para estocagem de mercadorias (MOREIRA, 2008). Em Martinópolis, a esplanada media aproximadamente 100 x 600 metros; em de Regente Feijó, 80 x 500 metros e em de Presidente Venceslau, 500 x 180 metros.

Foi possível identificar três períodos evolutivos nas cidades estudadas que se refletiram em suas esplanadas ferroviárias. O primeiro – entre as décadas de 1920 a 1940

–, de ocupação inicial do núcleo urbano e da transformação do loteamento em cidade, é quando se constróem os primeiros edifícios que possibilitam a vida urbana: a igreja, o grupo escolar, os edifícios públicos e a praça. O segundo período – décadas de 1950 a 1980 – é marcado pelo crescimento populacional urbano e expansão da cidade. O último período, após década de 1990, é caracterizado pela falência do transporte ferroviário, pela predominância de população urbana nas cidades e pelo aumento das demandas por espaços públicos.

2.1 Martinópolis

A estação ferroviária de Martinópolis foi inaugurada em 1917 e, em 1924, é aberto o primeiro loteamento defronte à estação (DALTOZO, 1999). A morfogênese da esplanada é constituída pela estação, algumas casas para os funcionários da empresa e um pequeno deposito de madeira (Figura 3).

De acordo com Daltozo (1999), até a década de 1940, a cidade tinha aspecto rural, com sua edificação simples, sendo boa parte em madeira, e ruas de terra. A primeira igreja, a Matriz Santa Bibiana, e o Grupo Escolar foram inaugurados em 1939 em terrenos doados pelo fundador. Neste mesmo ano, é aberto o 2º loteamento, no lado posterior à estação. Entretanto, de acordo com o autor, esse bairro levaria quase três décadas para se consolidar. A única intervenção na esplanada são os acessos à estação e ao armazém, além da construção de outras casas para funcionários da ferrovia (Figura 4a).

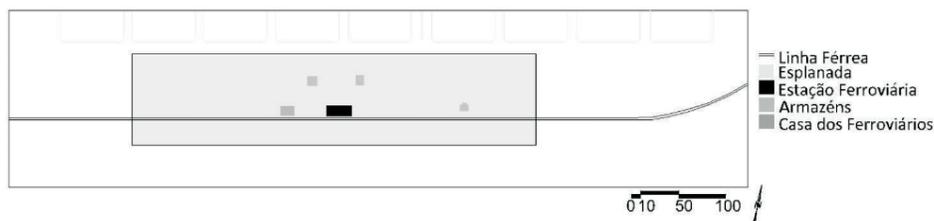


Figura 3 – Uso e ocupação da Esplanada de Martinópolis em 1924. Morfogênese. Fonte: elaborado pela autora.

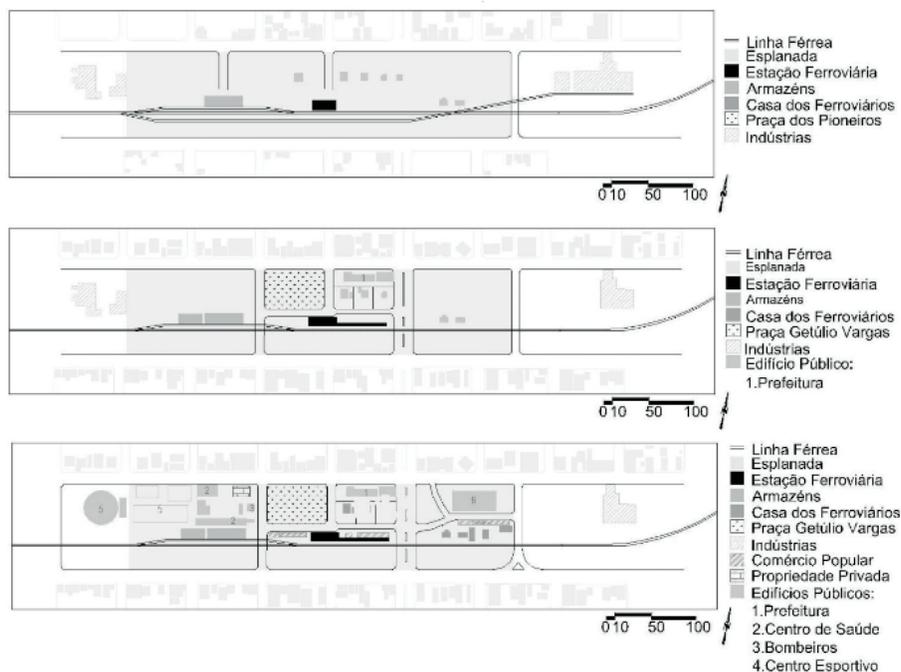


Figura 4 – Uso e ocupação da Esplanada de Martinópolis em 1939, 1982 e 2018. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, Escritório Regional da Inventariança da RFFSA em São Paulo e trabalho de campo realizado em 2018, respectivamente. Elaboração da autora.

De acordo com a planta disponível no escritório da Inventariança da RFFSA, parte da esplanada seria transferida à municipalidade para urbanização da praça pública e acesso à estação. De acordo com Daltozo (1999), em 1960, quando a cidade vive o auge da produção do algodão, fez-se necessário modernizar as estruturas de transporte e, assim, a estação é ampliada.

Portanto, a década de 1950 é definida como o início do segundo período de transformação da esplanada com o seu parcelamento, a construção da praça Getúlio Vargas e da nova Prefeitura Municipal. Para a construção da praça, uma das moradias é demolida. Duas passagens para a Vila Alegre são abertas, sendo uma delas como ligação das duas igrejas – uma de cada lado da linha férrea – e a outra pela lateral da praça (Figura 4b).

O terceiro período caracterizado pelo crescimento urbano e populacional – quando o município passa a ser predominantemente urbano (INSTITUTO, 2018) – é quando os espaços vazios das laterais da esplanada são ocupados com edifícios públicos: Ginásio Municipal, em 1995, Estação Rodoviária, em 1986, além do Centro de Saúde e Bombeiros (Figura 4c).

Em 1996, quando cessa o transporte de passageiros, a estação é fechada e fica abandonada até 2005, quando é concedido o direito de uso à Prefeitura Municipal de

Martinópolis. Em trabalho de campo, observou-se que algumas salas abrigam o Banco do Povo, o Sebrae, o artesanato local e a biblioteca e, no saguão, um museu-estante, com fotos e objetos históricos. Já os armazéns foram adaptados para projetos culturais, tais como Projeto Guri, de música, e Espaço Cidadão, de atividades sociais para crianças e adolescentes.

A Figura 5 mostra o cartograma da evolução de sua paisagem urbana, elaborado a partir da evolução da esplanada, de fotos aéreas e de trabalho de campo. Os principais edifícios da cidade ainda são as duas igrejas e a estação ferroviária e, apesar de existir um edifício acima de 4 pavimentos, suas ruas preservam a paisagem do núcleo original.

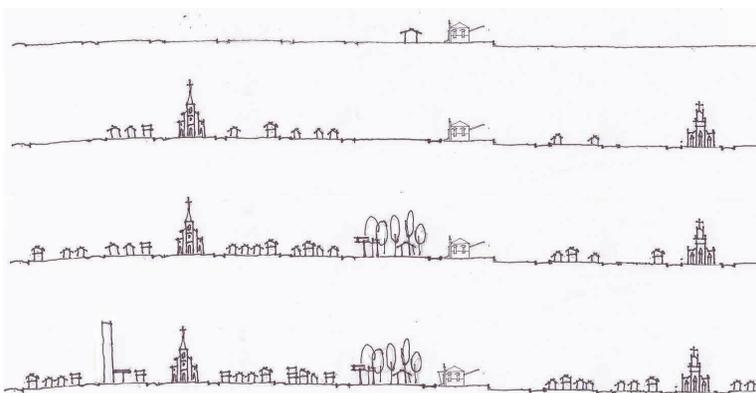


Figura 5 – Cartograma da evolução da paisagem de Martinópolis. Fonte: elaborado pela autora.

2.2 Regente Feijó

Em Regente Feijó, a estação é inaugurada em 1919 e o primeiro loteamento é aberto em 1922, pela Companhia Marcondes de Colonização (ENCICLOPÉDIA, 2016). De acordo com o relatório de 1920 da empresa (SOUZA, 1921), tinham sido entregues casas de ferroviários e um armazém em Regente Feijó, definindo a morfogênese da esplanada ferroviária (Figura 6).

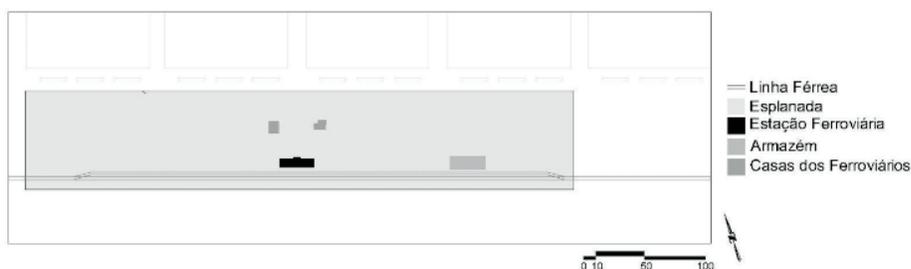


Figura 6 – Uso e ocupação da Esplanada de Regente Feijó em 1922. Morfogênese. Fonte: elaborado pela autora.

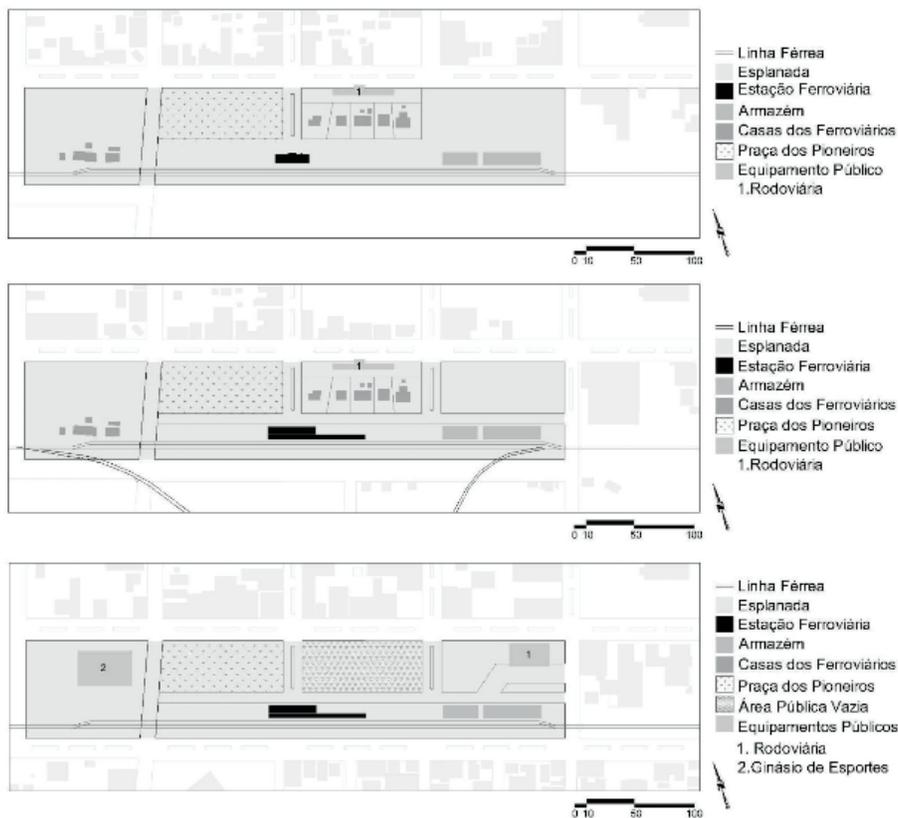


Figura 7 – Uso e ocupação da Esplanada de Regente Feijó em 1941, 1982 e 2018. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, Escritório Regional da Inventariança da RFFSA em São Paulo e trabalho de campo realizado em 2018, respetivamente. Elaboração da autora.

A foto aérea oblíqua de 1940 do Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo (IGC) registra a existência de uma praça e de uma igreja. Não foram obtidas informações quanto a origem do terreno da Praça da Fonte Luminosa, mas o terreno da igreja Matriz N.S. Aparecida, a primeira da cidade, foi doado, de acordo com o site da paróquia.

No primeiro período evolutivo, além das casas e do armazém, foi construída a praça da estação. A área da esplanada é cortada por uma avenida que dá acesso às quatro quadras do outro lado da linha férrea e à estrada para Presidente Prudente, principal cidade da região (Figura 7a).

Na época de sua emancipação, que ocorreu em 1935, Regente Feijó contava com uma população de 21.800 pessoas, das quais apenas cerca 10% viviam na cidade, cujos serviços eram ainda incipientes (INSTITUTO, 2018). Em matéria de 1938 do periódico O Estado de São Paulo foram relatadas as péssimas condições do embarque de pessoas e mercadorias pela estação de Regente e do armazenamento dos produtos (ENCICLOPÉDIA,

2016). Entretanto, é somente em 1960, consoante ao programa de melhorias do governo do estado, uma nova estação mais ampla é construída, com outro padrão construtivo, em concreto armado.

Neste período, o processo de parcelamento da área da esplanada é finalizado e, para tanto, algumas casas são demolidas. Na porção do terreno posterior às residências, é construída a primeira estação rodoviária e, do outro lado da linha férrea, é aberta uma rua margeando esta, dando acesso às fábricas ligadas ao beneficiamento do algodão (Figura 7b).

De acordo com o INSTITUTO (2018), em 1980, a maioria da população vivia na cidade (cerca de 65%) e, segundo Panini (1980), é nessa década que as ruas são asfaltadas. Nos dois extremos da área da esplanada, são construídos o Terminal Rodoviário, em 1986, e o Ginásio Municipal de Esportes Reinaldo Albertini, em 1995 (Figura 7c).

Após o fechamento da estação em 1996, o edifício ficou abandonado e, em 2005, foi reformado para abrigar uma unidade de saúde – Estratégia de Saúde da Família (ESF Fepasa). Em trabalho de campo, observou-se que em um dos armazéns funciona o Clube da Terceira Idade e no outro funcionam alguns projetos sociais, entretanto, não há preocupação com a conservação das estruturas dos prédios. Em junho de 2017, a prefeitura demoliu as outras residências dos ferroviários localizadas no quarteirão defronte à estação, alegando que estavam com a estrutura comprometida e abandonadas (ROBERTO, 2017).

Porém, levantamentos realizados pela autora em 2016 comprovam que havia pessoas morando nas residências e, segundo relatos dos moradores, a prefeitura os estava pressionando para saírem das casas, oferecendo aluguel social. Os moradores ainda revelaram que havia interesse do poder público local em construir, em parceria com empresários locais, um empreendimento comercial.

De acordo com o relatório técnico enviado ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) para a abertura de processo de tombamento, as casas apresentavam alguns problemas de fissuras e falta de manutenção, mas não foi detectado comprometimento das estruturas (BARROCÁ; BARON; HIRAO, 2016). Contudo, a resposta foi negativa e as demolições aconteceram no dia seguinte à notificação, provavelmente, com receio de que houvesse outras manifestações.

Regente Feijó também mantém preservada muito da paisagem do núcleo original, pela preservação do seu tecido urbano, a partir da evolução da esplanada, de fotos aéreas e de trabalho de campo (Figura 8).



Figura 8 – Cartograma da evolução da paisagem de Regente Feijó. Fonte: elaborado pela autora.

2.3 Presidente Venceslau

Em Presidente Venceslau, a estação foi inaugurada em 1921 e, no mesmo ano, dois loteamentos foram abertos: um defronte à estação e outro posterior a esta – Patrimônio de Antonio Mendes Campos Filho e Patrimônio Francisco de Paula, respectivamente –, pois os posseiros tinham pressa em ver suas terras demarcadas e registradas (ERBELLA, 2016). Na morfogênese da esplanada da estação se observa a demarcação dos lotes de ambos os lados (Figura 9).

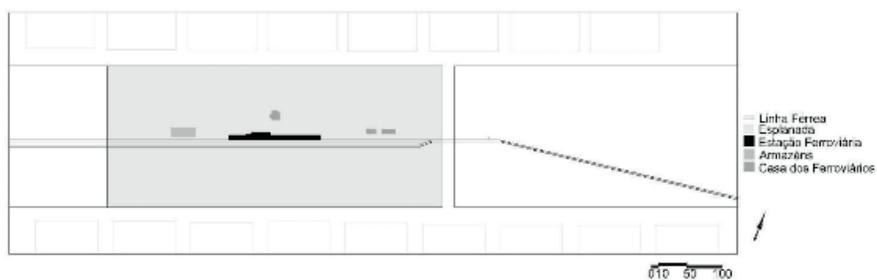


Figura 9 – Uso e ocupação da Esplanada de Presidente Venceslau em 1921. Morfogênese. Fonte: elaborado pela autora.

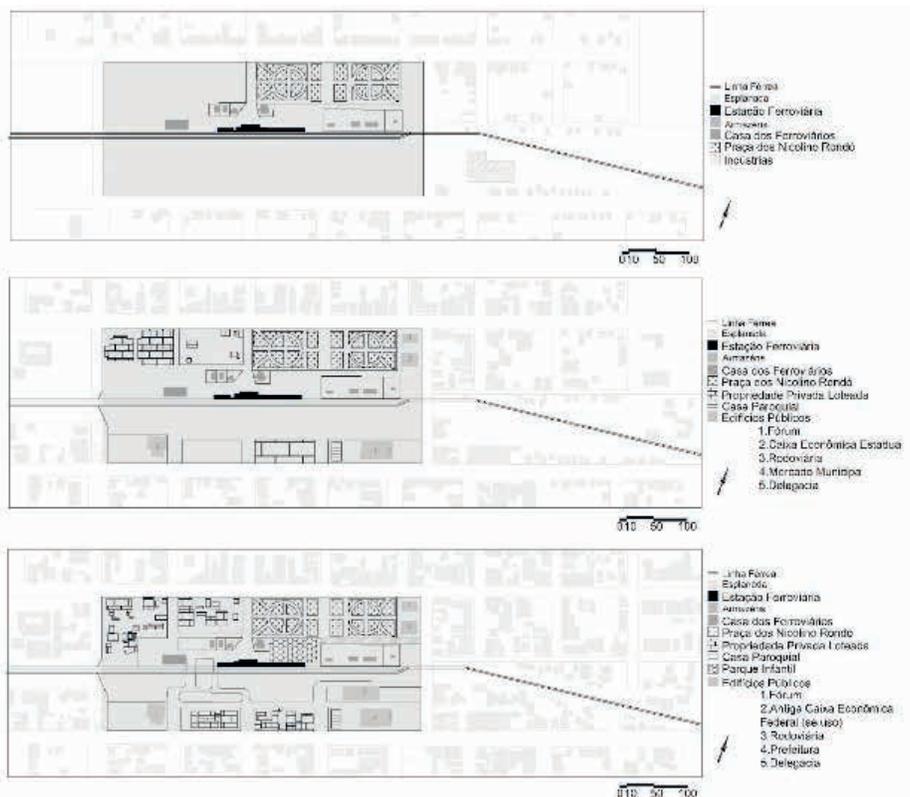


Figura 10 – Uso e ocupação da Esplanada de Presidente Venceslau em 1941, 1982 e 2018. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, Escritório Regional da Inventariança da RFFSA em São Paulo e trabalho de campo realizado em 2018, respectivamente. Elaboração da autora.

De acordo com Erbella (2016), em função da disputa entre colonizadores, a cidade se formou mais rapidamente, pois disputavam poder. Em 1926, a primeira capela de madeira é construída e, em 1938, a igreja Matriz de São Francisco de Paula no patrimônio de Francisco de Paula. Anos mais tarde, o pioneiro Mendes Campos doa um quarteirão em seu patrimônio para construir a outra igreja. Em 1930, inaugura o primeiro grupo Escolar em terreno também doado por Mendes Campo. A ampla esplanada que continha apenas a estação, o armazém e três residências de funcionários da companhia, é alterada com a construção da Praça Nicolino Rondó, outras casas operárias e a demarcação do caminho de acesso à estação (Figura 10a).

Duas faixas nos extremos da esplanada, defronte e posterior à estação são transferidas, em permuta, para a municipalidade, de acordo com a planta do Escritório da Inventariança da RFFSA, em São Paulo, constituindo-se em uma boa reserva de área pública, onde seriam construídos os edifícios públicos.

Na década de 1960, quando a população passa a ser predominantemente urbana (INSTITUTO, 2018), a cidade se expande com novos loteamentos e as demandas

umentam. Parte da esplanada, agora do município, é loteada e são construídos, na parte frontal à estação, o prédio do Fórum e uma agência da Caixa Econômica Estadual e, na parte posterior, o mercado municipal, a estação rodoviária e a delegacia (Figura 10b).

No último período, as ruas dentro da área da esplanada são definidas e constrói-se um terminal rodoviário maior. Na parte frontal da estação, é construído um parquinho infantil e um shopping popular (Figura 10c).

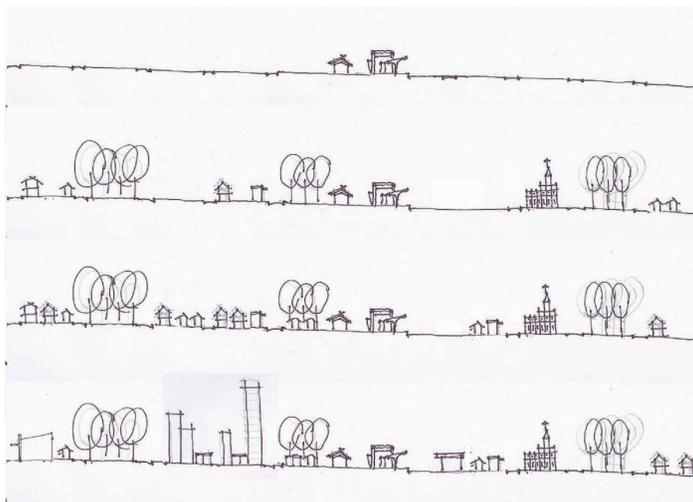


Figura 11 – Cartograma da evolução da paisagem de Presidente Venceslau. Fonte: elaborado pela autora.

Das três cidades, Presidente Venceslau é a que mais alterou seu tecido urbano e sua paisagem, com a modernização de sua edificação e com o início do processo de verticalização, observado em trabalho de campo (Figura 11).

31 OS ESPAÇOS VAZIOS DAS ESPLANADAS COMO POSSIBILIDADE DE QUALIFICAÇÃO DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS E PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA

Os núcleos das cidades estudadas não foram formados a partir de um plano urbanístico onde se define o caráter da cidade, os bairros e as relações entre eles, as hierarquias de vias, a localização dos edifícios públicos e sua organização, bem como o sistema de espaços livres públicos que conferem qualidade ao ambiente urbano e condição para personalização da cidade (FRANCISCO, 2021). Nas três cidades, observa-se a mesma orientação na demarcação do loteamento e a ausência de um sistema de espaços livres e de localização dos edifícios públicos. Com a ausência de solo público, as generosas áreas da esplanada passaram a se constituir em reservas de terra para os

edifícios e equipamentos públicos.

Foi possível verificar que a esplanada ferroviária destas cidades passou por diversas transformações em sua forma, algumas das quais foram resultado do processo natural de crescimento e desenvolvimento urbano, pois, não havendo espaços pré-definidos para a edificação pública e equipamentos, parte da área foi ocupada para esses fins: as praças e os terminais rodoviários das três cidades; a prefeitura em Martinópolis e Presidente Venceslau; os equipamentos de esportes em Martinópolis e Regente Feijó; e ainda a delegacia em Presidente Venceslau e o Centro de saúde em Martinópolis.

Outras, porém, foram resultado da coordenação das ações do poder público enquanto agente transformador do espaço urbano e da passividade da população carente de educação patrimonial e da 'coisa pública'. Demonstram isso, a privatização de algumas áreas em Presidente Venceslau e Martinópolis e a demolição das casas ferroviárias em Regente Feijó. Atualmente, com a desativação da ferrovia, esses espaços que, outrora se constituíram como marcos de fundação dos núcleos urbanos, ficam à mercê de interesses particulares.



Figura 12 – Área vazia da Esplanada de Martinópolis. Fonte: elaborado pela autora a partir da imagem do Google Earth, 2018 e fotos da autora, 2017.

Martinópolis é a que mais preserva seu patrimônio ferroviário e Regente Feijó a que menos preserva, mas, por outro lado, é a cidade que tem mais espaços livres qualificados. Presidente Venceslau é a que sofreu maior divisão e ocupação da esplanada.



Figura 13 – Demarcação da área vazia da Esplanada de Regente feijó. Fonte: elaborado pela autora a partir da imagem do Google Earth, 2018 e fotos da autora, 2017.

Em Martinópolis, o SEL é formado, além das ruas, por pequenas praças de bairro, os largos das igrejas católicas e a praça Getúlio Vargas. Um parque linear na linha férrea poderia conferir identidade a esta cidade e consolidar um sistema de espaços livres qualificados (Figura12).

Em Regente Feijó, o espaço do leito da ferrovia, juntamente com o terreno das antigas moradias dos ferroviários, poderia conformar um percurso com paisagem própria, desde a praça maior até a Praça da Fonte Luminosa, passando pela Praça da Igreja (Figura 13).

Em Presidente Venceslau, o vazio da esplanada poderia configurar, juntamente com as duas praças, uma estrutura de grande riqueza, pois, dada a peculiaridade do núcleo original ter se formado a partir de dois patrimônios, há continuidade dos tecidos urbanos de ambos nos lados da estação (Figura 14).



Figura 14 – Demarcação da área vazia da Esplanada de Presidente Venceslau. Fonte: elaborado pela autora a partir da imagem do Google Earth, 2018 e fotos da autora, 2017.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho apresentou um estudo morfológico das esplanadas ferroviárias de três cidades da Alta Sorocabana, identificando as suas permanências e transformações ao longo do tempo.

A compreensão de suas historicidades oferece subsídios para pensar em estratégias de conservação das estruturas ferroviárias por meio da incorporação da área vazia da esplanada ao sistema de espaços livres públicos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, importante para a preservação da história e da paisagem urbana, não apenas destes municípios, mas também da região da Alta Sorocabana. Além disso, poderia possibilitar maior identidade das cidades construídas a partir de um mesmo padrão urbanístico.

Entretanto, ainda é preciso avançar na educação urbanística e patrimonial, bem como nos processos de participação social a fim de que estas cidades não percam o que restou do patrimônio ferroviário e de sua memória.

AGRADECIMENTOS

Ao Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) pelo apoio à pesquisa por meio do Edital Universal.

REFERÊNCIAS

ALDRIGHII, D. M.; SAES, F. A.M. II Financing pioneering railways in São Paulo: the idiosyncratic case of the estrada de Ferro Sorocabana (1872- 1919). *Revista de Estudos Econômicos*, vol.35 (1), 2005. <https://doi.org/10.1590/S0101-41612005000100005>.

BARROCÁ, N.; BARON, C. M. P; HIRAO, H. Conjunto de residências da FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. Laudo Técnico. Mimeo, 2016.

COSTA, S. de A. P. *Fundamentos de morfologia urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

DALTOZO, J. C. *Martinópolis, sua história e sua gente*. Martinópolis: Gráfica Martipel Ind. e Com. Ltda, 1999.

ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros (EMUBRA). Disponível em: http://camaraprudente.sp.gov.br/historia/hist_oeste/index.html. Acesso em: 10 de junho de 2016.

ERBELLA, I. *Presidente Venceslau: Nossa Terra, Nossa Gente*. 2. ed. - rev. corrig. ampl. Presidente Venceslau: Artes Gráficas Pedriali Ltda, 2016.

FRANCISCO, A. M. A quadricula como estratégia de desenho urbano das cidades planejadas ao longo da linha férrea na Alta Sorocabana. *Oculum Ensaios*, v. 18, 2021. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v18e2021a4781>.

FRANCISCO, A. M. A EFS como linha de penetração para a ocupação da Alta Sorocabana In: FIORIN, E.; HIRAO, H. (Orgs.). *Cidades do Interior Paulista: Patrimônio Urbano e Arquitetônico*. Jundiaí: Paco: Cultura Acadêmica, 2015.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Cidades. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 de maio de 2018.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

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

MOREIRA, M. de F. S. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

PANNAIN, R. *Estudos Básicos para o Planejamento Municipal: Regente Feijó (SP)*. Presidente Prudente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, de Presidente Prudente (mimeo), 1980.

ROBERTO, W. Casas históricas são demolidas pela prefeitura em Regente Feijó. In: *G1*. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/>. Acesso em 07/04/2023.

SOUZA, P. C. Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1920. São Paulo, Casa Vanorden. Disponível em <https://archive.org/details/ciasorocabana1920>. Acesso em: 10 de janeiro de 2016.