OBSERVAÇÕES SOBRE A FERROVIA EM SOROCABA: *A MODERNIZAÇÃO*

Comments on the Railroad in Sorocaba: Modernization

MATTOS, Thiago Pedrosa
Unesp – *campus* Franca-SP

Resumo: Este trabalho tem a finalidade de fazer algumas observações acerca da utilização do sistema de transporte ferroviário em Sorocaba, desde sua fundação. Essa inovação provocou alterações significativas na maneira de perceber a função urbana em fins do século XIX – algo que também foi estimulado pela industrialização do local - já que Sorocaba se desenvolveu, economicamente, através do comércio de animais desde o período colonial. Já no momento histórico atual, o poder público deseja transpor a malha férrea do centro urbano, sob a justificativa da promoção do progresso.
Palavras-chave: Sorocaba; Estrada de Ferro Sorocabana; modernização.

Abstract: This work aims to make a few remarks on the use of the railway system in Sorocaba, since its foundation. This innovation brought about significant changes in the way they perceive the urban function in the late nineteenth century - something that was also stimulated by industrialization of the site - since Sorocaba developed economically through trade in animals since the colonial period . In the current historical moment , the government wants to implement the rail network of the city center , on the grounds of promoting progress.
Key-words: Sorocaba; Railroad Sorocabana; modernization.

INTRODUÇÃO

Sorocaba é uma cidade localizada no interior paulista, com 360 anos de história. Histórias marcadas por atividades de bandeirantes, tropeiros e empresários industrialistas que promoveram, em conjunto com a população correspondente, situações que modificaram costumes e padrões sociais, impulsionando o desenvolvimento e crescimento da localidade, alterando o cenário urbano de acordo com o período e as necessidades.

A cidade que se enriqueceu com o trotar de mulas, através do comércio tropeiro, enfrentou um grande desafio nas últimas décadas do século XIX: continuar em ascensão econômica enquanto a demanda pelos animais, utilizados principalmente para o transporte, entrou em declínio.

A queda do potencial muarístico foi decorrente da utilização e expansão da malha férrea; algo que era muito almejado pelo poder econômico, principalmente entre os paulistas.

A locomotiva transformou a tônica do desenvolvimento do transporte de carga, animais e de pessoas. As vias de comunicação sofreram uma aceleração irreversível com o advento da força mecânica movida à vapor. O que não provocou alterações significativas somente nas sociedades que viviam do comércio de animais destinados ao transporte, mas, de maneira geral, alterou a composição das redes de influência urbana e rural, modificando – proporcionalmente ao desenvolvimento dos núcleos urbanos – os métodos de ir e vir.

Em contrapartida, o movimento que visava o progresso proporcionou a desvalorização cultural de aspectos que se remetiam ao cenário rural, algo que soava como primitivo. Essa característica proporcionou, em Sorocaba, um contexto de indisposição entre puxadores de carros de bois, os interesses das linhas férreas da locomotiva e do bonde elétrico – pertencentes à Estrada de Ferro Sorocabana e à São Paulo Eletric, Light and Power Co, respectivamente – e a municipalidade.

Compreendendo a temporalidade de fins do século XIX e início do XX, estreitar-se-á à identificação do antagonismo dualista *civilização x barbárie*, sob a tônica *progresso x atraso*, vinculado à perspectiva *urbano x rural*.

Este trabalho pretende discutir os aspectos da *modernização* do transporte ferroviário em Sorocaba, compreendida enquanto modificação incessante, provocando a reflexão sobre o momento da instalação desse modal até a situação atual sobre os debates municipais que desejam transpor a malha férrea, sob a lógica do presente enquanto fator restritivo do progresso futuro, presente no pensamento republicano nacional desde suas origens.

VIAS DE COMUNICAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO

As últimas três décadas do século XIX provocaram alterações significativas na composição urbana de Sorocaba, por modificar a matriz econômica, o padrão de transportes, as relações de trabalho e a função urbana.

A economia regional antes do advento industrial era estruturada no comércio de animais, basicamente no gênero muar. Estes animais, capturados nos campos sulistas – em particular na região do atual Estado do Rio Grande do Sul – eram conduzidos pelos tropeiros até a cidade de Sorocaba. A utilização das mulas era direcionada, principalmente, para o transporte de cargas, vinculado à mineração aurífera, além de servir como veículo a diversas cargas agrícolas no período colonial e imperial.

De acordo com o geógrafo Rafael Straforini, a cidade de Sorocaba, entre os séculos XVIII e XIX, possuía uma estruturação urbana peculiar perante o cenário brasileiro:

> Se, em outras cidades, as principais ruas eram as que estavam próximas da Igreja Matriz, da Câmara e dos serviços, em Sorocaba elas eram comandadas pela ação dos tropeiros. Ter o estabelecimento localizado numa das ruas por onde passavam as tropas podia significar bons lucros no período da feira. Em suma, temos um espaço produzido pelo e para o tropeirismo; um espaço singular, onde o trotar dos burros e mulas significava muito mais que os interesses encontrados no padrão colonial de urbanização (STRAFORINI, 2001: 116).

Com o avanço tecnológico no setor dos transportes, representado pela inovação e importância da locomotiva à vapor, as fronteiras se tornaram temporalmente menores. As estradas de ferro proporcionaram um aumento na dinamização comercial, facilitando o escoamento de gêneros e a minimização dos gastos.

O impacto da instalação da ferrovia em Sorocaba, bem como a chegada da locomotiva – que de acordo com Aluísio de Almeida, historiador regional, as duas primeiras locomotivas da Estrada de Ferro Sorocabana chegaram em 10 de Abril de 1875 (ALMEIDA, 2002) – provocaram alterações na economia tropeira, por

impor um ritmo mais acelerado no transporte, ter uma capacidade de carga maior e ser um símbolo do progresso na época:

> A partir de 1875, fato de excepcional importância abala a comunidade sorocabana. É o advento da ferrovia, que, com a formação dos Engenhos Centrais, provoca profunda alteração no esquema econômico. Inicia-se a substituição gradativa dos muares, bem como o aproveitamento do trabalho escravo na lavoura diversificada, como a do café e do algodão, inferior às necessidades de mão-de-obra do engenho, porém mais disseminada (CEZAR, 1984: 67).



Figura 1: Estrada de Ferro Sorocabana – Estação Coronel Mursa em 1922. Fotógrafo não identificado. Arquivo do Museu Histórico Sorocabano

A ferrovia compunha, em conjunto com outros elementos, um projeto de sociedade que começara a ser desenhada no início do século XIX em Sorocaba, através de uma racionalidade técnica mais próxima ao modelo do capitalismo industrial europeu. Um exponencial significativo nesse cenário é a instalação da Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, em 1810, por iniciativa do rei

Dom João VI, em suas forçosas “férias” ao Brasil, mediante o cenário de invasões napoleônicas na Europa.

Conforme uma publicação de José Ewbank da Camara – *Caminhos de Ferro de São Paulo e a Fábrica de Ipanema* – realizada em 1875 e editada (Fac-Similar) em 2012, é possível perceber o registro histórico da magnitude da rede econômica sorocabana maximizada pela fábrica e pela ferrovia local:

> Já dissemos que a fabrica de Ipanema deve supprir os arsenaes do Rio de Janeiro, e, principalmente, do interior da província de S. Paulo, que póde receber o ferro e aço Bessemer, a preço commodo e sem o grave ônus de maior transporte por linhas ferreas, equivalente a 900 réis por tonelada metrica e por legua de 6 kilometros.
>
> Ao desenvolvimento dessa industria metallifera prende-se, porém, a facilidade de communicação com o interior e municípios circumvizinhos.
>
> E, assim como Sorocaba representa actualmente o grande entreposto dos importantes municipios de Porto Feliz, Jahú, Lençóes, Botucatu e Tatuhy, a fabrica de ferro de Ipanema será o grande centro productor do material e machinismos, necessarios ao desenvolvimento das industrias algodoeira, sacharina e caféeira (CAMARA, 2012: 39).

Apesar de toda a importância da referida fábrica de Ipanema, o porte industrial sorocabano ficara conhecido pela indústria têxtil, que proporcionou alterações significativas na paisagem e no ritmo da vida urbana local.

Sobre as composições arquitetônicas das fábricas de maior impacto produtivo, caracteriza-se o estilo inglês, com tijolos cerâmicos aparentes, vigas e pilares compostos com ferro fundido e telhados em sheds, valorizando a iluminação natural. Essa característica pode ser observada nas fábricas Nossa Senhora da Ponte, Santa Rosália e Santo Antônio – que compuseram, posteriormente, a CIANE (Companhia Nacional de Estamparia) – conforme apresentado pela dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo de Marco Massari (MASSARI, 2011).

Porém, não foi somente a paisagem arquitetônica industrial que alterou o cenário do município. As condições de trabalho, caracterizadas por extensas horas diárias, baixos salários e pouca qualidade de vida ao trabalhador, dificultaram o crescimento urbano equilibrado. Esse fator foi relatado por Jacob

Penteado – ganhador do prêmio Jaboti em 1963 (Biografia e/ou Memórias), com o título *Belenzinho, 1910: retrato de uma época* – com relação aos difíceis momentos vivenciados por sua família, em época de trabalho na produção têxtil em Sorocaba, na Fábrica Santa Rosália:

> Em 1900, ano do meu nascimento, a emprêsa era próspera, nela trabalhavam centenas de operários, inclusive meu pai, técnico da preparação, com seus conhecimentos de mecânica. Na encosta da colina, havia várias ruelas de casas rústicas, com telhas vãs, onde, à noite, o vento executava sua lúgubre sinfonia. Nada de instalações sanitárias ou iluminação. Esta era à base de velas ou de lampiões a querosene. Água, só de poço ou do rio próximo. Os moradores, para suas necessidades, recorriam aos urinóis ou, então, iam defecar no mato que cercava as casinholas.
>
> O horário de trabalho era bem amargo. Os operários entravam às cinco horas da manhã, com as estrêlas ainda bem visíveis. Tinham quarenta e cinco minutos para o almoço, às onze horas. Depois, continuavam sua faina, que ia até às oito horas da noite, voltando para seus tugúrios ainda sob a luz das estrêlas (PENTEADO, 1962: 28-9).



Figura 2: Fábrica Nossa Senhora da Ponte em 1940. Fotógrafo não identificado. Arquivo do Museu Histórico Sorocabano.

Todo esse desenvolvimento urbano foi desencadeado na virada do século XX. Nesse momento característico da história sorocabana é necessário compreender o papel das vias de comunicação para o incremento econômico e social do local.

Sobre esse aspecto, é importante mencionar a explanação de Andressa Celli, que compôs, em sua dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, uma teorização sobre o desenvolvimento urbano de Sorocaba – com um recorte temporal entre 1661 ao ano 2000 – vinculado às vias de comunicação existentes e criadas, posteriormente.

No Croqui de Sorocaba de 1661 a 1839, representado pela Figura 3, é possível perceber que o desenvolvimento urbano inicial esteve vinculado ao caminho milenar do Peabiru, uma rota indígena pré-colombiana que interligava Cuzco – antiga capital do Império Inca – a atual cidade de São Vicente – litoral paulista. A rota primária dessa importante via de comunicação passava em Sorocaba, demonstrando a existência de relações culturais diversificadas desde tempos remotos. Esse aspecto auxiliou os primeiros desenvolvimentos coloniais no local, vinculados às práticas bandeiristas, de aprezamento do indígena.

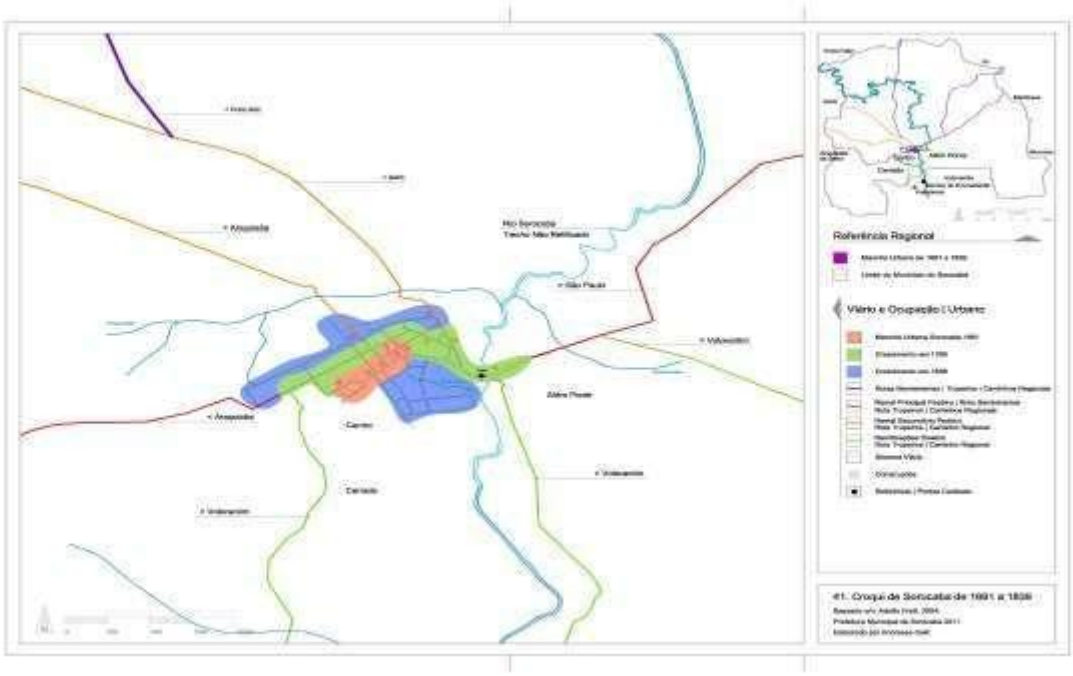

Figura 3: Desenvolvimento urbano em Sorocaba entre 1661 a 1839 (CELLI, 2012: 129).

No desenvolvimento urbano posterior, exposto no Croqui de Sorocaba de 1888 a 1952, representado pela Figura 4, é possível dimensionar a importância da ferrovia, efetivando a ideia de crescimento urbano proporcional à expansão das vias de comunicação.

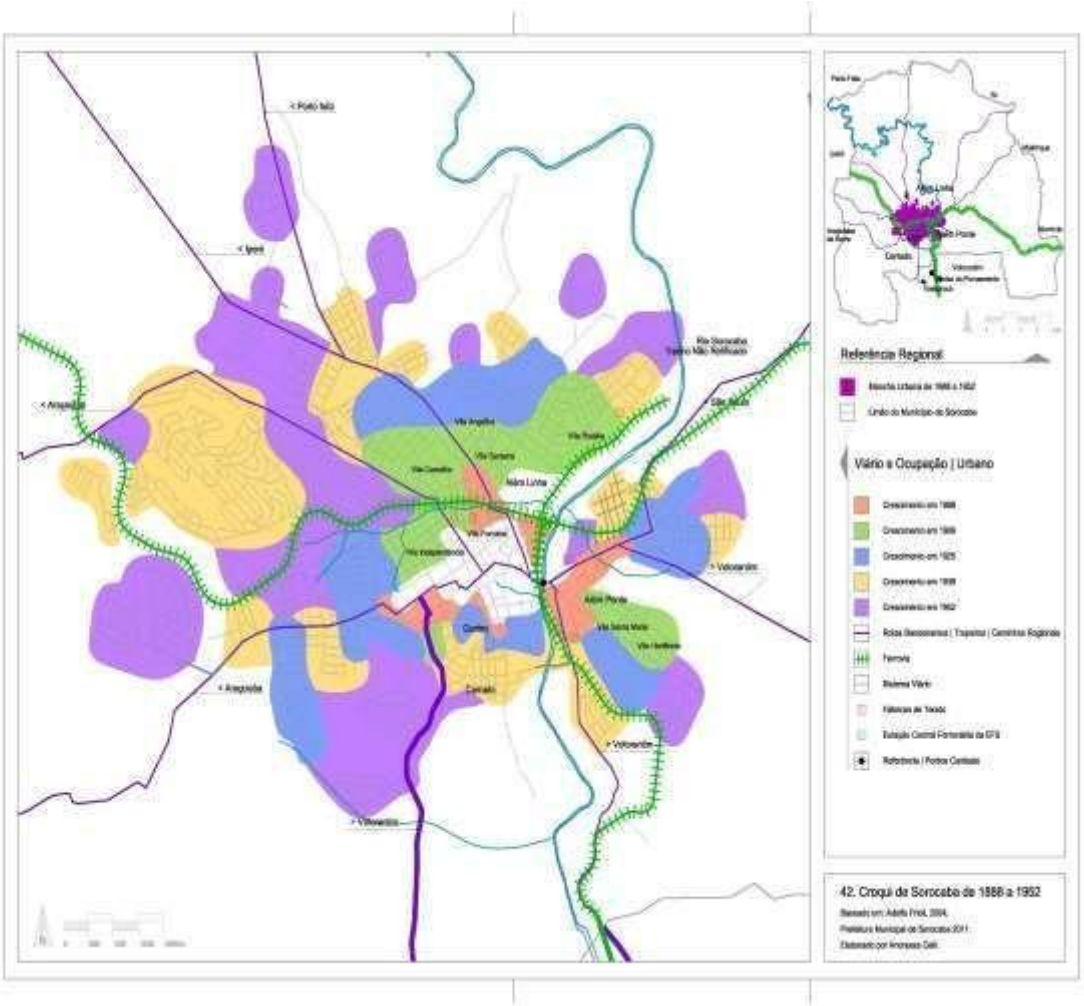

Figura 4: Crescimento urbano em Sorocaba entre 1888 a 1952 (CELLI, 2012: 121).

Essa particularidade do desenvolvimento no setor transporte, concomitante a alteração da matriz econômica do município, subsidiou a substituição do padrão comercial – vinculado à burguesia rural – pelo industrial – vinculado à burguesia capitalista. De fato, essa peculiaridade permitiu ao local a não supressão econômica, mediante a rápida inversão das relações de trabalho. Porém, o desgaste ambiental foi proporcionalmente estimulado. É nesse momento que surgem os primeiros relatos de degradação dos mananciais locais, relacionados com a produção de gêneros em larga escala, assim como as primeiras organizações de planos infraestruturais pertinentes à projeção de uma localidade influenciada por desejos, amiúde, vinculados à urbanização. Esse conjunto de fatores pode ser observado pelo registro do Almanach de Sorocaba para 1903, editado (fac-similar) e organizado por Maria Vieira da Silva:

> A rede geral de agua e exgottos está quasi terminada faltando unicamente estendel-a até à margem direita do rio Sorocaba (...) Como complemento ao saneamento d'esta cidade, foi pela Camara Municipal em sessão de Março do anno findo, segundo proposta do ilustre edil o dr. Luiz Nogueira Martins, resolvido que fossem canalisados o corrego Supiriry e o rio Sorocaba (...) As obras d'arte a serem construídas constam de pontilhões nas ruas da Memoria, Prazeres, Padre Luiz, Sto. Antonio e Largo Municipal.
>
> Deverá também ser construido um pequeno pontilhão para o desvio da E.F. Sorocabana e que serve aos interesses commerciaes da Fabrica N.S. da Ponte (...) Este facto não póde ser esquecido, porquanto sabemos que em tempos idos a população d'esta cidade abastecia-se tambem com as aguas desse manancial que perdeu as suas condições de potabilidade desde 1881, epocha em que foi construida aquella importante Fabrica (...) De par com a canalisação do córrego Supiriry assim como o do rio Sorocaba foi projectada marginalmente ao córrego e ao rio uma bella avenida que com as ruas existentes em suas extremidades circulará toda a parte urbana da cidade (SILVA, 2007: 89-92).

A MODERNIZAÇÃO

A partir dos anos 1870 é possível afirmar que São Paulo se tornou a região economicamente mais ativa do Brasil, mediante o crescimento da lavoura cafeeira, que foi seguida pela criação e expansão de um importante pólo industrial (CASTELLI JR., 1992; DEAN, 1971).

Esse processo de desenvolvimento, perante o cenário imperial, provocou o sentimento republicano nos setores elitistas – principalmente entre os paulistas - vinculados às novas tendências produtivas. Entendia-se o regime de Dom Pedro II como atrasado, mediante os interesses da nova sociedade progressista que estava se formando na província de São Paulo, esbarrando na tradição política, social e econômica do país:

> Ao contrário dessa organização imperfeita e completamente manca, que hoje possuímos, a constituição governamental do novo estado havia necessariamente de ser um todo perfeitamente homogêneo, com seu departamento executivo, seu departamento legislativo e seu departamento judiciário, claramente discriminados uns dos outros, exercidos por órgãos independentes, e solidariamente

> responsáveis pela promoção do progresso e do bem-estar geral da nova comunidade (Sales, 1983: 46).

Essa expressão do pensamento do campineiro Alberto Sales – político e pensador republicano, vinculado às ideias positivistas – demonstra, além da tripartição do poder, uma característica singular da ideologia republicanista: o progresso.

Em busca de entender as questões do cientificismo no século XIX, a historiadora Márcia Naxara demonstra qual a diferenciação que o termo progresso adquiriu com relação ao século XVIII, algo aproximado de uma lógica mais centrada em processos evolutivos, característicos do darwinismo social, que se vinculava ao pensamento de Sales:

> A ideia de progresso gradativamente adquiriu novo sentido, vinculado mais à evolução e menos à perfectibilidade – assim como a ideia de natureza havia sido força-motriz no século XVIII, o progresso, considerado no sentido evolutivo, passou a ser a do século XIX. E, de forma similar, os esforços para entender e explicar as diferenças entre os homens, povos e culturas, que no século XVIII haviam repousado enfaticamente no meio, no século XIX passaram a repousar efetivamente, além do meio, na raça, que veio a se tornar chave para o entendimento da variedade humana (NAXARA, 2004: 52).

Esse embate teórico do final do século XIX foi fundamentado sob a perspectiva de compreender o suposto “atraso” do Brasil. Desejava-se formar uma nação aos moldes europeus, principalmente aos moldes franceses (CARVALHO, 1990). Essa tentativa de aproximação intelectual promoveu duas vertentes, de influências distintas, vinculadas às perspectivas do desenvolvimento humano:

> De um lado, a visão humanista herdeira da Revolução Francesa, que naturalizava a igualdade humana; de outro, uma reflexão, ainda tímida, sobre as diferenças básicas existentes entre os homens. A partir do século XIX, será a segunda postura a mais influente, estabelecendo-se correlações rígidas entre patrimônio genético, aptidões intelectuais e inclinações morais (SCHWARCZ, 1993: 47).

Todos esses elementos fizeram parte da composição republicana no Brasil, configurando uma sociedade fundamentada na diferenciação, não enquanto objetivo, mas em maior consonância à ideia de obstáculo a ser vencido.

É preciso inserir a ideia de civilização *versus* barbárie, na perspectiva evolucionista sob a máscara republicana. No momento da modificação da estrutura política regimental do país, desejava-se – através do cientificismo – evoluir o suposto estágio de barbárie da população, objetivando-se o aspecto civilizatório, sob a égide de um processo constante até o ápice do que era compreendido como positivo para a humanidade (COMTE, 1978).

Viabilizava-se, com isso, a confusão do passado, sob a perspectiva de um futuro moderno, enquanto processo de transformação contínua da sociedade. François Ascher, em um pequeno livro – *Os novos princípios do urbanismo* – demonstra de forma exemplar a singularidade da ótica da *modernização* no momento da revolução produtiva provocada pela industrialização, relativo a esse momento do desenvolvimento da sociedade ocidental:

> (...) que assiste à produção de bens e serviços, subordinada, em grande medida, às lógicas capitalistas; o pensamento técnico ocupando um lugar central na sociedade e a constituição do Estado do bem-estar (ASCHER, 2010: 23-4).

É valioso destacar que a centralidade do pensamento técnico entendia que os avanços tecnológicos representavam a concretude da perspectiva evolucionista, sendo que tudo aquilo que contrariasse a tendência tecnocrática seria alvo ostensivo de políticas públicas com a intenção de desmantelar aspectos e práticas tradicionais, compreendidos enquanto atrasados. Toda essa lógica partilhava o que ser pretendia por bem-estar, um estágio de avanço da humanidade, no qual a técnica dominaria os interesses e indicariam os melhores caminhos às necessidades.

É possível dizer, com isso, que a característica industrial paulista, em sua gênese, partilhou desse ideário, concomitante ao vislumbro do ideal republicano em pauta. Essa tendência permitiu um desenvolvimento acelerado e degradante, tanto dos meios físicos, quanto culturais, subsidiado pela lógica patrimonialista:

> O patrimonialismo, ao contrário do tipo racional-burocrático, no qual a igualdade jurídica e a defesa contra o arbítrio são as bases da racionalidade formal, o patrimonialismo – voltamos a observar – rege-se por uma racionalidade de tipo *material*. Enquanto na dominação racional prevalece a ação social orientada por meios e fins, no patrimonialismo a

> racionalidade obedece, em lugar de fins, a valores: valores éticos, valores religiosos e principalmente valores políticos (...) a definição dos valores não é compatível com uma ordem jurídica ou racional que exclua ou limite, em termos definidos e estreitos, o poder público (FAORO, 1993, p. 16).

UM DUELO ENTRE O NOVO E O VELHO

Com relação aos desdobramentos sociais em Sorocaba - derivados dos aspectos da *modernização*, vinculados ao setor transporte, em detrimento auxiliador do aparato industrial - é categórico o exemplo sobre a proibição da utilização de carros de bois no município, aspecto tradicional do local (ícone de atraso), mediante o cenário progressista (ferrovias e bondes elétricos):

> A partir de amanhã, conforme determinou o sr. Capitão Prefeito Municipal, será expressamente prohibida a entrada de carros de bois na cidade, carros que tragam a ensurdecedora cantiga, que os caracteriza... / Aos infratores será applicada a multa de 10$000 e 20$000 nas reincidências (http://paginasmemoria.cruzeirodosul.inf.br:8081/paginas/1916/12/31/19161231003181pri00100cruz.jpg).

Infratores, esse era o termo para descrever os puxadores de carros de bois. Uma clara inversão de valores, visto que a medida foi aplicada com a desculpa de que os carros de bois atrapalhavam o desenvolvimento da cidade, por passarem por cima dos trilhos da Estrada de Ferro e dos bondes da Light. "*Pobres carros de bois, tradição que começaria a desaparecer em Sorocaba com a vinda do carro do progresso: os bondes elétricos* (GASPAR, 1955: 25)", conforme elucidado pelo historiador regional, Francisco Gaspar, em comemoração aos 40 anos da instalação dos bondes eletrificados em Sorocaba.

A legislação dispunha sobre uma medida restritiva e punitiva, com relação à conduta descrita, porém tinha um caráter volátil. A necessidade sobre o abastecimento hortifrúti, no mercado municipal, era realizado através dos carros de bois. Além disso, esse método de transporte também fazia parte da indústria, através da comercialização de lenha que, por sua vez, servia às fornalhas (MASSARI, 2011). Com esse contexto desarmônico, os carroceiros promoveram uma greve em 1917, forçando a revogação da medida; sem êxito. A situação entre as partes não seguiu de forma amistosa, porém – conforme os dados coletados –

tudo indica que, por conveniência, a municipalidade “tolerou” o transporte por conta da necessidade sobre o consumo. Em nota, Rogério Lopes Pinheiro de Carvalho relata que em matéria jornalística:

> (...) publicada pelo jornal Cruzeiro do Sul em 1925, tratando dessa mesma questão, menciona a existência de oitocentos carros a tração bovina em Sorocaba, por volta de 1918 (CARVALHO, 2008: 168-9).

Mas, é preciso lembrar que as forças municipais fizeram o possível para minimizar esse meio de transporte.

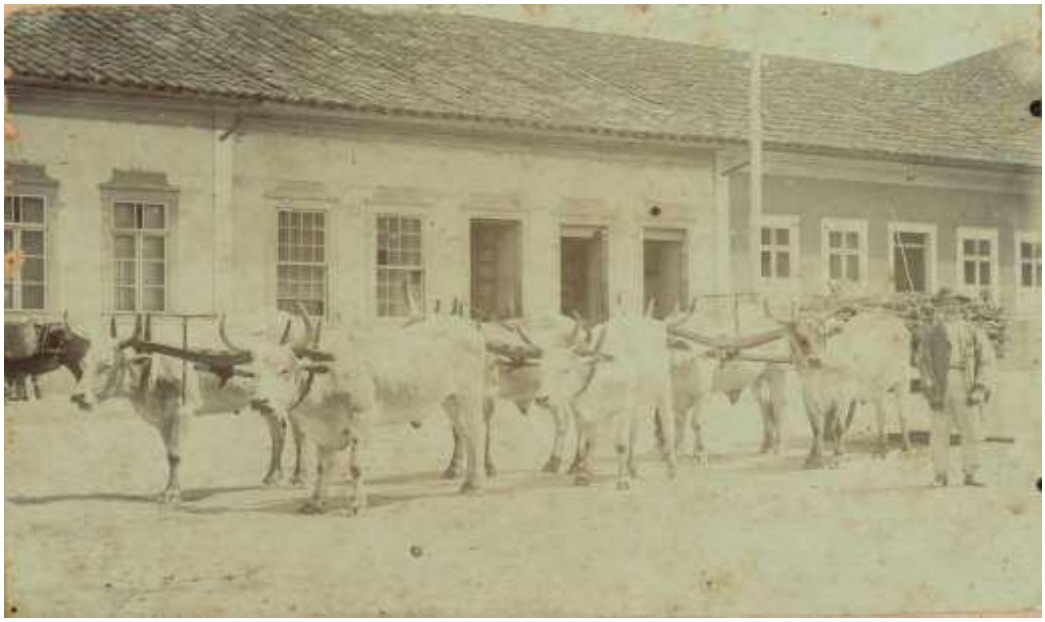

Figura 5: Boiada na Rua Dr. Álvaro Soares em 1916. Fotógrafo não identificado. Arquivo do Museu Histórico Sorocabano.

O FUTURO DA MODERNIZAÇÃO IMPLICA UM ATRASO DO PASSADO

Atualmente, Sorocaba está em processo de discussão para a implementação do novo Plano Diretor do município. Desta vez, a cidade conta com uma característica nova em seu planejamento, por conta da Lei Complementar Nº 1.241, de 08 de Maio de 2014, que cria a Região Metropolitana de Sorocaba e dá providências correlatas.

Os procedimentos previstos para as discussões do Plano Diretor estão em processos de conclusão, e um componente essencial para o planejamento

futuro da cidade e sua região metropolitana é o fator transporte, compreendido enquanto mobilidade.

Em uma audiência pública sobre a situação do transporte ferroviário atual em Sorocaba, pautou-se a questão da desativação e transferência da malha férrea do centro urbano do município. Conforme relatado pela Câmara Municipal, em Agosto de 2014, essa intenção é desejável tanto pela empresa responsável pelo modal (ALL), quanto pela bancada situacionista da administração municipal:

> Foi realizada nessa quarta-feira, 13, no plenário da Câmara de Sorocaba, audiência pública para discutir a questão ferroviária no município. A reunião foi presidida pelo vereador José Crespo (DEM) e conto com a participação dos vereadores Muri de Brigadeiro (PRP) e Helio Godoy (PSD); do interlocutor da América Latina Logística (ALL), Emanuel Tavares Costa Junior; do diretor de trânsito da Urbes, Roberto Battaglini; e dos representantes da Acciona Engenharia, Francisco Campos Junior e Rogério Romanek (...) O representante da América Latina Logística (ALL), Emanuel Tavares Costa Junior, falou dos diversos benefícios possíveis e deu como exemplo a ser seguido a estrutura ferroviária que interligou Campinas a Santos: "essa interligação está permitindo o desenvolvimento de outros projetos para o transporte até o porto". Emanuel também citou o potencial da estrutura ferroviária para desafogar as rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares.
>
> O vereador Muri de Brigadeiro cobrou a previsão para o início das possíveis obras, o que foi estimado pelo representante da ALL: "caso haja empenho de todas as partes, creio que iniciamos daqui em torno de um ano e meio".
>
> Propostas: O vereador José Crespo disse que a utilização da ferrovia sorocabana tornou-se muito restrita e apresentou diversas propostas de aproveitamento do sistema: instalar um trem de alta velocidade para a capital; aproveitar o projeto do anel rodoviário da zona norte para margeá-lo com um contorno ferroviário; criar um contorno ferroviário de cargas proposto pela ALL, um ramal da Toyota e um ramal da Aurora EADI, no contorno de cargas (http://www.camarasorocaba.sp.gov.br/sitecamara/noticias/vernoticia?codigoNoticia=10179).

É importante perceber a característica "restrita" da malha férrea, o que demonstra a permanência da lógica da *modernização*. Porém, esta, insere-se no âmbito patrimonialista, favorecendo aos interesses da iniciativa privada, onerando a máquina pública. Por mais que houve a menção sobre o transporte público,

ainda não há projetos concretos de efetivação; apenas intenções vagas e desconexas, ao menos por enquanto.

O envolvimento da empresa Acciona Engenharia, mencionada no informativo, deve-se ao fato da parceria realizada com o poder público na composição de um Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), que prevê 3 alternativas para o novo percurso, conforme pode ser observado na Figura 6. Esse estudo - não publicado, mas de circulação interna da municipalidade – prevê as disposições necessárias à aplicabilidade da proposta.



Figura 6: Alternativas de alteração da malha férrea (EVTEA do contorno ferroviário de Sorocaba).

De acordo com o EVTEA, atualmente há 19,10 Km de linha férrea em trecho urbano, sendo que nesse perímetro as interferências encontradas são 7 passagens superiores, 16 passagens inferiores e 15 passagens de nível.

A alternativa 1 prevê uma extensão total de 26.531,19 m, sem a necessidade sobre a inclusão de alguma área de proteção ambiental (APA). A localização se insere na porção Norte da cidade, necessitando de 15 viadutos. O investimento total está previsto em R$ 440.148.245,76.

A alternativa 2 prevê uma extensão total menor, com 25.491,01 m, sendo necessária a atenção com 122.356,90 m² de APA. Também prevê, enquanto localização, a porção Norte da cidade, com a necessidade de 13 viadutos e 1 túnel, com um investimento total de R$ 468.550.037,03.

Já a alternativa 3 necessita de uma extensão total de 31.944,37 m, sendo que 119.389,59 m² de APA. Propõe sua localização na porção Sul-Sudeste de Sorocaba, necessitando de 6 viadutos e 4 túneis. O investimento total, em escala astronômica, prevê um gasto de R$ 1.037.478.861,06.

A implantação de qualquer uma das três alternativas acima, de acordo com o EVTEA, proporcionaria, para a região, benefícios específicos estreitos à empresa, como uma maior velocidade no transporte de cargas, a possibilidade de conexão portuária em Santos e a multimodalidade de transporte. Todos esses fatores são importantes, em termos de infraestrutura, porém não são medidas diretamente dedicadas ao interesse da população de Sorocaba, e sim a restritos grupos de capital privado.

Com vias ao interesse municipal, o Estudo prevê que as potencialidades seriam equacionadas, em termos de ganhos qualitativos, através da redução de acidentes de trânsito, perspectiva de valorização imobiliária e geração temporária de empregos. Porém, os munícipes além de precisarem de empregos fixos, não sofrem com acidentes envolvendo a locomotiva com uma frequência suficiente para mover a empreitada, pelo contrário. Agora, com relação à valorização imobiliária, há duas situações que podem convergir a um sistema de desenvolvimento desarmônico específico dessa empreitada: a especulação urbana e a ocupação futura de Áreas de Preservação Ambiental. Remetendo-se novamente às ideias de François Ascher:

> O crescimento das cidades esteve correlacionado, ao longo da história, com o desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento de bens necessários para abastecer populações crescentes em qualquer estação do ano (ASCHER, 2010: 19).

Como a expansão de Sorocaba esteve ligada ao desenvolvimento das vias de comunicação e dos meios de transportes, há uma possibilidade real de risco sobre a ocupação de Áreas de Preservação Ambiental – que poderão ser criadas, conforme a descrição do EVTEA, mas que não foram problematizadas nessa perspectiva - algo que precisa ser levado em consideração primordial na efetivação do planejamento urbano metropolitano. O planejamento urbano deve ser feito para o município e sua comunidade, e jamais para outras finalidades que

possam comprometer a qualidade ambiental, que desarticula a organização de uma sociedade que possa promover o aumento do bem-estar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o panorama apresentado é possível perceber que o desenvolvimento urbano de Sorocaba esteve vinculado, desde sua gênese, às vias de comunicação, inserindo-se a localidade dentro de princípios comuns ao desenvolvimento das cidades, conforme as concepções urbanísticas de François Ascher.

Além disso, foi possível perceber a necessidade sobre ampliação da discussão sobre o aspecto da modernidade, compreendida pelo viés da mudança constante – algo característico na sociedade brasileira, mas não generalizado na sociedade ocidental – o que implica o questionamento sobre a realidade e viabilidade dessa singularidade arraigada no pensamento nacional.

> A tecnologia segue os mesmos passos da ciência, a esse respeito, embora não se paute diretamente tanto por critérios de 'verdade' quanto pelos de 'eficiência'. Cabe naturalmente indagar se é possível igualar ambos, ou se há diferenças essenciais. A dificuldade é que as idéias de progresso, modernização, avanço científico e inovação tecnológica se entrelaçam no desenrolar da história, resultando num verdadeiro nó górdio a ser rompido (MAGALHÃES, 2000: 20).

É importante observar o passado, para que seja inteligível certas ocorrências do presente, que de certa forma, influenciarão nas conjunturas sociais futuras. A história, constituída pela memória, deve ser levada em consideração, quando se planeja o futuro de uma cidade, principalmente por expor situações que às vezes não são facilmente percebidas nos momentos de tomadas de decisões:

> A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens (LE GOFF, 2003: 471).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Aluísio de. **Sorocaba: 3 séculos de história.** Itu: Editora Ottoni, 2002.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo.** São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CAMARA, José Ewbank da. **Caminhos de ferro de S. Paulo e a fabrica de Ipanema.** Ed. fac-similar. Itu: Ottoni Editora, 2012.

CASTELLI JR., Roberto. **Brasil: do café à indústria – transição para o trabalho livre.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1992.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas: o imaginário da República no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CELLI, Andressa. Evolução Urbana de Sorocaba. **Dissertação (mestrado)** – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27072012-141358/pt-br.php>.

CEZAR, Adilson. **Notas para a lavoura canavieira em Sorocaba**. São Paulo: Pannartz; Sorocaba: Fundação Dom Aguirre, 1984.

COMTE, Auguste. **Discurso sobre o espírito positivo**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1971.

FAORO, Raymundo. ***A aventura liberal numa ordem patrimonialista.*** p.16. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25950/27681>. Acesso em 02 set. 2013. Revista da USP n. º 17 (1993).

FRIOLI, Adolfo. A feira, o comércio de muares e a estruturação do sistema viário urbano em Sorocaba. In: **O tropeirismo e a integração geográfica e cultural do Brasil**. Adolfo Frioli ... (et al.); Geraldo Bonadio (org.). – 2.ed. – Sorocaba(SP): Secretaria da Educação e Cultura: FACED, 1999.

GASPAR, Antônio Francisco. ***Os bondes elétricos de Sorocaba: homenagem ao quadragésimo aniversário de sua inauguração (1915-1955).*** São Paulo: Editora Cupolo Ltda, 1955.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

MAGALHÃES, Gildo. **Força e luz: eletricidade e modernização na República Velha.** São Paulo: Editora Unesp: FAPESP, 2000.

MASSARI, Marco Antônio Leite. **Arquitetura industrial em Sorocaba: o caso das fabricas têxteis.** Dissertação (mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-13012012-113516/pt-br.php>.

NAXARA, Márcia Regina Capelari. **Cientificismo e sensibilidade romântica: em busca de um sentido explicativo para o Brasil no século XIX**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

OLIVEIRA, Sérgio Coelho de. **Os espanhóis**. Sorocaba: TCM, 2002.

PENTEADO, Jacob. **Belenzinho, 1910: retrato de uma época.** São Paulo: Martins, 1962.

SALES, João Alberto. **A pátria paulista**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1983.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, Maria Vieira da (org.). **Almanach de Sorocaba para 1903**. Ed. fac-similar. Taquarituba: Nassib Stefano, 2007.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas.** Sorocaba: TCM, 2001.

Outras fontes:

Acervo fotográfico do Museu Histórico Sorocabano.

Acervo Digital do Jornal *Cruzeiro do Sul* (memoria.cruzeirodosul.inf.br).

Câmara Municipal de Sorocaba (www.camarasorocaba.sp.gov.br).

EVTEA do Contorno Ferroviário de Sorocaba (Documento não publicado e de circulação interna).

Lei Complementar Nº 1.241, de 08 de Maio de 2014.

Currículo do autor: Thiago Pedrosa Mattos é graduado em História (Bac/Lic) pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – *campus* de Franca-SP. Atualmente, mantém vínculo com a Universidade Estadual de Campinas, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, em nível de Mestrado, como aluno especial.

E-mail: thiagohstr@gmail.com