UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS
HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA HUMANA

THIAGO RODRIGUES LEITE

A Transformação do Espaço Urbano no Eixo
Sudeste de Sorocaba

São Paulo 2017

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

A Transformação do Espaço Urbano no Eixo Sudeste de Sorocaba

Thiago Rodrigues Leite

Dissertação Apresentada no
Programa de Pós-Graduação em
Geografia Humana do
Departamento de Geografia da
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, para
a obtenção do título de Mestre em
Geografia

Orientador: Professor Dr. Francisco Capuano Scarlato

São Paulo 2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L533t Leite, Thiago
 A Transformação do Espaço no Eixo Sudeste de
 Sorocaba / Thiago Leite ; orientador Francisco
 Scarlato. - São Paulo, 2017.
 169 f.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de Geografia. Área de
concentração: Geografia Humana.

1. Sorocaba (SP). 2. Urbanização. 3. Espaço
(Geográfico). I. Scarlato, Francisco, orient. II.
Título.

Nome: LEITE, Thiago Rodrigues

Título: A Transformação do Espaço Urbano no Eixo Sudeste de Sorocaba

Dissertação apresentada à Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo para obtenção do
título de Mestre em Geografia

Aprovado em:

Banca Examinadora:

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dra. _____ Instituição _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Dedico este trabalho a todos os sonhadores.

AGRADECIMENTOS:

Seria extremamente injusto de minha parte não iniciar os agradecimentos com uma dedicatória ao Professor Dr. Francisco Capuano Scarlato, pessoa que me recebeu nos portões da Universidade de São Paulo e deu todo o suporte para que este trabalho se tornasse realidade. Obrigado Professor, pela paciência e pelas reuniões que, com certeza, fizeram-me visualizar o mundo e a geografia de uma forma ainda mais encantadora. Espero um dia poder fazer o mesmo para meus alunos. Saiba que você é e sempre será uma inspiração para mim. Que este trabalho concretize parte de nossa vivência e, acima de tudo, nossa amizade.

Outra base fundamental de nossa pesquisa é o apoio de nossa família, por isso devo agradecer a minha mãe Cristiane de Arruda Rodrigues, ao meu pai Carlos Alberto Celestino Leite que, com muito esforço e paciência, forneceram as bases sólidas para este trabalho. Sem dúvida, todas as minhas conquistas, de alguma forma, estão ligadas a vocês.

Ao meu avô e minha avó Marli de Arruda Rodrigues e Rafael Rodrigues Garcia, que, com muito carinho, compartilham seu espaço assim como seu amor fraterno, pessoas que, com certeza, tornam este mundo um lugar melhor.

Também não posso esquecer minha irmã Amanda Rodrigues Leite, que atualmente está cursando graduação também em geografia, mesmo com nove anos a menos e com algumas coisas a aprender comigo e, com certeza, já tem muito a ensinar.

Jamais me esquecerei dos esforços de minha companheira Ariane Borges Falleiros Pini, que, com muita simplicidade, fez todos os meus dias serem muito melhores, inspirando-me com sua simpatia, organização e sabedoria. Obrigado pelas colaborações, diretas e indiretas neste trabalho, pela paciência e por ser esta pessoa maravilhosa – eu te amo muito!

Entre todas as partes de um trabalho, os agradecimentos tornam-se uma das partes mais difíceis, porque corremos o enorme risco de esquecer pessoas extremamente importantes em nossa trajetória, como quando me esqueci de citar o professor Gustavo Marichal em meu TCC, pessoa que, voluntariamente, dispunha-se a dar aula no cursinho Gerabixo da UNESP, inspirando-me na fase de vestibulando a optar pela geografia com seus conselhos e sua aula inspiradora. Saiba que uma de minhas maiores

honras foi substituí-lo no cursinho Gerabixo e poder continuar seu trabalho entre 2010 e 2011. Se hoje, porventura, este trabalho me der o título de mestre em geografia humana, saiba que você é um dos principais responsáveis.

À Professora Dra. Rosalina Burgos, pelas ajudas profissionais sempre com muita simpatia e sabedoria, parceria que iniciou nos trabalhos e aulas da graduação e se estendeu para uma grande amizade pela qual tenho muito apreço.

Ao Professor Carlos Henrique Costa da Silva, por orientar meus primeiros trabalhos em geografia urbana sempre demonstrando em suas falas e opiniões o grande profissional que é. Tenho muito orgulho em dizer que estava ao seu lado em meus primeiros passos na geografia.

À Professora Dra. Isabel Alvarez, que, além de suas brilhantes aulas na Pós Graduação, aceitou prontamente o convite para participar da banca de qualificação deste trabalho, oferecendo importantes contribuições no momento da qualificação da dissertação.

Ao Professor Dr. César Simoni Santos, que me recebeu em suas aulas através do Projeto de Aperfeiçoamento de Ensino (PAE), no qual tive a oportunidade de trabalhar com os alunos da graduação em História da Universidade de São Paulo, minha primeira experiência docente em meio acadêmico, que foi ótima e só me fez ter mais certeza do deste caminho que pretendo seguir.

Ao professor Robson pelo auxílio na revisão ortográfica.

Aos companheiros do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) que nos deram voz e incorporaram parte de nossos estudos em seu plano de governo, abrindo-nos um espaço para aplicar nossas ideias em projetos que acreditamos ser o melhor para a população, sem receber um real, apenas por um ideal.

Não posso deixar de agradecer a todos os amigos, especialmente ao Edvar e Fernanda pelas cervejadas, Eduardo pelo futebol de quarta no Dom Pimenta, a todos que aparecem há sete anos em nossa pelada de sexta. Ao Gabriel, pelas prosas no café, aos companheiros da República Espaço Verde e a todos os amigos do Jardim Astro.

Aos companheiros da UFSCar Sorocaba, com um carinho especial para turma de graduação em Geografia de 2009, que são tantos que guardo em meu coração que seria injusto citar nomes específicos.

Aos grandes amigos do futebol de sexta.

À minha cachorra Lupita, que ficou ao meu lado na maior parte do tempo em que eu pensava e organizava esta pesquisa, assim como neste exato momento em que escrevo este parágrafo.

Ao Centro Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento (CNPq) que financiou este projeto, verba sem a qual teríamos encontrado duras dificuldades em concretizar este trabalho.

Aos que já se foram.

Aos que ficaram.

Muito obrigado!

SUMÁRIO

RESUMO.....pág. 11

INTRODUÇÃO.....Pág. 12

CAPÍTULO 1 - A TERRITORIALIZAÇÃO DE SOROCABA E O PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DOS PRINCIPAIS EIXOS RODOVIÁRIOS.....pág. 27

1.1 - A DECADÊNCIA DA TRACÇÃO HUMANANA E A ASCENÇÃO DOS MUARES.....pág. 30

1.2 – A REPRESENTAÇÃO DO TROPEIRO COMO IDENTIDADE SOROCABANA E A DESCRIÇÃO PARCIAL DA HISTÓRIA.....pág. 34

1.3 – A EXPANSÃO DO MERCADO DE MUARES PARA VILA DE NOSSA SENHORA DA PONTE DE SOROCABA E A INTENSIFICAÇÃO DOS PRIMEIROS EIXOS DE ARTICULAÇÃO RODOVIÁRIA.....pág. 38

1.4 – AS FORJAS DE IPANEMA.....pág. 43

1.5 - O MOMENTO POLÍTICO NO AUGUE DOS MUARES E A ELEVACÃO DE SOROCABA À CATEGORIA DE CIDADE.....pág. 47

CAPÍTULO 2 - A CONJUNÇÃO DOS PROCESSOS EXTERNOS E INTERNOS DO TERRITÓRIO: SOROCABA NO MOVIMENTO ONTOLÓGICO.....pág. 52

2.1- O AVANÇO DO ALGODÃO E A INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.....pág. 54

2.2 – AS GRANDES INDÚSTRIAS E A EXTENSÃO DA MANCHA URBANA DE SOROCABA PARA AS ÁREAS PERIFÉRICAS.....pág. 60

2.3 – A INFLUÊNCIA DO CAFÉ NA INDUSTRIALIZAÇÃO DE SOROCABA.....pág. 70

2.4 – A SUCESSÃO E A INTEGRAÇÃO DAS FORMAS URBANAS EM SOROCABA ENTRE O PERÍODO DE 1875 a 1959.....pág. 74

2.5 – A COMPLEXIDADE URBANA: A RELAÇÃO DOS DIFERENTES MOMENTOS DO MOVIMENTO DE REPRODUÇÃO SOCIAL NA CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO SOROCABANO.....pág. 83

CAPÍTULO 3 – OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA E AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NO EIXO SUDESTE DE SOROCABA ENTRE 1914 E 2014.....pág. 92

3.1 – A NORMATIZAÇÃO DO ESPAÇO SOROCABANO E O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1914.....	pág. 98
3.2 – O CÓDIGO DE OBRAS DE 1950.....	pág. 103
3.3 O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1966.....	pág. 106
3.4 O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1971 E A LEI ORGÂNICA DE 1990.....	pág. 114
3.5 – AS PRERROGATIVAS DO PLANO DIRETOR DE 2007.....	pág. 117
3.6 – AS ESTRATÉGIAS DAS TRANSFORMAÇÕES RECENTES: UM COMPARATIVO ENTRE O PLANO DIRETOR DE 2007 E O PLANO DIRETOR DE 2014.....	pág. 121

CAPÍTULO 4: A FORMA-CONTEÚDO DO EIXO SUDESTE.....pág 131

4.1 – A FORMA DO EIXO SUDESTE.....	pág. 134
4.2 – O CONTEÚDO DO EIXO SUDESTE.....	pág. 145
4.3 – PERSPECTIVAS DO DEVIR EM SOROCABA E O CASO DAS TRANSFORMAÇÕES DOS EIXOS URBANOS.....	pág. 149

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....pág. 161

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....pág. 165

RESUMO

A partir do entendimento de que as transformações do espaço compõem um movimento único e totalizante, buscamos problematizar a questão na composição das transformações que se sucedem em Sorocaba. O recorte do Eixo Sudeste nos serve como base empírica da sustentação de nossa problemática. As transformações do espaço urbano deste Município estão diretamente ligadas aos interesses de diversas escalas e níveis da realidade. Para isto, a compreensão histórica da materialização deste setor do espaço urbano, assim como sua identidade no território sorocabano nos aproxima do movimento social em suas diversas instâncias, desta forma, exploramos a possibilidade da realização de um exercício teórico de aproximar as transformações no espaço urbano de Sorocaba à reprodução da sociedade como todo.

Palavras-chave: Totalidade, Sorocaba, Transformação, Urbano, Eixo Sudeste.

Abstract:

From the understanding that the transformations of space make up a unique and totalizing movement, we try to problematize this question in the composition of the transformations that succeed in Sorocaba. The cutting of the Southeast Hub serves as an empirical basis for sustaining our problematic. The transformations of the urban space of this Municipality are directly linked to interests of different scales and levels of reality. For this, the historical understanding of the materialization of this urban space industry, as well as its identity in Sorocaba territory approaches in the social movement in its various instances, therefore we explored the possibility of carrying out a theoretical exercise to bring the changes in the urban space Sorocaba to the reproduction of society as a whole.

Keywords: Totality, Sorocaba, Transformation, Urban, Southeast Axis.

INTRODUÇÃO:

Com os avanços dos estudos urbanos na geografia em escala nacional e internacional, acompanhando sua evolução teórica em conjunto com as novas técnicas, evidenciam-se simultaneamente novas possibilidades de realização dos estudos geográficos e a complexidade que envolve o entendimento e a captação de um movimento real que se desenvolve e se cria no espaço.

Com tantas atividades simultâneas e um momento técnico que nos permite visualizar esses movimentos em diversas escalas e pontos de vista, preocupamo-nos em dialogar com a problemática da produção do Eixo Sudeste de Sorocaba como reflexo de um movimento totalizante, resultado da produção e a reprodução social em seu processo de consolidação e desenvolvimento.

Sorocaba está hoje no 19º maior PIB do país, correspondendo a 0,6% da produção nacional, com uma produção estimada em 36 bilhões em 2014. Com uma situação geográfica próxima à metrópole paulista, o município Sorocabano tem um PIB maior que as cidades de Belém (PA), São Luiz (MA), Natal (RN) e Florianópolis (SC) ¹.

Entendemos que essa posição é fruto de um desdobramento histórico, uma totalidade em que o espaço urbano é resultado da própria expansão da sociedade, que em seu processo de reprodução materializa no espaço as formas que evidenciam as lógicas de um determinado período, gerando transformações espaciais que se somam dialeticamente em diversas temporalidades.

É no espaço urbano que as classes dominantes operam estratégias de desenvolvimento e manutenção de poder, em oposição às classes dominadas. Também revelam resistência através deste mesmo espaço, materializando a contradição em formas que não cumprem ou apenas cumprem parcialmente a lógica racional de desenvolvimento e reprodução da acumulação ampliada de capital.

No território de Sorocaba, vemos esse conflito materializado a partir de diferentes perspectivas, principalmente no que diz respeito à espacialização dos conflitos das diferentes classes sociais que compõem o território sorocabano. Cremos que, para entender as relações internas de Sorocaba, é fundamental dialogar com os impulsos externos ao território que dão conteúdo ao espaço e o inserem numa lógica de produção em diversas escalas da realidade.

¹ IBGE 2014.

Iremos, neste trabalho, interpretar o espaço urbano de Sorocaba a partir das subdivisões zonais definidas e elaboradas com base no Plano Diretor Municipal de 2014; neste caso, adaptamos ao mapa o georeferenciamento de definição das zonas urbanas (Zona Sul, Oeste, Leste e Norte) e delimitamos as áreas a partir do estudo sobre os principais eixos de expansão do município.

Sendo assim, a nossa proposta de entendimento territorial apresenta quatro Zonas Urbanas e duas subdivisões na área central (centro histórico e centro expandido), conforme elaborado no Mapa 01.

Mapa 1: Zonas Urbanas de Sorocaba. Fonte: Mapa de autoria própria.

A origem das Zonas Urbanas de Sorocaba faz parte de um processo de ocupação primitiva do Centro Histórico que amplia sua mancha urbana em um determinado ritmo a depender das condições técnicas de cada momento, anexando ao território urbano novas áreas que corroboram para ampliação da mancha urbana em seu processo de desenvolvimento contraditório.

Percebe-se que, previamente, as principais estruturas sociais que coordenam a expansão da mancha urbana antecedem-se à criação de um eixo de circulação, estrutura primária e fundamental às maiores aglomerações; sendo assim, parte do movimento histórico de consolidação da mancha urbana passa pela estruturação dos eixos de acesso, porque as ações nas diversas estruturas muitas vezes só se realizam pela fluidez permitida pelas estruturas de circulação, comumente os eixos antecedem as estruturas mais complexas da cidade, o que torna as vias de acesso pilares centrais de nossa busca pela totalidade do movimento de transformação do espaço.

Enquanto eixos norteadores da expansão nós os dividimos entre ruas de circulação central (geralmente próximas a ocupações urbanas primárias), avenidas transversais (inseridas num segundo momento com a função de nortear a expansão para a periferia), rodovias intermunicipais/interestaduais e marginal conforme aponta o mapa 2.

Mapa 2: Principais Vetores de Circulação em Sorocaba. Fonte: Mapa de autoria própria.

Ao se avaliar o mapa, percebe-se que, além da marginal, o eixo Sudeste comporta vetores de circulação que precedem as primeiras ocupações, sendo estes mais largos e mais bem adaptados aos meios de circulação mais modernos como o automóvel, a motocicleta e outras categorias como os caminhões e o transporte cicloviário.

Mais adiante veremos que as principais estruturas de desdobramento da mancha urbana também acompanham esses eixos transversais entre as Zonas Sul e Leste, portanto, para compreender o movimento que se desdobra historicamente nesse setor, é crucial que se entendam as transformações que se sucedem no entorno desses eixos de deslocamento, que por ser uma estrutura básica de urbanização, acabam coordenando diretamente a extensão da mancha urbana.

Na definição dos principais eixos rodoviários/intermunicipais foi levado em conta a Rodovia Raposo Tavares (Sul do mapa), a Rodovia José Ermínio de Moraes (Castelinho) que faz a alça de acesso da ocupação urbana de Sorocaba com a Rodovia Castelo Branco (Norte do Mapa).

Chamamos de Avenidas Transversais as Avenidas Itavuvu e Ipanema (Zona Norte), Avenida Independência e Avenida São Paulo (Leste), Avenida General Carneiro e Avenida Armando Pannunzio (Oeste), e Antônio Carlos Comitre e Marginal Dom Aguirre (Sul). A escolha destas avenidas que denominamos transversais se deu por sua conexão direta com as Rodovias Intermunicipais, fazendo o pivô entre a mancha urbana do Município e as demais cidades do País.

As avenidas transversais também podem ser consideradas os principais vetores de fluxo do espaço urbano de Sorocaba, logo os principais pontos que coordenam e coordenaram as transformações do espaço Sorocabano.

As vias de circulação central são as mais antigas, correspondendo aos primeiros desdobramentos da mancha urbana, contudo nota-se sua importância ao observar no Mapa 2 que todas as avenidas que coordenam as novas transformações tem sempre um sentido que visa a conexão com as áreas centrais, evidenciando nas estruturas de mobilidade uma clara relação de unicidade entre o velho e o novo².

Quanto ao Eixo Sudeste, percebe-se que além da marginal este setor comporta vetores de circulação que precedem as primeiras ocupações, sendo estes vetores mais

largos e melhor adaptados aos meios de circulação mais modernos como o automóvel, a motocicleta ou outras categorias como os caminhões e o transporte ciclovitário.

Mais adiante também se nota que as principais estruturas de desdobramento da mancha urbana acompanham esses eixos transversais entre as Zonas Sul e Leste, portanto para compreender o movimento que se desdobra historicamente nesse setor é crucial que se entenda as transformações que se sucedem no entorno desses eixos de deslocamento, que por ser uma estrutura básica de urbanização acabam coordenando diretamente a extensão da mancha urbana, por ser uma estrutura primária de um processo de aglomeração os eixos se apresentam como um possível ponto de partida para compreender o processo de aglomeração destas áreas.

Além dos eixos rodoviários o desenvolvimento de nossa problemática revela agentes que atuam de acordo com suas necessidades de manutenção do poder, processo incrementado com ideologias de comando político de cada período – por isso surge a necessidade de avaliarmos o processo histórico em seu caráter político e ideológico de cada período.

Entendemos que a composição da totalidade do município sorocabano é fruto de uma série de processos internos e externos ao território, que se processam nas mais diferentes atividades. Estas, por sua vez, dependem de um conjunto técnico no qual a cidade capta e materializa várias estruturas que impactam a reprodução social em suas diversas instâncias. Este processo é diretamente ligado aos interesses da expansão do capital e do poder político que coordena a expansão em diferentes escalas.

Na tentativa de esboçar uma perspectiva crítica que elucide o processo de expansão urbana em sua totalidade, definimos o eixo Sudeste da região sorocabana para nossa área de estudo, apegando-nos menos às zonas Oeste e Norte (apresentadas no mapa 1), com a intenção de dialogar nosso recorte com a dinâmica totalizante do município.

A partir da aceitação de que as relações de desenvolvimento urbano processadas no Eixo Sudeste de Sorocaba dependem de forças internas e externas ao município sorocabano, pretendemos elucidar as atividades que se materializam e dão impulso para a transformação do espaço urbano sorocabano, captando um movimento do real em seu processo contraditório e totalizante.

O Eixo Sudeste do município comporta as áreas mais valorizadas do território, contendo em sua estruturação a presença maciça de condomínios de alto e médio padrão. Configura-se também o comércio que se apoia no poder de consumo das classes

que ocupam o espaço nesta porção do território. Nossa proposta é remontar os principais processos internos e externos que impulsionaram a atual configuração dessa porção espacial. Além dessa reconstrução da paisagem geográfica, nosso objetivo é expor o movimento que insere Sorocaba no processo de reprodução da sociedade em diversos níveis e escalas da realidade.

No processo de concretização das estruturas urbanas, encontramos enraizada a desigualdade, revelando, de uma forma concreta, as negatividades produzidas simultaneamente com as constantes expansões de estruturas urbanas. Sendo assim, pelo estudo do espaço urbano do Eixo Sudeste de Sorocaba, podemos captar o movimento dialético que se processa neste recorte urbano – isto nos dá condição de estabelecermos um diálogo com a unicidade do sistema, a partir do entendimento de que as transformações no Eixo Sudeste de Sorocaba são reflexos do movimento totalizante da sociedade em seu pleno desenvolvimento.

Cabe a nós refletir, entre outros fatores, quais são os principais agentes que atualmente moldam o espaço de Sorocaba em nosso recorte, numa dinâmica em que esta porção do espaço é inserida na lógica de um sistema global e de um plano nacional de desenvolvimento, lógica esta que se impõe desigualmente em todas as escalas, gerando fragmentações na forma urbana que, em sua consolidação, materializa a desigualdade através das diferenças de serviços e infraestrutura direcionadas ao atendimento das diferentes classes sociais.

Resgatando importantes processos consolidação do território de Sorocaba, nossa intenção é buscar relações no movimento espaço-temporal que impulsionaram e ainda impulsionam as transformações recentes e a atual configuração municipal, podendo revelar a essência do movimento que materializa no município uma demanda da reprodução social em sua totalidade.

Entre os agentes produtores do espaço³, o Estado e os órgãos municipais de gestão territorial têm um papel importante na coordenação de ações que resultam na transformação do espaço urbano. São estes os responsáveis pela regulamentação normativa e representação jurídica da vontade civil para/com os usos do território; esta representação é permeada pelo diálogo com as diversas escalas do desenvolvimento social (local, regional, nacional e global). Além disso, em aspectos econômicos,

³ Corrêa (1997).

apresentam-se como importantes agentes de função mediadora que regulam o avanço do capital frente às necessidades socioespaciais.

Nas redes de relações que compõem o espaço urbano, existe uma gama de interesses de diversos grupos privados e instituições de representação de massa (ONGs, subprefeituras, sindicatos, associações de bairro, entre outros), onde os interesses em transformar o espaço podem se combinar ou entrar em conflito, originando as disputas que podem impactar diretamente o espaço urbano, criando formas novas ou requalificando as já existentes.

Ampliar nosso conhecimento sobre as dinâmicas do espaço urbano de Sorocaba nos direciona para o aprofundamento da realidade que se encontra permeada por inter-relação e interdependência entre capitalistas e homens de Estado, que vezes podem se chocar e vezes podem atuar em conjunto – processo que depende da atenção minuciosa aos fatos e suas variantes – para que possamos assim identificar os principais agentes que atualmente impulsionam as transformações da cidade (em nosso caso, o Eixo Sudeste do espaço urbano de Sorocaba).

O questionamento sobre a problemática do processo que impulsiona as atuais transformações entre o Eixo Sudeste do espaço sorocabano surgiu a partir da percepção do diferencial estrutural entre os desdobramentos que ocorreram e ainda ocorrem nesse setor da cidade e seu diferencial em relação ao Eixo Noroeste, justificado, à primeira vista, pelos investimentos infraestruturais concentrados no eixo Sudeste principalmente no período que contempla a década de 1990 a 2007. Desses investimentos, materializou-se a subcentralização da Zona Sul da cidade nos bairros no entorno da região do Campolim, chamando a atenção pela sua verticalização que chega a ser tão densa quanto o Centro Histórico⁴, que até a década de 1990 era o principal setor de captação de investimentos de edifícios com padrão vertical.

De 2007 a 2016, observa-se a expansão de condomínios residenciais e do comércio de serviços em forma vertical e horizontal. Os investimentos de alto padrão concentrados na Zona Leste seguem a lógica da busca de um espaço com maiores possibilidades de transformação (cada vez mais difícil de encontrar nas áreas centrais),

⁴ Vale lembrar que a complexidade do centro histórico é maior que a das subcentralidades que concentram relações econômicas e de serviços, devido principalmente a concretização de diferentes lógicas e racionalidades acumuladas no centro histórico, diferente das subcentralidades que surgem num momento posterior, atendendo a racionalidade pelas diferenças de fluidez. Dentre outros autores recomendamos Carlos (2001) para a elucidação deste tema ao qual retomaremos no escopo deste trabalho.

atraindo o interesse destes segmentos, até com certa semelhança ao que aconteceu na Zona Sul a partir 1990, inserindo um novo olhar sob as áreas periféricas de Sorocaba.

Com o padrão de desenvolvimento que aproxima mais a Zona Sul da Zona Leste, as estratégias potencializaram as especulações no eixo Sudeste em desenvolvimento em médio e alto padrão, resultando num recorte que configura uma paisagem elitista no Eixo Sudeste em oposição ao eixo Noroeste da cidade, que capta muitas obras, mas num padrão voltado ao público de menor poder aquisitivo.

Buscamos elaborar o estudo que revele as origens dessas diferenças a partir da constituição de quatro capítulos, norteados por ideias que compreendem a transformação urbana de diferentes momentos da reprodução social em Sorocaba.

No capítulo 1, fizemos o recorte do período que vai de 1654 a 1850, elaborando uma síntese histórica que busca as origens do território sorocabano e suas primeiras ocupações, buscando um movimento que dava condições para a futura expansão urbana da cidade, com estruturas que prevalecem até os dias de hoje (2016)⁵. Consideramos a expansão urbana de Sorocaba como parte de um movimento único, resultado da própria reprodução da sociedade. Desta forma, mesmo que sinteticamente, consideramos a reconstrução da história urbana de Sorocaba como imprescindível em nosso estudo.

No capítulo 2, focamo-nos nas atividades externas ao território que, de alguma forma, influenciaram dinâmicas importantes do desenvolvimento do município, de onde tomamos como exemplo as atividades vinculadas ao mercado cafeeiro e de tecelagem. Considerar as atividades externas ao território nos auxilia a compreender o município sorocabano a partir de suas relações com a totalidade (da qual o próprio município faz parte), evitando, assim, a compreensão da cidade por ela mesma, ou seja, como um “sistema fechado”.

Na elaboração do capítulo 3, focamos principalmente nas questões normativas que foram pensadas e repensadas para coordenar a expansão entre 1950 e 2007 e suas respectivas consequências.

Compreendendo melhor este período que vai de 1950 a 2007, buscaremos os fatores dessa concentração de investimentos no Eixo Sudeste que acabaram desfavorecendo a porção Noroeste do município sorocabano, revelando uma configuração territorial altamente racionalizada e segregadora no espaço urbano de

⁵ Como exemplo destas estruturas, podemos citar o Mosteiro São Bento e os eixos urbanos que eram utilizados pelos tropeiros em suas atividades comerciais, como a Avenida General Carneiro, Avenida São Paulo e a Rua da Penha no centro histórico da cidade.

Sorocaba. Buscar essas diferenças exige um estudo que aborda os principais investimentos de impacto centralizador na mancha urbana sorocabana, concentrados principalmente na Zona Sul e centro histórico durante este período.

No capítulo 4, embora com um período mais curto de tempo (2008 a 2016), este também já carrega expressivos investimentos que deram origem ao “*boom*” imobiliário em todas as Zonas Urbanas da cidade.

No que parece ser uma tentativa de estimular as atividades ligadas à especulação imobiliária, uma série de grandes estruturas se instalaram de forma descentralizada no território, contemplando todas as zonas com grandes investimentos. Para elucidar parte dessa aceleração do crescimento, podemos citar o período entre 2010 e 2016, quando tivemos a inauguração de oito shopping centers em Sorocaba: estes empreendimentos foram responsáveis por significativa dinamização da mancha urbana por conta de sua estrutura que tende a centralizar grande parte do fluxo humano e de capital. Além dessas grandes estruturas, somam-se outras expressivas transformações que contemplam loteamentos de diferentes portes, a criação do Parque Tecnológico e um novo parque industrial.

O reflexo dessas infraestruturas aparentemente não demonstra nenhum avanço em relação à melhora de qualidade de vida através de dados censitários ou estatísticos, mas um estudo do portal VivaReal, denominado Dados do Mercado Imobiliário, constatou que Sorocaba teve a 6º maior valorização de imóveis do Brasil.⁶

A Zona Norte de Sorocaba foi o ponto que mais recebeu empreendimentos de grande porte a partir de 2010, onde foram inaugurados (no entorno dos eixos das Avenidas Itavuvu e Ipanema) dois Shopping Centers (Shopping Cidade e Shopping Plaza) e uma loja de departamentos (Havan), quatro hipermercados (Esperança, Assaí, Roldão e um hipermercado da bandeira Tauste, programado para iniciar as suas atividades até dezembro de 2016) e mais uma porção considerável de lojas de conveniência e minimercados com bandeiras de grandes redes de varejo.

Entendemos aqui que a expansão do comércio em Sorocaba não é um processo isolado. Esses conjuntos de investimentos fazem parte de uma política especulativa que configurou, nas áreas periféricas da Zona Norte, uma série de condomínios direcionados principalmente para a classe média e baixa da cidade, em sua maioria em padrão residencial e horizontal, ambos sob a lógica forma de condomínios privados.

⁶ Martins, A. Jornal Cruzeiro do Sul de 08/01/2017.

Por trás do processo de expansão da mancha urbana de Sorocaba existem planos externos ao território que afetam diretamente as transformações internas do território sorocabano, como, por exemplo, o plano empresarial divulgado pela ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers) que previa a inauguração de mais trinta unidades de shopping centers em 2017, sendo 77% delas em municípios de até 500 mil habitantes⁷. Neste caso, a incorporação desse modelo comercial se daria em contexto intermetropolitano. Pela confiança que existe neste segmento, utilizam-se, como exemplo, as cidades que já passaram por tal processo de investimentos; em nosso caso, é Sorocaba quem se apresenta como modelo de expansão para as cidades de sua Região Metropolitana (RMS). Este processo anuncia a soma de partes de diversas escalas compondo o movimento totalizante.

Com o avanço urbano planejado neste formato, a Zona Norte também incorporou imensos empreendimentos direcionados à faixa 1 do programa Minha Casa Minha Vida, da Caixa Econômica Federal. Grande parte das famílias direcionadas a estes novos conjuntos habitacionais está passando pelo processo de gentrificação mediante as desabitações que estão ocorrendo em outras Zonas Urbanas da cidade, principalmente na Zona Leste do município.

Sob o discurso do bem comum, notamos que as desabitações na verdade servem a interesses da especulação imobiliária que buscam valorizar os eixos das áreas mais nobres, o que culmina numa política de higienização, direcionando as classes mais baixas do Eixo Sudeste para o Eixo Noroeste do município.

Embora as residências em forma de condomínio horizontal também se mostrem muito presentes na Zona Leste, o padrão dos lotes e das moradias é mais elevado, tornando esta região uma opção para pessoas que dispõem de um poder de consumo mais expressivo, mas que não desejam pagar os preços abusivos das áreas da Zona Sul, que concentra, em suas delimitações, os espaços mais valorizados do município.

Tabela 1: As dez áreas mais valorizadas de Sorocaba divididas por Zonas Urbanas		
Bairro	Valor do m ² em R\$	Localização Zonal
Jardim Portal da Colina	6.633 R\$	Zona Sul
Parque Campolim	4.597 R\$	Zona Sul
Jd. Residencial Giverny	4.286 R\$	Zona Sul

⁷ Bonatelli, C. Jornal Cruzeiro do Sul de 01/02/2017.

Mangal	4.247 R\$	Zona Sul
Jd. Residencial Mont Blanc	4.177 R\$	Zona Leste
Jd. Gonçalves	4.000 R\$	Zona Leste
Jd. Paulistano	3.951 R\$	Zona Sul
Jd. Emília	3.810 R\$	Zona Sul
Jd. São Carlos	3.746 R\$	Zona Oeste
Além Ponte	3.720 R\$	Zona Leste

Fonte: Dados estatísticos do Jornal Cruzeiro do Sul 2015, Andrade (2015).

Empiricamente, evidencia-se na Zona Leste a densa aglomeração de condomínios residenciais e verticais de médio e alto padrão. Essas formas residenciais atraem o comércio vinculado principalmente ao abastecimento doméstico e à prestação de serviços. Tal fato também ocorre na Zona Norte, porém direcionado a outro padrão de consumo – a preços mais acessíveis – compatíveis com o poder de consumo estrategicamente pensado para essa Zona Urbana.

No eixo Noroeste, o principal fator que diferencia a Zona Norte da Zona Oeste são as atividades comerciais com poder de centralidade que se encontram adensadas na Zona Norte.

Uma das estruturas mais expressivas da Zona Oeste que a destaca perante as outras zonas urbanas da cidade é o aeroporto estadual Bertram Luiz Leupolz. Esta estrutura tem, como principal função, a prestação de serviços de manutenção para aeronaves de pequenos e médios portes, sendo que o serviço atende a diversas regiões do país. Temos também no aeroporto a oferta de cursos de pilotagem aeronáutica e atividades que captam o mercado de taxi aéreo particular.

Conforme apontamos na Tabela 1, a Zona Sul possui os preços mais expressivos em relação ao valor da terra no município de Sorocaba. Esse valor se explica pelo adensamento técnico das redes comerciais e de serviços vinculadas a estabelecimentos que levam sua marca para além do território nacional como as redes de *fast foods*, os hipermercados, shoppings, bancos internacionais, entre outros. Também temos moradias de altíssimo padrão nessa região, com casas e apartamentos que chegam a custar milhões de reais.

Podemos seguramente afirmar que o eixo Sudeste da cidade de Sorocaba tem seu espaço predominantemente composto por classes médias e altas. Em geral, de todos os habitantes do município sorocabano, estipula-se que mais de 52,5% das 218.921

residências são ocupadas por famílias de classe média, representadas pela classe C. Quanto às famílias mais pobres (classe D/E), o número de moradias é de 12,9%, somando 28.301 residências. Outras 68.681 residências são ocupadas por famílias que se enquadram na faixa B. No caso das famílias consideradas como faixa A (com rendimento acima de 20 salários mínimos), o número é menor, somando apenas 7.073 residências, números que evidenciam a diferença de realidade entre os indivíduos e os princípios da segregação espacial⁸.

Nossa intenção é expor o processo de segregação como uma estratégia política e capitalista que coordena o processo de desenvolvimento urbano do município em favorecimento a alguns agentes, afetando diretamente o *modus operandi* da reprodução social.

O Centro Histórico é o ponto em que as diferenças socioespaciais presentes no território se chocam, assim como expõe o professor Milton Santos em suas obras quando o mesmo trabalha a questão entre a conjunção técnica de diferentes temporalidades na relação “do velho com o novo”⁹.

No centro histórico sorocabano, temos o maior registro estrutural das sucessões de tempos históricos pelo movimento que insere Sorocaba enquanto um ponto importante da reprodução social. É também na região central que encontramos formas herdadas dos primeiros eixos urbanos que coexistem atualmente com as novas formas (2016). Contudo, essa configuração, que comporta a materialização dos diferentes períodos da história sorocabana, por vezes entra em conflito com as necessidades do tempo contemporâneo, fato que aponta a possibilidade do desenvolvimento racional e com maior fluidez nas áreas periféricas da cidade.

A zona que delimitamos como Centro Expandido ganha esse nome por também apresentar uma saturação estrutural, porém, concebido já num momento mais avançado da história, recebendo suas principais estruturas no início do século XIX com a chegada das grandes indústrias e a formação dos bairros operários.

Atualmente, o Centro Expandido tem uma dinâmica comercial muito intensa em seus eixos, principalmente vinculado a serviços gastronômicos e lazer noturno. Além disso, essa área também comporta muitas residências de padrão horizontal, num misto de casas de alto e médio padrão, resultado de um processo de ocupação que direcionou

⁸ Dados de pesquisa do IPC Maps divulgados no Jornal Cruzeiro do Sul do dia 18/06/2017.

⁹ Santos (2013).

o crescimento para essa porção territorial da cidade a partir da chegada das grandes teceleiras em 1890.

Em nossas considerações finais, buscaremos, na base histórica e geográfica de consolidação do município, os aspectos que nos permitam dialogar com a teoria de um sistema uno, totalizante. A captação deste movimento revela que as diferenças sociais nessas Zonas Urbanas fazem parte de um mesmo sistema e uma mesma lógica, mas chegam a apresentar configurações tão distintas que acabam sendo interpretadas como diferentes realidades. Sendo assim, queremos nos debruçar sobre o processo de consolidação e as transformações do Eixo Sudeste com a finalidade de entender a dinâmica de crescimento e os conflitos que se originam desse movimento no espaço urbano de Sorocaba.

Pensar o espaço sorocabano a partir dos movimentos que se processam na totalidade da reprodução social revela as negatividades no processo de expansão e desenvolvimento humano, tendendo a expor novas possibilidades de compreensão do espaço urbano. Esperamos que, através dessa perspectiva, possamos enriquecer as futuras pesquisas que darão continuidade à compreensão desta constante transformação que se desenvolve e se cria diariamente em Sorocaba.

CAPÍTULO 1: A TERRITORIALIZAÇÃO DE SOROCABA E O PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DOS PRINCIPAIS EIXOS RODOVIÁRIOS

O movimento que compreende a interiorização do território brasileiro pelos colonizadores, a partir de 1532, intensifica-se pelas marchas bandeiristas que tinham como principal objetivo a caça ao índio e a identificação estratégica do território. O bandeirismo passa a coordenar parte do processo de reprodução social em grande parte do território brasileiro.

A base dessa lógica reprodutiva baseava-se em atividades de aspecto socioeconômico, exigiam determinadas infraestruturas básicas que foram se concentrando a partir da transformação progressiva das atividades bandeirantes.

Um dos atestados empíricos da participação do bandeirismo no processo de reprodução social foi a fundação da Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, ocupada em 1654 e fundada em 1661¹⁰. Embora a fundação da cidade só se complete em 1661, comemora-se como data histórica o ano de ocupação, que é 1654, o que estabelece que Sorocaba possua atualmente (10/2016) 362 anos.

“Em 1661 Sorocaba compreendia dois largos enormes, o da capela de Nossa Senhora da Ponte com sua cruz e provavelmente os “martírios” (escadinhas, torques, cravos, martelo, esponja, galo), e o destinado à futura Matriz e que chegava até a futura Câmara, delineando-se a atual Rua de São Bento todinha, perpendicular à porta da capela, e a atual Barão do Rio Branco. Tudo o mais eram caminhos, inclusive a atual rua 15, que por isso é torta e poética”. Almeida (2002, pág. 54).

Essa ocupação foi essencial para complementar as futuras atividades que iriam se processar neste ponto do território, onde o espaço sorocabano terá papel fundamental no movimento econômico nacional da articulação da exploração das jazidas de ouro no Centro-Oeste do Brasil.

O fluxo proveniente do movimento do ouro intensificava a captação de mão-de-obra nas minas e articulava novos eixos viários no território. A maior parte da mais-valia extraída desse processo era direcionada ao fortalecimento do poder da Coroa

Almeida (2002, pág 37),

Portuguesa. Naquele período, os portugueses encontravam, na exploração do ouro, uma ótima forma ampliar o poder de seu império.

Parte do valor extraído da economia aurífera era aplicada no território brasileiro em infraestruturas para a intensificação da estruturação do território, não com o propósito de aumentar a qualidade de vida nas colônias: o intuito era apenas acelerar a exploração e ampliar a riqueza destinada a Portugal. Sendo assim, os investimentos apenas contemplavam as áreas que, de alguma forma, articulavam os interesses econômicos do Império Português, como os espaços onde se realizavam a extração do Pau-Brasil, borracha, cana-de-açúcar, entre outras atividades vinculadas à extração de riqueza.

Esse processo era ideologicamente composto pelos interesses estratégicos em ocupar e dinamizar o processo de integração e controle do território. A extração do ouro nas Minas Gerais tem participação mais próxima aos impulsos de concentração de atividades na Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba. O mercado do ouro foi o responsável pela abertura de importantes rotas, além do alargamento de possíveis rotas preexistentes¹¹ provenientes da presença indígena. Atualmente (2016), estas mesmas rotas revelam seu papel norteador da expansão urbana de Sorocaba – tais eixos, que tinham o papel de escoar a produção numa escala macro, ganham também uma função interna para o território, pois passam a ser o principal eixo coordenador da mancha urbana que se expandia para além do Centro Histórico.

Na sucessão dos diferentes momentos da história urbana de Sorocaba, inicia-se uma dinâmica de ocupação, sendo que os eixos de deslocamento humano têm papel fundamental no norteammento dessa expansão.

A somatória de tais atividades foi conectando Sorocaba a uma rede de circulação em um padrão único de desenvolvimento, assim “*a rede de cidades e as vias de circulação assumem um padrão dendrítico, à semelhança de um sistema fluvial, em cuja extremidade encontra-se a cidade portuária*”¹².

¹¹ Alguns autores como Galdino (2002) e Magno (2004) defendem a ideia de que os primeiros eixos de circulação abertos na cidade de Sorocaba pertenciam a rotas indígenas conhecidas como caminho do Peabiru, que interligava a região ao oceano Atlântico e ao império Inca no Peru. Esse movimento que caracteriza a tentativa do Inca em avançar seu império em direção ao Atlântico. Contudo, também existem vestígios de índios nativos da região de Sorocaba que utilizavam as trilhas do Peabiru, além de teorias místicas que se dirigem a São Tomé, também conhecido como Sumé Tomé, um santo que teria aberto as rotas em sua passagem por várias regiões do Brasil.

¹² Corrêa (2000, pág. 37).

A interligação das rotas primitivas de Sorocaba com a rede nacional ocorre pela mistura dos interesses políticos e econômicos do século XVII. Essa aproximação entre políticos e capitalistas impulsiona a criação da rota do Viamão (Mapa 2) – o trajeto partia do Estado de Porto Alegre com destino às Minas Gerais (ou Região Nordeste) e também possuía um eixo que se estendia até o Porto de Santos, esse caminho tinha, como principal objetivo, intensificar a influência do mercado de muare no escoamento das atividades comerciais, aproximando-se principalmente da extração do ouro e do cultivo da cana-de-açúcar, intensificando a reprodução ampliada do capital que circulava no Brasil naquele período.

O início das transformações no espaço urbano sorocabano é contextualizado pelo período bandeirante, mas a integração da Vila de Sorocaba à rede regional e nacional foi potencializada pelo ouro e modernizada com a intenção de substituir a tração humana pelo transporte de muar, que passa a dinamizar a logística da economia aurífera e açucareira.

Somente compreendendo que o movimento de transformação do espaço envolve ampla complexidade poderemos remontar às dinâmicas correlacionais atualmente encontradas no espaço urbano sorocabano, inserindo o município, desde o seu princípio, num processo totalizante de integração que se realiza em nível global, nacional, regional e local, onde o espaço Sorocabano também aparece como condição, meio e produto¹³ para o movimento geral de reprodução social.

“Trata-se, portanto, de avançar nessa direção a partir da ideia de que a atividade que produz a vida e com ela a realidade social realiza-se, necessariamente, num espaço-tempo apropriável para a ação. Se a natureza se coloca como condição essencial da qual o homem e depois o grupo humano retira o que necessita para viver, é também um meio dessa atividade, realizando-se ao longo do processo histórico como produto social, sem todavia perder seu sentido natural. Assim, estabelece-se a tese de que o espaço se define pelo movimento que o situa como condição meio e produto da reprodução social ao longo do processo civilizatório. Logo, o espaço se define (em seu conteúdo social e histórico) como uma das produções da civilização (nunca acabada, como ela). Desse modo, a partir da relação com a natureza um mundo começa a ser produzido, ininterruptamente, apontando determinações próprias de cada período e constituindo-se como um conjunto de obras e produtos realizados pelo homem no âmbito da atividade que metamorfoseia a natureza em mundo social”. Carlos, (2015, pág. 23).

Embora a reflexão de Carlos (2015) seja direcionado à um conceito geral da produção do espaço, vemos em sua proposta uma possibilidade de pensar Sorocaba,

¹³ Carlos (2015).

uma vez que a produção do espaço também está inserida no contexto das transformações espaciais, dialogando diretamente com o movimento totalizante.

Conforme veremos, a consolidação do território sorocabano se apresenta enquanto condição por conter as possibilidades de transformação da natureza que beneficiaram e induziram a ocupação humana, meio por que o espaço territorial do município se apresenta enquanto base da materialização do qual o processo se realiza e produto por conta dos resultados materiais que o movimento histórico fixa no espaço sorocabano.

1.1 – A DECADÊNCIA DA TRAÇÃO HUMANA E A ASCENÇÃO DOS MUARES

Até a metade do século XVIII, as técnicas de transporte eram pouco evoluídas no país, em sua maioria concentradas nas regiões litorâneas (em pontos com ocupações mais antigas como Salvador, Pernambuco, Paraty e Vitória); o interior do Brasil era de difícil acesso para o principal meio de transporte da época – o carro de boi – tornando o transporte humano (mais especificamente o de negros e índios) como a principal alternativa para escoar a produção de explorações nas jazidas realizadas nas porções interioranas do continente.

A caça ao índio era um mercado promissor para a obtenção de lucros, isso

“...explica a ânsia dos bandeirantes em adentrar cada vez mais pelo interior, enfrentando um mundo inóspito, repleto de dificuldades, como a mata fechada, animais selvagens e o confronto direto com aqueles que lhe rendiam alguma riqueza – o índio”. Straforini, (2001, pag. 22).

Por volta de 1730, com a intensificação da exploração do ouro e com a alta produtividade das jazidas em Minas Gerais, o elemento humano começa a entrar em decadência por conta dos altos custos existentes no mercado escravo. Era de preocupação dos donos de escravos manterem a saúde e a integridade física dos que se encontravam em situação de servidão – fator diretamente ligado à produtividade – por isso, era fundamental a cautela com os insumos de alimentação, cuidado com caminhos que eram acidentados, vegetação densa, fauna com espécies selvagens e peçonhentas, além da ameaça por parte dos que saqueavam ou lutavam por controle territorial.

A intensificação da exploração nas jazidas no Centro-Oeste do Brasil e a grande circulação humana moldavam um espaço de rotas que integrava caminhos terrestres a conexões hidroviárias.

Aos poucos, os incrementos técnicos referentes à melhora na fluidez surgiam pela proposta de superar as limitações físicas do relevo no processo de abertura de rotas, como, por exemplo, na criação de pontes, e na elaboração de materiais cartográficos de rotas terrestres e fluviais que se somavam à padronização do trajeto, configurando novas áreas de abastecimento que iam sendo integradas ao circuito econômico do ouro. Assim foram se materializando novos pontos de parada e abastecimento estrategicamente concebidos.

Enquanto a região das Minas Gerais apresenta o relevo acidentado e desprovido de ambientes de pastagens, a aproximadamente 2078 km¹⁴, nos campos da Região Sul do Brasil, mais precisamente na Bacia do Prata, encontrava-se uma área promissora de criação de muares, num mercado que viria a reforçar as conexões econômicas e políticas entre o Centro-Sul brasileiro com uma proposta que interessaria para o escoamento da produção nacional e para a reprodução ampliada do capital.

As primeiras tropas partiram em 1728¹⁵ comandadas por Francisco de Souza e Faria, saindo do Rio Grande do Sul com a missão de traçar uma rota que encurtasse o trajeto até as jazidas no Centro-Oeste, definindo, assim, a rota do Viamão (Mapa 2) como uma possibilidade de realizar este feito. Essa missão contou com o apoio de homens e animais para montaria e escoamento de carga que marcharam na realização de uma tarefa que dinamizaria a fluidez dos caminhos, instalando, ao longo do trecho, o aprimoramento técnico que contava com aproximadamente 300 pontilhões.¹⁶

¹⁴ Distância entre uma das principais regiões da exploração do ouro nas proximidades de Cuiabá e São Borja no Rio Grande do Sul, que se encontrava nas principais regiões de pastagens naturais onde se criavam os muares que eram comercializados no país. Fonte: GPS do Google Maps.

¹⁵ Trindade (1992).

¹⁶ Marangoni (2004).

Mapa 02: Rota do Viamão. Fonte: Mapa de autoria própria baseado nos estudos de Trindade (2002).

A descoberta dos campos de pastagens iluminava a possibilidade de criação dos muares na Região Sul do Brasil. A princípio ignorada pelos bandeirantes, as pastagens

passam a ser atrativas para o novo momento da reprodução, inclusive levando a Espanha a elaborar planos de invasão nessas regiões, culminando em sua derrota em 1801 para os brasileiros que, unidos aos portugueses, dominaram os campos de pastagens do Sul do Brasil. Embora o objetivo fosse primeiramente estender o domínio territorial, a vitória da Coroa Portuguesa acaba garantindo a possibilidade de intensificar o mercado de muares, além de ampliar suas influências no território brasileiro a partir das relações de comércio e consumo.

Com a possibilidade de expandir a criação de muares, o carro de boi torna-se o principal meio de escoamento de produção no Brasil. Além das explorações auríferas, outros segmentos da economia também foram beneficiados, como o mercado açucareiro no Sudeste e Nordeste do Brasil. Na segunda metade do século XVIII, o tempo do escoamento passa a ser ditado pelos muares e não mais pelo transporte com tração humana, mesmo que este ainda não tenha desaparecido por completo¹⁷.

Esse novo tempo dinamizava a economia ao tempo do trote do cavalo, intensificava a criação de novos pontos de parada e delegava novo significado aos pontos preexistentes. Esse foi justamente o caso de Sorocaba, elevada como vila em 1661. Nesse primeiro momento, nomeada como Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, foi ocupada em 1654 pelos seus fundadores, os irmãos André, Domingos e Baltazar Fernandes, que tinham este ponto como base de suas missões de caça a indígenas, atividade que ocorria em demanda do mercado açucareiro da Região Nordeste. Existia também o interesse por parte dos bandeirantes em descobrir novas áreas com metais preciosos, pela possibilidade de enriquecimento “fácil” que a descoberta de uma jazida de metais preciosos poderia garantir.

Numa escala nacional, a fundação de vilas pelo interior do país, como os povoadores da Região de Araçoiaba, em 1601, tinha também como um de seus principais objetivos expandir as fronteiras portuguesas delimitadas até então pelo Tratado de Tordesilhas: esse movimento afastaria os espanhóis para o oeste, e curiosamente “...*Sorocaba era a última vila na porção meridional do Brasil*”.¹⁸

¹⁷ O transporte com tração humana ainda perdura, a exemplo podemos citar o setor de reciclagem que pelo intermédio de catadores e coletores realizam suas atividades.

¹⁸ Straforini (2001, pag. 40).

1.2 – A REPRESENTAÇÃO DO TROPEIRO COMO IDENTIDADE SOROCABANA E A DESCRIÇÃO PARCIAL DA HISTÓRIA

Nossa consideração nesta parte do estudo consiste na elaboração da crítica sobre os documentos e períodos históricos aqui apresentados, apoiados numa bibliografia com um tema raro nos estudos sorocabanos. Propomos aqui uma elucidação de nossa intenção com manipulação desses dados e documentos históricos em relação ao tropeirismo e à “filtragem” que fazemos com estes estudos em nossa pesquisa.

Tal apontamento crítico já foi sinalizado como movimento necessário para a compreensão da realidade sorocabana por pesquisadores contemporâneos, como é o caso da autora Cássia Maria Baddini (2002).

A primeira questão é ligada à temática urbana em que, nos discursos clássicos (como os de Aluísio de Almeida), relata-se a feira de muares enquanto uma atividade tropeira, deixando subentendido que o tropeirismo transformou o espaço sorocabano por sua forte influência no ciclo econômico brasileiro durante os séculos XVII, XVIII e XIX.

De fato, o tropeirismo estimulou significativamente a economia, porém, entender a feira como indutora da urbanização é o mesmo que desconsiderar toda evolução urbana antecedente às atividades tropeiras, como, por exemplo, as vastas fazendas e a concentração considerável de trabalhadores rurais.

A pouca atenção à imagem do produtor rural nos estudos clássicos aponta o tropeiro e suas atividades como as mais importantes do território. Banhada da ideologia liberal, estabelece-se a hierarquia histórica “*o homem do campo passaria a sentir orgulho de seu papel de herdeiro do tropeiro...*”¹⁹.

Não só o produtor rural tem participação coadjuvante nos estudos clássicos da história de Sorocaba: o mesmo acontece com os artistas, médicos, as casas de repouso, os grandes espetáculos, as vendas, entre muitas outras atividades que faziam da feira um grande evento.

Eis aqui a nossa primeira consideração: mesmo com forte atração de capital, a feira de muares não era uma força indutora sem a qual o espaço urbano sorocabano jamais existiria. Na verdade, as feiras de muares se apoiavam na conjuntura urbana pré-existente; além do mais, a feira acontecia e se realizava na cidade, portanto, podemos

¹⁹ Baddini (2002, pág. 29).

considerá-la não como uma atividade do tropeiro que produzia a urbanização, mas sim como uma atividade urbana que impulsionava a feira de muares. Simultaneamente, a atração do fluxo da feira de muares contribuía com a aglomeração no município e corroborava com a expansão urbana de forma dialética.

Além das condições preexistentes e as técnicas que existiam paralelamente à feira de muares, neste período pouco se fala da cana-de-açúcar ou do algodão, que entre outros, também representavam parte do movimento significativo de capital em toda Província de São Paulo e no País.

“Segundo essa historiografia, a comercialização de tropas de muares teria se sobreposto às atividades locais e aos interesses peculiares do povoado. Mais que isto: todo o desenvolvimento urbano posterior àquele evento teria sido por ele determinado. É como se o comércio de animais tivesse se apropriado da cidade, conferindo-lhe, por isso, uma nova função urbana. Não se faz uma análise das condições locais que permitiram esse conhecimento nem os seus efeitos sobre a organização da cidade”. Baddini (2002, pág. 12).

Um segundo ponto, inclusive complementar ao primeiro, está em compreendermos que havia a divisão do trabalho nas atividades tropeiras. Da forma que a imagem do tropeiro é retratada em alguns casos, imagina-se, a princípio, um único homem que transportava e vendia a carga e os animais, quando, na verdade, existiam várias subdivisões que configuravam a divisão do trabalho tropeiro, como os condutores de tropa e os comerciantes. Os primeiros faziam a condução dos animais enquanto o comerciante tinha o papel intermediador na venda ou troca de animais por insumos, conforme detalha Trindade (1992).

Em alguns casos, apresenta-se o tropeiro como burguês, no entanto, os condutores de tropa não eram os mesmos que comercializavam o animal. Na verdade, os comerciantes, em sua maioria, eram representados não só por fazendeiros da Região Sul mas também por sorocabanos que se arriscavam em *“atividades empresariais ousadas”*²⁰.

Uma terceira consideração a respeito dos estudos que compreendem a temática do processo histórico do município sorocabano tem relação com o resgate aos documentos durante a década de 1970, por incentivo de pesquisas vinculadas à inauguração da Semana do Tropeiro, promovida pelo poder municipal daquele período.

²⁰ Baddini (2002, pág. 19).

A primeira festa dedicada aos tropeiros data o ano de 1961²¹, sob direção do Museu Histórico e Pedagógico Tobias de Aguiar. A partir de então, a temática tropeira passa a envolver o cotidiano sorocabano num resgate histórico desse período que trouxe significativas transformações espaciais ao município.

Os pesquisadores da década de 1970 realizaram uma série de estudos num cenário em que se preocupava, entre outros fatores, com a falta de identidade do cidadão sorocabano, fato que incentivou os tais grupos a buscarem na moral tropeira a identidade positiva de suas passagens pela região, relembrando o tropeiro enquanto um ícone heroico da população de Sorocaba, sem o qual possivelmente nada existiria.

“A justificativa para a recuperação da comemoração era a ameaça de perda da identidade histórica da sociedade local, provocada pelo processo de industrialização crescente e pela decadência e marginalização das comunidades rurais. A desvalorização do trabalhador rural e consequentes êxodo e inchamento da população urbana arriscavam o acirramento dos conflitos sociais e, em decorrência o equilíbrio do poder político. Ao propor o resgate não da história local como um todo, mas de um passado específico da cidade – os das feiras de animais -, esse grupo de estudiosos tinha por intenção promover os valores morais do “tropeiro”, especialmente apontados pelos estudos de história paulista que o resgatavam como continuadores do “bandeirante”: o caráter heróico, a honra, o apego às coisas da terra”. Baddini (2002, pág. 29).

Alguns historiadores da linha clássica também captam essa crítica e apontam as diferenças da imagem exibida das representações dos tropeiros, como o Professor José Rubens Incao, que, durante uma atividade de campo, chamou a atenção para os monumentos de referência aos tropeiros – o professor faz uma consideração sobre as vestimentas retratadas nos bustos em referência ao bandeirante: elas o trazem em pose e imagem pomposa, nobre, vestido com botas de couro e roupas pesadas de algodão cru (Foto 1), as quais, para o professor, não condizem com as vestes cotidianas das atividades tropeiras, pois eles faziam a maior parte do trajeto descalços por conta dos cursos d’água que tinham que cruzar constantemente, além de usarem coletes revestidos com palha que tinham como função absorver e impedir o impacto de flechas inimigas em possíveis confrontos.

²¹ Job (1983) *apud* Baddini (2002, pág. 28).

Foto 01: Monumento ao tropeiro em Sorocaba. Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 25/11/2016.

O Professor José Rubens considera que as vestimentas e o equipamento expostos nos bustos eram, no máximo, “roupas de ir para a igreja nos finais de semana”. Além disso, havia hierarquias que dividiam o trabalho em diversas classes (no que entendemos enquanto “atividades tropeiras”), tornando impossível generalizar uma imagem como representação de todo aquele período histórico.

Concordamos aqui com Cássia Maria Baddini (2002), quando relata que existe uma imagem construída sobre o bandeirante e o tropeiro que os põe numa posição de heroísmo, imagem esta que precisa ser desconstruída, pois as conquistas bandeirantes e também as tropeiras, embora significantes para a atual conjuntura política e econômica do território, foram resultados de dominações, massacres, e, sobretudo, pela busca pelo lucro individual.

Nossa intenção não é diminuir o papel do tropeiro, mas propor a consideração adequada à importância das atividades rurais, como o algodão e o café, somadas a atividades urbanas como os artistas e comerciantes da época, mas sim resgatar a feira de muares como condição, meio e produto da urbanização²², considerando, na história sorocabana, classes que muito fizeram, mas pouco foram lembradas.

Julgamos fundamental a desconstrução da imagem tropeira para que alguns mitos históricos sejam quebrados e os valores ideológicos não permeiem nossa pesquisa de forma tendenciosa. Além disso, esse processo é parte importante da explicação de como Sorocaba sobrevive à crise das feiras no século XIX, processo que elucidaremos no capítulo 2.

1.3 – A EXPANSÃO DO MERCADO DE MUARES PARA VILA DE NOSSA SENHORA DA PONTE DE SOROCABA E A INTENSIFICAÇÃO DOS PRIMEIROS EIXOS DE ARTICULAÇÃO RODOVIÁRIA.

A expedição de Francisco de Souza Faria, em 1727, converge em sua respectiva chegada a Curitiba, em 1730, movimento em que o mesmo incorpora a rota Viamão – Curitiba à já existente rota que integrava Curitiba – Sorocaba, resultando na integração rodoviária entre o Sul e o Norte do Brasil.

Trindade (1992) data 1732 como o ano em que saíram as primeiras tropas de muares da Região da cidade de Viamão em direção a São Paulo, contando com 130 homens e 3 mil cabeças de mulas e burros pela rota do Viamão. Inaugurava-se, nesse movimento, o ciclo do tropeirismo no Brasil. Foi no ano de 1733 que adentra, ao território da Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, a primeira tropa liderada por Cristóvão Pereira de Abreu.

Por sua posição estratégica entre os eixos de exploração do ouro no Centro-Oeste e as rotas que a interligavam ao Norte e ao Nordeste do Brasil, somado ao relevo favorável ao abastecimento e descanso das tropas e dos muares, a Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba começa a ser estrategicamente utilizada para passagens de expedições tropeiras para os que se direcionavam às Minas Gerais, à Região Nordeste ou à província de São Paulo.

²² Carlos (2015).

A Vila de Nossa Senhora de Sorocaba, além da vantagem de escoamento, contava também com aspectos naturais favoráveis, com campos de pastagens, cursos hidrográficos e áreas de pastagens que facilitavam a identificação e o controle do gado para que os mesmos não se evadissem sem que os tropeiros notassem. “*A data da primeira feira de muares realizada na Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba não é muito precisa devido à falta de documentos que comprovem sua exatidão. Especula-se que tenha ocorrido entre 1750 e 1790*²³.”

O trajeto que os tropeiros percorriam recortavam as atuais Avenidas Armando Pannunzio, Avenida General Carneiro, passando pela Avenida Moreira César (Zona Oeste) com sentido para a Rua da Penha (na região do Centro Histórico) e futuramente também pela Rua Cesário Mota. Através das Ruas Monsenhor João Soares e XV de Novembro, davam acesso à Avenida São Paulo (Zona Leste) pela ponte Francisco Dell’Osso, de onde o trajeto seguia em direção à Província de São Paulo. Tinha-se também a opção de sair pelo eixo da Avenida Ipanema em direção à Zona Norte da cidade, integrada numa rota que direcionava para as minas do Centro-Oeste ou Região Nordeste do Brasil.

As atividades tropeiras ampliavam a produção das famílias que começaram a preparar terras e estruturas para atender à demanda crescente de serviços neste mercado ascendente, visando, a partir da atividade comercial, à possibilidade de obter bons lucros. As tropas vinham com dinheiro e mercadorias que os habitantes locais necessitavam e encontravam, por meio desses objetos variados, a possibilidade de revender as iguarias ou melhorar sua qualidade de vida.

Desta forma, o comércio local é potencializado, principalmente porque, pelo longo trajeto, era

“...natural que aqui chegassem com fome de novidades culinárias, portanto compravam e saboreavam tudo que se pusesse à venda. Assim é que as matronas sorocabanas, e suas escravas cozinhavam e confeitavam os mais variados quitutes que entregavam a seus escravos que iam vender pelas ruas. Chegaram até nós notícias de alguns pratos tipicamente sorocabanos ou outros provindos de outras plagas, que se encontravam à venda em todas as esquinas nos botecos ou onde houvesse maior ocorrência popular. Dos salgados podemos citar o cuscuz de guaru, os bolinhos de peixe do Rio Sorocaba, os bolinho de arroz, etc.; dos doces, as balas caseiras, as brevidades, os sequilhos, as rosquinhas de polvilho e, principalmente, o afenim de coco que ainda encontramos quando éramos crianças, confeccionados e vendidos pelas freiras de Santa Clara, macios a derreter na boca sempre em forma de animais ou aves.

²³ Almeida *apud* Straforini (2001, pag. 56).

O comércio local fazia grandes vendas, não só de gêneros alimentícios aos tropeiros que encetavam viagem levando os animais comprados e aqueles que retornavam as suas plagas após o termino das vendas, mas também de peças do arreamento, redes tecidas por nossas matronas durante o ano todo, roupas encomendadas, aos alfaíates e um sem número de utilidades aqui encontradas durante esses dias festivos". (Vieira, 1999, pag. 47).

A intensificação do fluxo de muares em Sorocaba não havia apenas chamado a atenção dos comerciantes mas também da Coroa Portuguesa, que via, nas novas técnicas que incorporavam a tração animal, uma nova logística e também a possibilidade de obter tributos através da taxaço de impostos. Para aumentar o controle sobre a fluidez, a Coroa passa a obrigar os comerciantes a passar pelo registro de animais, implantados em vários pontos do território. Sendo assim, 17 anos depois da entrada da primeira tropa, em 1750, foi implantado o registro de animais – uma expressiva acumulaço de riqueza passa a ser produzida a partir dessa atividade.

Um desses registros foi instalado na ponte sobre o Rio Sorocaba, atual ponte Francisco Dell’Osso, que, naquele ano, era o principal e mais seguro modo de atravessar o rio em direço da capital. Por ali era garantida, para os animais e para os comerciantes, a segurança necessária para que prosseguissem o percurso em boas condições.

Além da maior segurança oferecida pelos trajetos que continham os registros, os portos e as principais áreas de comércio exigiam a apresentação de todos os registros para que o comerciante pudesse seguir com a mercantilizaço de seus produtos, o que os obrigava legalmente a pagar tais tributaço, do contrário não poderiam seguir em frente e ainda corriam o risco de ter a carga confiscada.

Acredita-se que o auge do mercado de muares se estende entre os períodos de 1820 a 1850, entrando em estagnaço até 1869 e, após esta data, começa a declinar gradativamente²⁴.

Entre os anos 1820 a 1850 o Brasil reforça a dinâmica comercial entre as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste do Brasil.

As principais atividades econômicas do Brasil no século XVII ao XVIII dependiam do transporte de muares (promovido pela Região Sul, que tinha como principal objetivo a criaço e venda dos animais de traço para suprir as necessidades de transporte, obtendo, com esta atividade, significativo impulso na acumulaço ampliada do capital da Região Sul do território brasileiro).

²⁴ Straforini (2001).

Mesmo com a região Sul monopolizando o fornecimento de transporte, não é nossa intenção estabelecer a hierarquia entre as diferentes regiões brasileiras – consideremos aqui a simultaneidade e a complementariedade que uma atividade exercia sobre a outra.

A cana-de-açúcar cultivada na região Nordeste expandia as ocupações territoriais para o oeste nordestino, abrindo rotas que intensificaram a expansão das ocupações e fortaleceram o controle do território. Simultaneamente ao cultivo da cana-de-açúcar, era semeado o café no Sudeste, representando, naquele período, a principal fonte econômica dessa região do Brasil. O capital cafeeiro, em parte, era investido em infraestruturas rurais e urbanas que garantiam a produção do café. Além das atividades do Sudeste, muitas outras atividades que de alguma forma tinham vínculo com o Sudeste (mesmo que em movimentos pendulares) eram beneficiadas.

A inter-relação entre as diferentes atividades é evidente principalmente quando percebemos que o auge dos muares entre 1820 e 1850 coincide com o crescimento do mercado cafeeiro; o café reforçava ainda mais os muares como o principal meio de transporte do país, intensificando também a abertura de rotas alternativas ao caminho do Viamão, sendo a principal alternativa a Estrada das Missões, aberta a partir de 1840²⁵. Além disso, o café ampliava a circulação de capital, que era aplicado nas mais diversas atividades econômicas existentes nesse período.

A Estrada das Missões é inaugurada para reforçar a integração territorial de Sul a Nordeste do Brasil. A união territorial por rotas viárias já havia se consolidado a partir da abertura da rota do Viamão pelos tropeiros em 1730 – estes tiveram, como principal papel, a intermediação da logística dos mercados do ouro no Centro-Oeste e da cana-de-açúcar no Nordeste brasileiro. Estes novos eixos intensificavam as ocupações e ampliavam as redes urbanas (também entendidas como novos centros de acumulação aos olhos do capital), estabelecendo relações capitalistas entre essas áreas, que passam a ter sua transformação espacial coordenada pela lógica da reprodução ampliada.

Assim se configurava a rede racionalizada no território brasileiro, coordenada pela expansão capitalista, contando com flexibilização na produção e a consequente especialização do território em determinadas atividades (conforme aponta o Mapa 03) em sua demonstração da divisão do trabalho tropeiro proposta por Straforini (2001).

²⁵ Trindade (1992).

No século XVIII, Sorocaba se apresentava como uma parte importante do plano nacional de desenvolvimento, o processo histórico que se deu anteriormente trouxe as infraestruturas fundamentais para a captação desse novo período de desenvolvimento, principalmente pela qualidade dos eixos que permitiam ao máximo a exploração dos muares, fruto de um trabalho que superava e dominava a natureza a cada marcha.

Com a positiva maximização do mercado de muares no período entre 1825 e 1859, Sorocaba aumenta gradativamente sua participação na economia estadual e nacional, pois o território é configurado como articulador político e econômico entre a economia do ouro e o mercado de muares, sendo as terras sorocabanas um meio de articulação consolidado, uma conexão horizontal²⁶, isto é, parte do eixo concreto que intermediava a produção estrutural e econômica do território nacional.

Em 1850, Sorocaba estava entre os principais trechos de acesso às regiões portuárias de São Paulo e Rio de Janeiro. É também nesse período, principalmente entre 1849 e 1859, que os muares davam condição à produção cafeeira que se expandia pelo oeste paulista a partir da segunda metade do século XVIII. A soma dessas atividades, nesse período, garantiu o auge do mercado de muares no Brasil.

²⁶ Santos (2014a).

Straforini (2001) demonstra esse crescimento numa elaboração gráfica do período de 1825 a 1859, que segue estagnado entre 1860 e 1869, seguido pela decadência das atividades entre os anos de 1870 e 1880 (Gráfico 1) e que culminaria no final do ciclo e das expedições tropeiras em 1897, ano em que foi registrada a última feira de muares em Sorocaba.

Durante o auge do mercado de luar, Sorocaba apresentava esta atividade como a principal fonte de renda, superando até mesmo as atividades agrícolas, já neste momento configurando-se como uma cidade que tinha sua principal fonte de renda a partir das atividades urbanas.

1.4 - AS FORJAS DE IPANEMA

Outro elemento de caráter econômico a ser considerado é a importância das forjas de Ipanema. As forjas iniciaram, em Sorocaba, a primeira atividade industrial em larga escala, com tecnologia capaz de fundir o ferro, pioneira neste tipo de produção industrial no Brasil.

A primeira fundição de ferro no Brasil ocorreu no dia 1º. de novembro de 1818²⁷, nos fornos de Ipanema, resultado das explorações e dos projetos do alemão naturalizado português Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen, conseguindo o feito com o auxílio técnico de dois expressivos fornos no Morro de Araçoiaba, recebendo, posteriormente, diversas condecorações da Coroa Portuguesa pelos serviços prestados.

“...É certo que os dois fornos de Varnhagen, comparados com os de uma moderna Usina Siderúrgica de hoje, pareceriam de brinquedo. Entretanto, trabalharam, se bem que com várias interrupções, por mais de 70 anos e a produção, quando já depois de certos aperfeiçoamentos feitos pelo Coronel Mursa, seu diretor após 1865, chegou a 2 toneladas diárias”. Salazar (1997, pag. 108).

A partir de 1865, sob o comando do Coronel Joaquim de Souza Mursa, os fornos de Ipanema ganham a função da produção bélica para o abastecimento militar, que estava no conflito conhecido como a Guerra do Paraguai, momento em que Mursa recebe a missão de ampliar a produção do ferro fundido e cinzento para três toneladas. Somava-se a isso um pedido com mais uma tonelada de ferro maleável.²⁸

Em 1871, a lei provincial nº 33 garantia a destinação de recursos para a construção de uma extensão do eixo ferroviário de São Paulo a São João de Ipanema, que passava por São Roque e chegava a Sorocaba a partir de 1879, configurando no território sorocabano um novo eixo férreo que se fundiria ao entroncamento férreo instalado em 1875. Sorocaba, então, dispunha dos meios de transporte mais desenvolvidos da época – as estradas de ferro – que, em pouco tempo, seriam a alternativa ao enfraquecimento do transporte de muares, que realizou sua última feira em 1897²⁹.

Mesmo com o fim das atividades na Fábrica Real de Ipanema, em 1895, a maior parte dos eixos permaneceu em atividades, sendo estes trechos férreos parte das exigências do novo momento industrial de Sorocaba que viria, em 1910, com as indústrias teceleiras, as quais retomaremos neste estudo a partir de sua importância na criação, transformação e refuncionalização do espaço no município sorocabano.

As atividades das forjas atraíram a atenção de diversas personalidades da época como Dom João VI, José Bonifácio, Von Martins, entre outros, evidenciando-nos um olhar diferenciado das forças dominantes para o território sorocabano já nesse período.

²⁷ Salazar (1997).

²⁸ Salazar (1997, pag. 126).

²⁹ Straforini (2001, pag. 34).

Além das estruturas mais importantes que coordenavam a produção do espaço urbano sorocabano, como as indústrias e as feiras, alguns aspectos gerais da urbanização de Sorocaba são retratados em passagens da obra do historiador e naturalista Auguste de Saint-Hilaire. Ele esteve presente em Sorocaba no intuito de conhecer as forjas, descrevendo, em seu diário de viagem, alguns aspectos estruturais da cidade a partir de seu ponto de vista. Sua passagem pelo município acontece em 1820, pouco antes do auge do luar.

A partir dos apontamentos de Hilaire (1972), é possível compreender algumas especificidades do espaço urbano sorocabano, entre elas:

“Sorocaba empresta a paisagem uma perspectiva encantadora; mas a cidade é de má aparência, em seu conjunto. As ruas não são calçadas e, como são em declive, as chuvas cavaram nas mesmas de todos os lados, profundos buracos (1820). As casas são, de ordinário, pequenas, e poucas há que não constem apenas do andar térreo; são cobertas de telhas, construídas com terra socada (taípa), e todas possuem um quintal plantado de bananeiras e laranjeiras. Existe na cidade duas praças públicas – uma muito extensa e muito irregular, situada na parte mais baixa da cidade; a outra, quase quadrada, diante da igreja paroquial, igreja consagrada a Nossa Senhora da Ponte, edificada em ponto que domina considerável parte da cidade. Esse templo é vasto, mas acha-se em péssimo estado de conservação (1820)...Além dessa igreja, outra existe, menor, dedicada a Santo António. O mosteiro ou convento dos beneditinos, ao qual já me referi, está situado na parte mais elevada da cidade e não tem de notável senão a bela vista que do mesmo se descortina...numa região onde ainda tantos terrenos vagos, nada se possui, em realidade, quando se é proprietário de terras sem escravos e sem usinas... Existia antigamente um hospital em Sorocaba, cujo edifício ainda se via na época de minha viagem, mas de nada mais servia...A casa da câmara de Sorocaba é um edifício pequeno e de mau aspecto, elevado no canto de uma rua estreita e imunda. Uma ponte estabelece comunicações entre a margem direita do Rio Sorocaba e a esquerda, sobre a qual foi construída a cidade. É uma ponte de madeira, medindo pouco mais ou menos 150 passos de comprimento. As lojas são numerosas e bem sortidas. Como ocorre em Itu, os comestíveis são vendidos em pequenas casas (casinhas), de propriedade da administração pública...Uma parte das casas de Sorocaba pertence a agricultores, que as ocupam unicamente aos domingos...Os algodoeiros florescem, mas o algodão que produzem é de baixa qualidade”. (Hilaire, 1972, pag. 252 – 255).

Percebe-se, pelos seus relatos, que a rede urbana sorocabana, embora defasada em questões de abastecimento e salubridade, já se configurava como um importante polo que aglomerava estruturas que seriam fundamentais para o avanço da reprodução ampliada do capital no século XX. A integração às antigas formas urbanas que se estabeleciam a partir do mercado dos muareas a formas mais dinâmicas provenientes da intensificação do fluxo dos vagões, integra-se, futuramente, à expressiva produção industrial teceleira que começa suas atividades em Sorocaba a partir de 1890.

O acesso às instalações da Real Fábrica de Ipanema, segundo Saint-Hilaire, dava-se de duas maneiras: a primeira, a partir do centro de Sorocaba, pelo eixo da Avenida Ipanema, que atualmente recorta a Zona Norte de Sorocaba em paralelo com a Avenida Itavuvu, seguindo até aos portões da Fábrica pela Estrada de Boituva. A segunda opção seria pelo eixo da Rodovia Castelo Branco com acesso pela Estrada de Iperó, trecho mais utilizado por quem vinha ou ia para o oeste do Estado. Esse caminho também era prático para os que tinham trajeto à capital paulista no sentido leste.

Os eixos da Itavuvu e Ipanema retratados por Hilaire em 1820 se integraram às necessidades racionalizadas do estágio contemporâneo. Ambos os eixos permanecem até hoje como articuladores da expansão urbana da cidade de Sorocaba, dinamizando uma gama de atividades que compreendem diretamente o atual momento da produção e reprodução do espaço urbano no município (Foto 2).

Foto 02: Bifurcação dos eixos da Avenida Ipanema (a oeste da imagem) e Avenida Itavuvu (a leste da imagem). Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 25/11/2016.

Percebe-se que, mesmo com sua importância econômica, as forjas vão além do impacto econômico. Seu surgimento – enquanto forma e função perante as necessidades humanas – representa não só um misto da dependência em estruturar, nas cidades, os requisitos básicos para garantir a vida humana, mas também, pela cidade, garantir a

reprodução ampliada do capital, ou seja, é um fenômeno dialético, simultaneamente político, social e econômico.

Os eixos da Itavuvu e da Avenida Ipanema (na Zona Norte) aparecem nos relatos de Hilaire como o principal acesso da cidade. A presença das forjas de Ipanema em Sorocaba foi de tal significância que até hoje Sorocaba conserva suas heranças, além da própria estrutura da fábrica, que foi tombada como patrimônio histórico da cidade, assim como os eixos da Ipanema, Itavuvu e Estrada de Iperó, que ainda coordenam a expansão urbana em todo Noroeste da cidade, estendendo sua influência inclusive para os municípios vizinhos (Iperó, Porto Feliz e Araçoiaba).

Constata-se que a soma de todas as atividades que se sucedem no território de algum modo tem nas suas especificidades o impacto espacial e sua consequente transformação, tanto no espaço estrutural das linhas de produção como nas redes viárias que são articuladas em direção às atividades econômicas, fator que conecta diretamente a atividade industrial à produção do espaço urbano de Sorocaba.

1.5 – O MOMENTO POLÍTICO NO AUGUE DOS MUARES E A ELEVAÇÃO DE SOROCABA A CATEGORIA DE CIDADE.

O movimento crescente da economia dos muares em solidariedade com a exploração do ouro nas Minas Gerais situava-se na mesma rede de relações das primeiras atividades siderúrgicas em 1818. Embora com objetivos distintos, as diversas atividades acompanhavam a transformação nas relações políticas do país, buscavam articular a nova fluidez disponível no território, articulando a possibilidade de realizar determinados interesses ideológicos e econômicos que predominavam nas elites da época. A Independência do Brasil, em 1822, apontava dois caminhos possíveis para o avanço do processo político e econômico que seria instituído no Brasil.

Na primeira perspectiva, podemos citar o exemplo da Província do Estado de São Paulo. Na gestão da província paulista, por um lado tínhamos o Partido Conservador, baseado na defesa da constituição absolutista, ideologicamente tradicionais e conservadoras, defendendo, entre outras propostas, o regimento escravocrata como principal tipo de trabalhador empregado nas linhas de produção industrial e a centralização do poder nas províncias.

A alternativa ao avanço partia da oposição aos conservadores, representada pelo Partido Liberal, que tinha, na Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, Itu e Minas

Gerais, as suas sedes. Os liberais buscavam um sistema de governo baseado numa monarquia constitucional, que delegava parte do poder do imperador a parlamentaristas. Nesse sentido, dava maior autonomia de governo para as províncias, principalmente às províncias de São Paulo, onde se concentravam as principais bases do Partido Liberal. Os liberais baseavam-se principalmente na oposição à Constituição de 1824, que dava enormes poderes ao imperador.

Os ideais dos liberais eram simpatizantes de outros movimentos de caráter revolucionário no Brasil, como a Farroupilha na região Sul (em 1835).

Na região de Sorocaba, os liberais eram comandados pelo sorocabano Rafael Tobias de Aguiar, que perde o seu posto de comando da província de São Paulo no Partido Conservador e, então, aproxima-se do Partido Liberal naquele mesmo ano, iniciando o que seria a Revolução Liberal de Sorocaba (em 1842).

Entre as principais propostas dos liberais, os mesmos tinham a intenção de promover a ordem local delegando poder para os chefes de polícia das vilas, que seriam nomeados pelo imperador. Além de cada chefe de polícia, deveria haver também delegados e subdelegados locais que seriam postos em atividade sob a ordem dos presidentes das províncias.

Naquela época (1842), o voto era concedido para os coronéis regionais, detentores de terra e comerciantes com determinados privilégios. A igreja tinha um protagonismo fundamental neste sentido porque concentrava todas as outras atividades sociais num papel intermediário entre políticos, burgueses e proletariados.

Entre os personagens vinculados à Igreja, um dos que se destaca neste período é o Padre Diogo António Feijó, um dos nomes de maior significância dessa revolução. Foi preso em 1843, sob a acusação de estar vinculado ao Partido Liberal, afrontando as políticas de Dom Pedro II e ameaçando a ordem vigente.

Estando no comando em Sorocaba, os liberais controlavam um território de grande magnitude política e econômica, levando alguns pesquisadores sorocabanos a dizer que a cidade, neste período de 1842, tinha importância política e econômica tão expressiva quanto a própria província de São Paulo, podendo, inclusive, superar São Paulo em algumas possibilidades de crescimento para determinadas atividades.

Em entrevista ao jornal *Cruzeiro do Sul*, Adilson César, que é diretor do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), descreve sua posição quanto a este momento da economia da cidade.

“O fato de Sorocaba ter sido cenário do início da Revolução Liberal não era mero acaso. Na análise de Adilson Cezar, que pesquisa a história de Sorocaba há muitos anos, em 1842 a cidade era tão ou mais importante do que a capital. As feiras de muare estavam no auge, havia muita circulação de dinheiro e a população flutuante gerada pelo movimento dos tropeiros em abril e maio era equivalente ao que se vê hoje quando atualmente uma cidade do litoral recebe visitantes no verão. As regiões dos Largos do Rosário e do Canhão abrigavam sobrados onde moravam famílias de posses, a maioria de comerciantes, e entre elas estava a família de Tobias. Havia pensões, casas de pasto (os restaurantes) e outras unidades preparadas para receber muita gente que vinha do Rio de Janeiro e Minas Gerais para comprar os animais que os tropeiros traziam do sul. Sorocaba ficava em ponto estratégico como rota do sul do país, onde estavam os amplos espaços de criação dos animais e que se estendiam à Argentina e ao Uruguai. Minas precisava dos animais para transportar a produção de ouro, minério em geral e alimentos”. (Araújo, 2012)

A Revolução Liberal estoura em Sorocaba e rapidamente se espalha para outros pontos do território, principalmente nas províncias de São Paulo e Minas Gerais.

O auge do conflito aconteceu em 1842, ano que Tobias de Aguiar parte para a Província de São Paulo sob a bandeira da Coluna Libertadora, comandada pelo ituano Francisco Galvão Barra França. Essa união era composta por *“improvisados homens de Socaba e região”*³⁰ a fim de destituir os líderes conservadores e tomar a cidade em nome dos liberais.

A principal estratégia de Dom Pedro II para frustrar os planos dos liberais foi deslocar Luís Alves Lima e Silva (também conhecido como Barão de Caxias) para o porto de Santos. Luis Alves tinha a moral elevada com o imperador que o prestigiava por ter contido os maranhenses na Revolta da Balaiada, formada por um grupo de oposição contra os aristocratas rurais que detinham enormes glebas de terra na Região Nordeste do Brasil. Em poucos dias após a Balaiada, Luiz Alves, que passa a ser conhecido como Barão de Caxias, seria encabeçado de conter o Partido Liberal que mobilizava revoltas na Região Sudeste.

O encontro entre Tobias Aguiar e Luiz Alves culminou na derrota dos liberais e na captura de Tobias de Aguiar, que tenta fugir para o Rio Grande do Sul, mas é capturado e levado ao Rio de Janeiro, onde seria absolvido dos crimes contra o imperador em 1844.

O Padre Feijó veio a falecer em 1843, enquanto ainda estava preso, um ano antes de seu julgamento. Acredita-se que o mesmo faleceu por motivos de saúde.

Mesmo com a derrota de Tobias de Aguiar e o enfraquecimento do Partido Liberal, os ecos da Revolução mobilizaram algumas alterações no modo de gerir o

³⁰ Frioli & Bonadio (2004, pág. 110).

território, isso pode ser evidenciado quando o poder vigente na Província de São Paulo eleva a Vila de Sorocaba para a categoria de cidade no dia 05 de fevereiro de 1842, juntamente com Curitiba, Itu e com a Vila de São Carlos (que passa a ser chamada de Campinas).

Em entrevista com o ex-diretor do IHGGS de Sorocaba, o professor Milton Marinho Martins, o mesmo afirma que a elevação das cidades sem dúvida possuía uma ligação direta com as manifestações políticas da época, tendo este movimento o objetivo de “acalmar os ânimos” dos cidadãos insatisfeitos com as medidas legislativas que eram impostas sob o comando dos conservadores.

A elevação das vilas à categoria de cidades dava maior autonomia política e econômica ao poder municipal, facilitando o controle do território a partir da gestão das câmaras que tinham, entre os objetivos, elaborar planos e propostas de controle e gestão territorial.

Embora exista a possibilidade da formulação de normas referentes ao controle de expansão urbana elaborada entre as décadas de 1840 e 1850, não encontramos nenhum documento que ligasse diretamente a elevação da cidade com novas leis de ocupação e o uso do solo em Sorocaba, estando este aspecto ligado mais diretamente ao momento auge das indústrias têxteis na década de 1950, quando é lançado o Código de Obras.

O Código de Obras era um novo conjunto normativo que tinha como objetivo dinamizar o fluxo do território e potencializar a criação de novas infraestruturas de apoio aos parques industriais e à população da cidade, principalmente nas áreas periféricas do município conhecidas como o Além Linha e o Além Ponte, que eram territórios periféricos à área central (Centro Histórico) a Noroeste e a Sudeste do município.

Por conta da especificidade dessa demarcação entre o Além Linha e o Além Ponte, preferimos deixar esta reflexão para o capítulo 2 deste trabalho, pois não existe um mapa ou um registro oficial de delimitação dessas áreas, fato que abre margem para diversas interpretações. Sendo assim, apresentaremos, em nosso estudo, ao menos três versões dessa delimitação e das dinâmicas socioespaciais apresentadas até então no que diz respeito à expansão urbana de Sorocaba.

Também iremos retomar a questão do Código de Obras de 1950, sua respectiva influência na problemática das mediações normativas das políticas de transformação do espaço em Sorocaba, e as leis que vieram em sequência, assunto abordado com maior ênfase no capítulo 3, que compreende, em sua estruturação textual,

um período de significativas regulamentações legais das transformações do espaço urbano de Sorocaba.

CAPÍTULO 2 - A CONJUNÇÃO DOS PROCESSOS EXTERNOS E INTERNOS DO TERRITÓRIO: SOROCABA NO MOVIMENTO ONTOLÓGICO

Neste segundo capítulo, nossa proposta é avançar na questão da complementariedade das formas que se materializam e transformam o espaço urbano de Sorocaba, direcionando a reflexão para as influências externas ao território sorocabano que moldavam espaço interno do município. Concordamos com Santos (2015) quando o mesmo aponta a urbanização dizendo que

“...O termo urbanização, aqui, não deve ser confundido com o nome atribuído ao processo de aumento e expansão das cidades, nem mesmo com o processo que serve para exclusivamente qualificar o aumento do número absoluto ou relativo de habitantes vivendo em cidades. Não é somente o tipo formal de organização do espaço e de seus elementos que conta para esse processo. Trata-se de reconhecer um processo que envolve mudanças qualitativas no modo de vida, nas relações sociais, na relação com diferentes temporalidades, no modo de produzir e na intensidade das trocas, na relação com o espaço entre outras. Ao falarmos em urbanização pretendemos abarcar um processo muito mais amplo do que aqueles de que algumas possíveis considerações qualitativas pretendem dar conta”. Santos (2015, pag. 41).

Sabendo da complexidade dos fenômenos que se desenvolvem na escala urbana em Sorocaba, refletiremos sobre os processos que influenciaram o desdobramento mancha urbana municipal, abordando as dinâmicas internas e externas que coordenaram a transformação do espaço urbano na cidade.

Na busca das principais conexões externas que trouxeram mudanças por demandas de macroescala para o território, identifica-se uma rede entre Sorocaba e a demanda inglesa pelo algodão, momento em que os ingleses enfrentavam a diminuição em sua produção por conta do corte do algodão fornecido pelos americanos, que direcionaram sua produção para as demandas da Guerra da Secessão no século XIX.

Além da demanda do algodão por parte dos ingleses, havia também outras redes produção em nível nacional que influenciavam e também eram influenciadas pela economia sorocabana, como foi o caso do café, principal motor econômico da região Sudeste no século XIV, significando também um importante pilar da economia brasileira.

Mesmo o café não representando a economia sorocabana, buscaremos resgatar a inter-relação e a interdependência entre o capital do café e o capital que era produzido em Sorocaba, uma relação que ampliava a rede de circulação e acumulação capitalista, pois ambos os territórios eram beneficiados e postos sobre a mesma lógica.

As redes de influência destes desdobramentos urbanos se estendiam também para outros países, principalmente na captação de mão de obra qualificada nas indústrias de fundição e nas teceleiras existentes em território sorocabano. Os teares captavam grande montante da força de trabalho migrante.

No processo de consolidação das demandas externas em Sorocaba, nossa proposta é retratar como a demanda das indústrias teceleiras inglesas e as atividades agrícolas paulistas deram nova dinamização na produção do espaço em Sorocaba no século XIX. Estes meios de produção atraíram importantes tecnologias como a abertura e pavimentação de eixos viários e ferroviários, inserindo o município sorocabano em um novo ritmo, sendo que as funções que o território de Sorocaba passa a desenvolver passam a complementar diretamente o capital concentrado na capital paulista. Simultaneamente, São Paulo amplia sua rede de influência para importantes pontos no interior do Estado.

Sem desconsiderar o potencial urbano precedente que faz Sorocaba participar ativamente dos movimentos históricos do Brasil e do mundo, podemos seguramente dizer que as vias abertas pela demanda do comércio de muares e a Estrada de Ferro Sorocabana têm origem num cruzamento entre os interesses internacionais (escoamento de algodão para a Inglaterra) e os interesses internos ao território nacional, representados pela necessidade de escoamento do café. Ambos foram importantes períodos de desenvolvimentos técnicos que nos permitem elaborar um *“traço de união, histórica e epistemológica”* ³¹, num movimento complexo entre fatos abstratos e empíricos da história sorocabana.

Consideramos a existência de uma relação dialética na história: os eixos urbanos são impulsionados pela aglomeração pré-existente, porém, ao se incorporarem ao espaço urbano, também passam a coordenar o seu crescimento e seu ritmo.

“Desse modo avançamos até encontrar um novo tempo na cidade, que hoje nos permite falar de revanche das formas: as formas criadas e que se tornam criadoras. Há, de um lado, as formas criadas e, de outro, as formas criadoras, aquelas que, após construídas, como que se levantam e se impõe

³¹ Santos (2013, pág. 39).

como aquilo que no passado nos herda e implica uma submissão do presente; um presente submetido ao passado exatamente através das formas, cuja estrutura devemos reconhecer e estudar”. Santos (2013, pag. 68).

Em seu contexto de desenvolvimento, Sorocaba, a partir de sua aglomeração estrutural e desenvolvimento técnico, garantia a fluidez necessária para acompanhar o novo ritmo de atividades econômicas. As novas tecnologias aproximavam Sorocaba ao ritmo global de desenvolvimento – o município inclusive chega a ser citado como a “Manchester Paulista”³².

Podemos dizer que Sorocaba, no século XIX, concentrava as diferentes temporalidades do mundo, num aglomerado de *“grupos e instituições de indivíduos que convivem juntos, mas não participam do mesmo tempo”*³³.

Nas cidades do terceiro mundo, a aproximação das diferentes temporalidades é mais evidente, o que significa dizer que, mesmo a conjuntura técnica estando à disposição e apontando possibilidades, as mesmas acabam sendo inseridas em espaço coletivo, onde os beneficiados são apenas alguns agentes, inserindo na cidade o conflito entre os beneficiados pelos equipamentos urbanos e os que dispõem apenas das opções que apontam para um ritmo desacelerado, mais lento, que *“desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade”*³⁴.

Mesmo que haja a necessidade em se exaltar a importância dessas estruturas de fluidez que inserem Sorocaba em um novo tempo, não podemos abrir mão dos argumentos que revelam o caráter ativo e a importância do espaço urbano de Sorocaba no contexto nacional, considerando não apenas uma imagem ou um grupo pelo qual se forçou uma identidade, mas uma totalidade que tem sua origem nas diferentes classes e porções do território urbano do município.

2.1 – O AVANÇO DO ALGODÃO E A INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Em conjuntura com as transformações políticas e econômicas internas de um determinado território, o movimento externo, a determinado espaço em avaliação, também deve ser considerado na problematização da transformação do espaço urbano.

³² Massari (2011, pág. 11).

³³ Santos (2013, pág. 42).

³⁴ Santos, (2013, pág. 82).

Na introdução deste capítulo, apontamos em Sorocaba um desses períodos, representados pelos conflitos nos Estados Unidos em 1856, uma prerrogativa que intensificava as tensões entre os civis americanos, culminando para o que seria a Guerra da Secessão, que estoura oficialmente entre as datas de 1861 a 1865.

Esse conflito direcionou a produção de algodão americana à guerra, forçando a Inglaterra a buscar novas áreas onde pudesse adquirir o algodão para suprir a demanda de produção de suas fábricas de tecelagem. Sorocaba, então, capta parte deste movimento por conter em seu processo de consolidação uma experiência com a produção de seda e o algodão herbáceo. Além das estruturas agrícolas de seda, Sorocaba também passa a contar com o conjunto de indústrias de fiação de seda que se instalaram no território a partir de 1852³⁵.

De certa forma, essa experiência com a seda em 1852 interessava aos investidores ingleses. Mesmo que a produção de seda tenha sido relativamente frustrada, ela certificava as condições físicas do território sorocabano em desenvolver o modo de produção teceleiro. Além disso, a produção local também já se inseria em boa parte (dentro ou próximo) ao território urbano, no modelo racionalizado, de acordo com os interesses das produções dos centros capitalistas.

Com pesados investimentos do capital inglês, o avanço do algodão multiplicava, pelo território sorocabano, novas formas, mesmo com os muares em seu auge.

“Pela primeiras vez, em Sorocaba – cuja prosperidade se achava desde o século anterior associada ao comércio de animais – uma atividade agrícola ganhava grande relevo e promovia a multiplicação de unidades industriais destinadas ao beneficiamento do algodão: remoção dos caroços, limpeza, compactação e enfardamento”. Frioli & Bonadio (2004, pág. 117).

Não se tinha um ponto específico delimitado para o plantio do algodão herbáceo. Há registros de que a maioria do algodão era semeada em terras nas regiões adjacentes à área urbanizada de Sorocaba, como Itapetininga, Guareí, Itapeva e Campo Largo. Futuramente, essas terras se desconectariam do território Sorocabano e se emancipariam como foi o caso da cidade de Araçoiaba da Serra em 1857.

Mesmo que as estruturas industriais já tivessem concretizado suas formas em território sorocabano com a produção metalúrgica das forjas de Ipanema, as primeiras

³⁵ Frioli & Bonadio (2004, pág. 115).

atividades industriais que se aproximaram do centro urbano de Sorocaba foram em 1852 com as fábricas de fiação de seda.

A priori, o trabalho nestas fábricas de 1852 era realizado com mão de obra escrava, sem qualificação adequada para operar os equipamentos de produção que constantemente apresentavam problemas decorrentes de manuseio incorreto. Este é um dos fatores que levam alguns burgueses a propagar ideias antiescravistas dentro e fora do município³⁶.

As primeiras experiências com o trabalho livre eram planejadas desde 1840, sendo realizadas, de fato, só em 1847, na Fazenda de Ibicicaba, sob tutela de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, também conhecido como Coronel Vergueiro. Suas estruturas encontravam-se entre as áreas onde atualmente se situam as cidades de Rio Claro e Limeira, no município de Cordeirópolis, e funcionavam num “*sistema de parceria entre o proprietário de terra e o colono*”³⁷.

O sistema de trabalho consistia numa divisão em que os colonos se comprometiam em cultivar o café e a mais-valia extraída da produção deveria ser dividida entre o fazendeiro e o colono. Não encontramos registros que comprovem se essas promessas eram cumpridas ou não, porém, em algumas pesquisas, como a de Lopes Jr. (2008), atribui-se uma revolta dos colonos em 1857 pelo motivo do não cumprimento dos acordos.

Outra característica é que o que prevalecia em suas experiências era a mão de obra de imigrantes europeus, principalmente alemães e suíços, também tendo a presença de belgas e portugueses³⁸, o que já destoava da principal mão de obra no Brasil, composta principalmente por indígenas e africanos.

Lamounier (1988) destaca que a revolução de 1842 havia atrapalhado o avanço da experiência com o trabalho livre porque o Coronel Vergueiro, como representante dos interesses da coroa, via-se envolvido, portanto, ele poderia sofrer represálias dos representados pelo Partido Liberal.

Com a contenção da Revolução Liberal pelo Barão de Caxias, o Coronel Vergueiro volta sua atenção às atividades e experiências com o trabalho livre na Fazenda Ibicicaba, que encerra as importações de escravos já em 1850³⁹.

³⁶ Almeida (2002, pág. 246).

³⁷Lamounier (1988, pág. 32).

³⁸ Lopes Jr (2008).

³⁹Lamounier (1988).

Os exemplos positivos desta experiência e a necessidade de mão de obra especializada fazem os ideais de Vergueiro ecoar pelo território de Sorocaba.

Percebe-se, em alguns registros, que alguns capitalistas em Sorocaba buscam no trabalho livre a solução para os seus percalços. Este foi o caso do fazendeiro Roberto Dias Batista, que, em 1865, convoca o húngaro Luís Matheus Maylasky para resolver os problemas em máquinas descaroçadoras nas pequenas indústrias ligadas ao algodão. A produção já estava parada havia vários dias por conta das panes vinculadas ao manuseio incorreto. A desqualificação da mão de obra dos escravos era o principal motivo, uma vez que não eram preparados para o manuseio de aparatos técnicos mais complexos.

Em Sorocaba, Maylasky foi além de sua função técnica em realizar a manutenção das máquinas de algodão. Percebendo suas habilidades, Roberto Dias Batista o integra a sua empresa de tecidos. Maylasky mergulha de vez na produção de técnicas que viessem a corroborar com a expansão do algodão na região, instalando, na Rua da Penha (localizada no Centro Histórico da cidade), sua loja de equipamentos voltados para atender à demanda de ampliação da produção das indústrias locais.

Maylasky, integrante da Maçonaria, órgão com muita influência política e econômica na cidade⁴⁰, é convidado a participar, em 1870, de uma reunião que visava dinamizar o território com extensões de linhas férreas. Essa reunião ocorre na loja maçônica Perseverança III, que naquele momento reunia alguns dirigentes locais e responsáveis da Ituna (linha férrea que conectava Itu a Jundiaí) na tentativa de estabelecer em Sorocaba o entroncamento férreo que a conectasse a Itu e outras cidades que se situavam na rede das estradas de ferro, podendo, assim, escoar a produção sorocabana para o interior e para os portos do litoral paulista em um novo ritmo⁴¹.

As reuniões com os representantes da Ituna não tiveram progresso e

“malogrando com os entendimentos com os ituanos, constituem uma nova empresa, a Sorocabana, que tem como primeiros dirigentes Maylasky, Ubaldo do Amaral, João Lício, Ferreira Leão, Vicente Eufrásio, Roberto Dias Batista, Antonio Lopes de Oliveira, Antônio Joaquim da Rosa e José Teixeira Cavalheiros. Em 1872 são iniciados os trabalhos da construção do trecho entre Sorocaba e São Paulo”. (Frioli & Bonadio, 2004, pág. 125).

Desde sua concepção enquanto projeto, bastaram cinco anos para o eixo férreo se materializar e estender uma nova e mais moderna rede de comunicação com a capital,

⁴⁰ Até hoje (2016), a Maçonaria exibe sua influência na produção da cidade com inúmeras estruturas, monumentos, nomenclatura de ruas e instituições que homenageiam seus participantes e simbologias.

⁴¹ Frioli & Bonadio (2004, pág. 124).

os portos e outras importantes cidades do interior do Estado. A inauguração oficial da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) ocorre em 10 de Julho de 1875 (Mapa 05)⁴².

Evidencia-se um novo período que emerge pela significativa diminuição da relação tempo-espço promovido pela velocidade dos trilhos, reduzindo significativamente o tempo do trajeto em relação aos muars. O tempo-espço em Sorocaba agora era relativo ao acesso aos novos equipamentos urbanos.

O trajeto Sorocaba – São Paulo, realizado em aproximadamente dezesseis horas na tração animal⁴³, é reduzido para cinco horas sobre os trilhos. Os vagões viajavam numa velocidade média de 29 km/h em duas viagens diárias.

“O trem saía de Sorocaba às 05h45 e chegava a São Paulo às 10h40. Regressava às 11h30, chegando em Sorocaba às 16h. As estações intermediárias eram Piragibu, São Roque, São João e Barueri” Frioli & Bonadio (2004, pág. 140).

A integração férrea inseria os vagões como os principais meios de escoamento de transporte pessoal e artefatos vinculados à produção rural, energética e de bens

⁴² A eletrificação do caminho é datada em 08 de dezembro de 1944.

⁴³ Chegamos a esse valor a partir do cálculo de GPS do aplicativo Google Earth, que calcula a velocidade a pé numa média de 20 horas. Supondo que os muars andem num ritmo um pouco mais acelerado (próximo aos 07 km/h), abaixamos essa estimativa de 20 para 16 horas.

industriais, superava o muar não só em relação ao tempo, mas também pela expressiva capacidade de escoamento de carga.

Uma breve leitura pode levar ao entendimento de que a possibilidade de escoar as mercadorias pelas estradas férreas foi o principal fator que culminou no fim do mercado de muares. Em parte, isto é verdade: a última feira foi registrada em 1897, pouco depois da inauguração da Sorocabana, no entanto, as transformações espaciais vinculadas ao momento do muar, principalmente quanto à abertura de rotas rodoviárias, não eram oposição à linha férrea, pelo contrário, complementavam-se, formando uma rede complexa com eixos rodoviários abertos a partir de 1730 que atuavam em conjunção com a linha férrea que viria a ser inaugurada 145 anos depois, em 1875. Sorocaba apresentava possibilidades e, principalmente, alternativas de transporte e ocupação, fator determinante para os momentos de crise.

A presença do vasto contingente de comerciantes, produtores rurais vinculados à plantação de algodão, artistas, entre outras atividades que aqui eram realizadas, foram os principais agentes responsáveis por Sorocaba superar a crise dos muares sendo que as estatísticas econômicas nos anos de enfraquecimento das feiras apresentavam dados positivos em relação ao desenvolvimento e à produção de riqueza municipal.

A transição da economia de muar para a economia industrial estava previamente garantida pelos equipamentos urbanos e a diversidade de trabalho existente na região. Sorocaba continha forte economia por conta do muar mas também sinalizava uma série de virtualidades com as técnicas que até então o território havia incorporado.

A crise dos muares parece não ter sido sentida na economia sorocabana, fato que comprova nossa teoria de que a cidade não dependia única e exclusivamente da feira assim como parece transparecer em alguns estudos históricos.

Em nosso estudo, percebemos existir uma lacuna nos registros históricos de Sorocaba, que pouco deram a devida atenção à diversidade da mão de obra e à divisão do trabalho existente no município. Sabemos que esse resgate possui um nível de complexidade que não caberia neste trabalho, mas acreditamos que, ao se apontar o fato (e reconhecermos esta carência), somos conduzidos a um importante avanço na reflexão das futuras pesquisas vinculadas à história sorocabana.

2.2 – AS GRANDES INDÚSTRIAS E A EXTENSÃO DA MANCHA URBANA DE SOROCABA PARA AS ÁREAS PERIFÉRICAS.

As primeiras tentativas de industrialização na zona delimitada como Centro Histórico em 1852 tinham parâmetros semelhantes ao estilo de produção teceleiro do modelo inglês. Com a queda da produção da seda em pouco mais de dez anos, as estruturas fabris da área central são refuncionalizadas para atender à demanda do algodão inglês, passando da especialização em fiação de seda para as máquinas de descaroçar algodão por volta de 1865.

Entendemos que, naquele momento, o algodão não era uma força que representava garantia de bons rendimentos aos burgueses locais, mas o fato dessas tentativas aumentarem a diversidade produtiva da região aumentava também as possibilidades dentro do território sorocabano, no qual algumas infraestruturas são materializadas pela demanda de produção desse vegetal.

Encaramos aqui o plantio de algodão como uma das principais forças indutoras da industrialização sorocabana no século XIX, assim como os muares, a fundição do ferro, a implantação das estradas de ferro e as transformações políticas que coordenavam formas mediadoras entre os interesses sociais e econômicos. As atividades ligadas à produção de seda, em 1852, captavam parte do conjunto técnico que apontava em Sorocaba a possibilidade da emulação e ampliação do setor teceleiro.

Diferente das indústrias de descaroçar algodão, o segundo momento do avanço das teleceiras apresenta alguns aspectos interessantes – divergem as indústrias de 1865 das indústrias que se instalariam no território sorocabano a partir 1881. As primeiras indústrias localizavam-se em áreas centrais, diferente do que ocorre neste segundo momento, quando as áreas periféricas tornam-se o alvo especulativo das grandes linhas de produção.

A presença industrial nas áreas periféricas do perímetro urbano atraía a especulação imobiliária para consolidar moradias direcionadas à classe operária. A estratégia era aproximar o trabalhador de sua jornada de trabalho e, assim, amenizar, pelo menos em partes, as dificuldades de locomoção enfrentada pela classe operária em seu movimento pendular. Essa estratégia também reduzia a presença de trabalhadores da região central através dessa política higienizadora. O Centro Histórico tem seu espaço valorizado por se tornar ponto de comércio e habitação da classe burguesa.

Com suas instalações localizadas nas áreas limítrofes da urbanização (que atualmente compreende a região do Centro Histórico), a primeira indústria a buscar a periferia urbana de Sorocaba (que até então se restringia ao que delimitamos como Centro Histórico) foi a Fábrica de Fiação e Tecidos Nossa Senhora da Ponte, localizada no atual Centro Expandido do município, entre o eixo da Avenida Dr. Afonso Vergueiro e Avenida Dom Aguirre, recebendo, no ano de 1882, um conjunto técnico composto por 45 teares com dois mil fusos⁴⁴.

Atualmente densamente urbanizada, a área da Fábrica Nossa Senhora da Ponte encontra-se numa porção do território conhecido como “Além Linha”, que compreendia parte do território recortado pela estrada de ferro, a qual fazia parte do conjunto de eixos da Sorocabana. Essa porção territorial se enquadrava nas proximidades dos eixos férreos da Sorocabana, algo que interessava muito às indústrias daquele período. Essa região ia em direção ao Centro Estendido e Zona Norte do município, contando neste momento com ocupação predominantemente rural.

Outro limite territorial daquele momento era o “Além Ponte”, região que atualmente compreende parte da Zona Leste do município. A toponímia “Além Ponte” tinha como objetivo expressar a porção do território que se estendia além da ponte de registro dos animais sobre o Rio Sorocaba (atual viaduto Maurício Dell’Osso), que naquele momento relacionava-se ao corte topográfico delimitador entre a área urbana e a área rural do município.

No atual momento (2017), as nomenclaturas territoriais de “Além Linha” e “Além Ponte”⁴⁵ se mantêm como especificidade do período histórico entre os séculos XIX e XX, sendo um referencial apenas de antigos moradores do município, pois estas regiões encontram-se com uma urbanização tão densa que, inclusive, podem ser consideradas como áreas do Centro Expandido.

O fato é que existem muitas referências históricas às porções territoriais do Além Linha e do Além ponte, contudo não existe um mapa ou registro oficial que nos permita delimitar precisamente essa área. Sendo assim, elaboramos aqui ao menos três versões, mediante as interpretações possíveis de onde seriam esses espaços: uma baseada nas referências populares (Mapa 06), outra inspirada no período histórico em

⁴⁴ Massari, M (2011, pág. 22).

⁴⁵ Nas proximidades da Ponte Mauricio Dell’Osso existe um bairro que foi nomeado de Além Ponte, contudo, os registros históricos apontam o Além Ponte como territórios que iam muito além deste respectivo bairro. Neste caso, consideramos a toponímia deste local como uma herança ao georreferenciamento popular do início do século XX.

que surgem essas nomenclaturas enquanto referenciais de ocupação territorial (Mapa 07), seguida de uma terceira versão inspirada nas estruturas físicas que deram origem a esse referencial territorial (a linha férrea e a ponte de registro, mapa 08).

Mapa 06: Territórios do Além Ponte e Além linha em Sorocaba baseados no entendimento popular. Fonte: Mapa de autoria própria.

Nossa primeira interpretação da área deu origem ao mapa 06, este mapa se trata da delimitação baseada no depoimento de antigos moradores da cidade que apontaram entre as opções esta como a mais próxima ao que era entendido enquanto Além Linha e Além Ponte. Ainda hoje (2016), a toponímia é utilizada como referencial geográfico pelos habitantes mais antigos.

Territórios do Além Linha e Além Ponte em Sorocaba

Mapa 07: Territórios do Além Ponte e Além linha em Sorocaba com base nos referenciais históricos. Fonte: Mapa de autoria própria.

O mapa 07 é outra das possíveis representações históricas das áreas que se entendiam como Além Linha e Além Ponte. Esta toponímia começa a surgir nos relatos que faziam referências as instalações industriais e urbanas que estavam se instalando na cidade nas zonas territoriais que iam além da linha férrea e além da ponte de registro entre os anos de 1890 a 1950.

Elaboramos este mapa com base no referencial de ocupação urbana entre esse período de 1890 a 1950, momento em que essas toponímias são largamente utilizadas pelos cidadãos e cidadãs como referenciais geográficos em revistas e jornais da época quando abordavam o tema das novas dinâmicas municipais para além da região central.

Territórios do Além Ponte e Além Linha em Sorocaba

Mapa 08: Territórios do Além Ponte e Além linha em Sorocaba com base nas referências estruturais. Fonte: Mapa de autoria própria.

Por fim, esta ultima versão do Mapa 08 tem sua fundamentação na delimitação das estruturas que deram origem a essas toponímias, sendo que consideramos a porção do Além Linha como todo limite interno do território que ficava ao norte da linha férrea. O mesmo critério foi utilizado para delimitar o Além Ponte, que tem sua consideração baseada em toda a porção territorial que ficava para além da ponte de registro, na porção sul do recorte da Estrada de Ferro Sorocabana.

Outras fábricas se instalaram às margens da periferia urbana no território sorocabano, inaugurando suas atividades a partir de 1890, sendo a Votorantim (que tinha suas atividades focadas na estamparia) e a Fábrica Santa Rosália as mais expressivas, responsáveis pelo significativo desdobramento da mancha urbana na cidade

por conta dos bairros operários que se formam em seu entorno, dando nova dinâmica à área periférica do município.

A opção pela periferia urbana acontece pela maior plasticidade em que a mesma oferece para este novo momento da produção industrial, exigindo grandes espaços, proximidade com pontos de fluxo concretos (por exemplo, os eixos vários e férreos) e por fluxos abstratos (como a circulação e concentração de capital e a centralização das atividades humanas em determinados pontos do território). O espaço que apresentasse essas condições oferecia às indústrias a capacidade para escoamento da produção inicial daquele momento (1890), o que deixava os capitalistas mais seguros quanto a seus investimentos nas linhas de produção em massa. O eixo férreo é um dos elementos estruturais que potencializa a ressignificação da periferia urbana. Isto fica evidente numa citação de Massari (2011) quando, ao avaliar a Fábrica Santa Rosália, o autor afirma que:

“O terreno onde a fábrica foi implantada fazia parte de uma grande fazenda, com 44 alqueires (1.064.800 m²), tendo como limite o Rio Sorocaba e os terrenos da EFS⁴⁶. Assim com as outras fábricas de Sorocaba, sua escolha deveu-se aos mesmos três fatores: proximidade a um curso d’água, terreno com boa topografia e a possibilidade de ter um ramal na EFS”. Massari (2011, pág. 52).

Notamos que a presença da Fábrica Santa Rosália foi garantida pelo avanço da urbanização e condicionada pela estrada de ferro que tinha suas origens no capital primário do café. As linhas férreas eram um dos principais atrativos das indústrias do Estado de São Paulo naquele momento (1890). O acesso ao entroncamento férreo deixava à disposição das fábricas uma moderna técnica de transporte, iluminando a possibilidade de desenvolver linhas de produção industrial de grande porte.

Diferente das economias capitalistas mais avançadas que têm na industrialização a força indutora da urbanização, pensando a situação de Sorocaba como uma cidade do terceiro mundo que teve grande parte de suas atividades industriais induzidas pela proximidade com os centros urbanos, como foi o caso das indústrias de descaroçar algodão, pode-se reforçar a ideia de alguns autores quando consideram que *“no Brasil, ao contrário, promovidos pelo Estado como uma estratégia de modernização do território, o urbano e a urbanização serviram como pré-condições da industrialização”*. Santos (2015, pag. 28).

⁴⁶ Abreviação para Estrada de Ferro Sorocabana.

Por outro lado, notamos que, simultaneamente, a indústria também produz urbanização, principalmente com a consolidação dos bairros operários, porque, mesmo nos centros capitalistas onde a indústria era a principal indutora da urbanização, as atividades industriais demandavam uma aglomeração técnica pré-estabelecida, que era captada principalmente em aglomerações urbanas. Somente com a mão de obra necessária, recursos naturais e um amplo mercado consumidor, a atividade industrial se realizaria.

Em sua inauguração, a Fábrica Santa Rosália era gerida pela Oetterer & Speers, que iniciou o projeto de construção de um bairro operário com 250 casas nas proximidades da fábrica, processo que também insere as áreas periféricas do município a uma nova perspectiva em relação à ocupação e ao uso do solo.

Mesmo com muitas precariedades estruturais, a ocupação trazia consigo a agregação de outros elementos: estruturas de lazer, escolas, armazéns, sendo a mais expressiva transformação da paisagem, para esta primeira ocupação, um campo de futebol que, na década de 1920, sediaria seu espaço para o bairro Santa Rosália.

Naquele momento de expansão industrial (na década de 1890 a 1900), os eixos viários coordenaram a expansão urbana no que, atualmente, entendemos como Centro Expandido da cidade, criados por influência direta da Fábrica Santa Rosália e do bairro operário.

A intensificação da ocupação que desdobrava a mancha urbana do Centro Histórico para a periferia dava um novo ritmo às dinâmicas urbanas de Sorocaba. Entre os eixos criados naquele momento, destaca-se a Rua Aparecida, que interliga a região central ao Centro Expandido, sendo este eixo o coordenador de ocupação e, simultaneamente, uma alternativa para os deslocamentos sentido Zona Norte, Leste e Oeste do município, fato que dava continuidade à expansão para essas diferentes zonas urbanas.

A década de 1890 a 1900 representa um *boom* industrial em Sorocaba. Além dessas duas grandes indústrias teceleiras, outras do mesmo ramo se instalam no município ainda naquele período, como a Fábrica Santa Maria, inaugurada em 1892 na Zona Leste da Cidade, sendo a primeira fábrica a ocupar a porção do território que era conhecida como Além Ponte.

Essa fábrica desdobrava a mancha urbana para as adjacências da Avenida São Paulo, que até então era apenas um eixo urbano que interligava o Centro Histórico com a periferia rural e a Rodovia Raposo Tavares.

Com a produção tímida em 1903, a fábrica é passada para uma nova direção que investe em equipamentos modernos para ampliar a produção e a participação dessa grande indústria no mercado.

Como resultado desses investimentos e um terreno doado pela Prefeitura de Sorocaba, em 1909 a Alvejaria, Tinturaria e Estamparia São Paulo, aliam suas atividades ao setor teceleiro inaugurando mais uma linha de produção na Zona Leste de Sorocaba, aumentando a estruturação e ampliando as extensões de ocupação urbana no território do Além Ponte.

No eixo da Avenida São Paulo, no setor mais próximo ao centro histórico da cidade, ainda se configura a presença das formas arquitetônicas que conservam traços dos bairros operários que configuraram a produção do espaço daquele momento, evidenciando a presença das antigas e das novas formas arquitetônicas no cenário da urbanização sorocabana (Foto 03).

Foto 03: Rugosidades de vilas operárias no entorno da Avenida São Paulo, Zona Leste da cidade de Sorocaba. Foto de autoria própria, tirada em 25/11/2016.

A última grande fábrica teceleira desse *boom* industrial a iniciar suas atividades em solo sorocabano foi a Fábrica Santo Antônio. Em 1913, suas estruturas foram instaladas ao lado da Fábrica Nossa Senhora da Ponte, dando novo sentido àquele

espaço, que até 1890 era entendido como periférico, transformando-o num importante parque industrial da cidade (Mapa 09)⁴⁷.

⁴⁷ Vale ressaltar que em nossos mapas estamos sempre considerando o que foi o território sorocabano dentro do contexto da atual divisão territorial. Se fossemos considerar todas as estruturas industriais deste momento o território de Votorantim também seria incluído por ser considerado um bairro de Sorocaba até 1963.

Localização do espaço de produção das fábricas tecelarias de Sorocaba

Legenda:

- Santa Maria
- Santa Rosália
- Nossa Senhora da Ponte
- Alveraria e Tinturaria São Paulo
- Fábrica Santo Antônio

Autor: Thiago Rodrigues Leite

Mapa 09: Localização do espaço de produção das fábricas tecelarias em Sorocaba. Fonte: Mapa de Autoria Própria.

2.3 – A INFLUÊNCIA DO CAFÉ NA INDUSTRIALIZAÇÃO DE SOROCABA

“A industrialização de São Paulo dependeu, desde o princípio, da procura pelo crescente mercado estrangeiro do café”⁴⁸, sendo este o principal elemento que potencializou a infraestrutura capaz de escoar a produção industrial paulistana.

O café estimulou a captação de mão de obra migrante e fomentou a consolidação da economia monetária, conduziu diversas atividades econômicas ligadas à rede cafeeira e aproximou os laços entre banqueiros e fazendeiros. Os fazendeiros dependiam do sistema de crédito para ampliar e estimular sua produção enquanto os banqueiros viam nos fazendeiros a possibilidade de ampliar o capital pela produção rural. A união entre o capital e a terra intensificava a economia de tal maneira que leva Singer (1968) a considerar a “segunda fundação” de São Paulo a partir da quantidade de transformações estruturais da cidade frente às atividades cafeeiras.

“As consequências do desenvolvimento da cafeicultura em São Paulo sobre a capital do Estado foram notáveis. Mesmo considerando apenas as consequências diretas - aumento da população, desenvolvimento comercial, melhoramentos urbanos, constituição dos mercados de fatores (capital e trabalho) -, não é demais considerar que o café ocasionou uma “segunda fundação” da cidade, principalmente se compararmos o modesto burgo colonial de 1860, vivendo em grande parte da sua própria produção de subsistência, com a pujante cidade comercial no fim do século”. Singer (1968, pág. 39).

No interior de São Paulo, a produção cafeeira influenciou principalmente a região de Campinas, onde as condições naturais e as estruturas materializadas no auge do período açucareiro apontavam para a possibilidade de realização de empreendimentos lucrativos ligados ao capital cafeeiro.

Por sua vez, em Sorocaba, não encontramos referências diretas ao cultivo de café, sendo assim, se analisarmos o município sorocabano isoladamente, corremos o risco de cometer o grave erro ao desconsiderar a influência do café nesse território, podendo significar, para a pesquisa, a interpretação da consolidação territorial de Sorocaba a partir de uma pseudoconcreticidade, conceito que Kosik (1986) explora na tentativa de eliminar a possibilidade da explanação ou interpretação parcial da história, conduzindo o estudo a uma falsa totalidade.

A proposta de Kosik (1986) é negar a compreensão da realidade por ela mesma, o que nos leva a identificar fenômenos que, mesmo não sendo “protagonistas”, ou seja,

⁴⁸ Dean, W. (1971, pág. 9).

tão evidentes no processo de transformação do espaço, participam direta e indiretamente da concretização da realidade numa relação de unicidade, dialeticamente incorporada e concretizada na realidade.

“A distinção entre representação e conceito, entre o mundo da aparência e o mundo da realidade, entre a práxis utilitária cotidiana dos homens e a práxis revolucionária da humanidade ou, numa palavra, a “cisão do único”, é o “todo pelo qual o pensamento capta a “coisa em si”. A dialética é o pensamento crítico que se propõe a compreender a “coisa em si” e sistematicamente se pergunta como é possível chegar à compreensão da realidade. Por isso, é o oposto da sistematização doutrinária ou da romantização das representações comuns. O pensamento que quer conhecer adequadamente a própria realidade, que não se contenta com os esquemas abstratos da própria realidade, nem com suas simples e também abstratas representações, tem que destruir a aparente independência do mundo dos contactos imediatos de cada dia. O pensamento que destrói a pseudoconcreticidade para atingir a concreticidade é ao mesmo tempo um processo no curso do qual sob o mundo da aparência se desvenda o mundo real; por trás da aparência externa do fenómeno se desvenda a lei do fenómeno; por trás do movimento visível, o movimento real interno; por trás do fenómeno, a essência. O que confere a estes fenómenos o carácter de pseudoconcreticidade não é sua existência por si mesma, mas a independência com que ela se manifesta. A destruição da pseudoconcreticidade - que o pensamento dialético tem de efetuar - não nega a existência da objetividade daqueles fenómenos, mas destrói a sua pretensa independência, demonstrando o seu carácter imediato e apresentando, contra sua pretensa independência, prova do seu carácter derivado”. Kosik (1986, pág. 15 e 16).

A proposta da interpretação do fenómeno que não aceite os fatos de forma imediata, permite-nos separar os discursos ideológicos da história, permitindo, somente desta forma, elaborarmos o pensamento em direção à totalidade, dando mais qualidade à representação das partes.

O historiador Eduardo Galeano, ao fazer a ressalva sobre as contradições do sistema, evidencia como o sistema (que coordena nossa totalidade), seleciona e, por vezes, até cria os eventos históricos quando alguma dessas ações convém para as classes dominantes de determinado período histórico.

Nesse contexto, Galeano (2002) aborda o tema do sistema e suas representações num tom poético e mais acalorado que o de Kosik (1986), mas que também expõe uma questão que é fundamental para o rompimento com a pseudoconcreticidade: a negação e a filtragem à apresentação ideológica dos eventos históricos.

“Para que a gente escreve, se não é para juntar nossos pedacinhos? Desde que entramos na escola ou na igreja, a educação nos esquarteja: nos ensina a divorciar a alma do corpo e a razão do coração.

Sábios doutores de Ética e Moral serão os pescadores das costas colombianas, que inventaram a palavra sentipensador para definir a linguagem que diz a verdade.

Um sistema de desvínculos: para que os calados não se façam perguntas, para que os opinados não se transformem em opinadores. Para que não se juntem os solitários, nem a alma junte seus pedaços.

O sistema divorcia a emoção do pensamento como divorcia o sexo do amor, a vida íntima da vida pública, o passado do presente. Se o passado não tem nada para dizer ao presente, a história pode permanecer adormecida, sem incomodar, nos guarda-roupas onde o sistema guarda seus velhos disfarces.

O sistema esvazia nossa memória, ou enche a nossa memória de lixo, e assim nos ensina a repetir a história em vez de fazê-la. As tragédias se repetem como farsas, anunciava a celebre profecia. Mas entre nós, e pior: as tragédias se repetem como tragédias". Galeano (2002, pág. 165).

Ao nos remetermos à história de Sorocaba, entre o período de 1860 a 1875, fica evidente que o comércio nas feiras de muares se enquadrava numa importante atividade de acumulação de capital do município, modelo econômico caracterizado pelo predomínio das atividades urbanas, mas a própria urbanização e a imponente produção rural existentes tanto na escala local quanto nacional, também são indutores da complementarização e continuidade desse crescimento, mesmo que não apareçam de forma tão clara na explicação de alguns estudos sobre o desenvolvimento municipal de Sorocaba.

Simultaneamente aos movimentos internos do território sorocabano, São Paulo, que tinha sua principal fonte de renda na economia cafeeira, potencializava sua expansão com o incentivo de infraestrutura urbana e captação de fluxos migratórios, em sua maioria mão de obra desqualificada que se destinava às lavouras de café e aos serviços pesados de construção civil.

A presença do café em Sorocaba não acontece de forma concreta, mas sim numa complexidade que exige abstração. As redes do café paulista apontavam que o sucesso de uma produção estava ligado à maior fluidez de escoamento, fato que induziu à criação das estradas de ferro na metrópole a partir do capital primário acumulado pelo café, sendo que Sorocaba se beneficia com a criação do eixo férreo dos projetos propostos por Maylasky. Além disso, Sorocaba era um mercado consumidor cafeeiro, comprado e revendido nas feiras de muares. Simultaneamente, o município sorocabano também dava apoio à economia da capital paulista fornecendo mão de obra, alimentos, equipamentos, insumos, ferramentas vinculadas à criação e ao tratamento dos muares,

além de ser um mercado produtor e consumidor de peças que auxiliavam a produção industrial⁴⁹.

O fato de haver relações de consumo entre os territórios da Nação e do Estado de São Paulo indica que parte desses produtos eram adquiridos por cidadãos que negociavam a compra desses bens graças ao poder de consumo provindo da comercialização do café, da cana-de-açúcar, do ouro e de outras importantes atividades que estavam ocorrendo em contexto nacional e internacional.

Concordamos com Straforini (2001) quando o autor elabora uma reflexão contestando a origem da industrialização sorocabana, ressaltando, além das feiras, outras relações que comparam a importância do muar com os movimentos externos do território sorocabano.

“...faz-se necessário indagar qual o papel de Sorocaba no surgimento das primeiras indústrias, ou melhor, será que Sorocaba se industrializaria caso não houvesse uma economia cafeeira capaz de fazer uma inversão do capital agrícola para o produtivo industrial? Se se acredita que o aparecimento da indústria é endógeno, a resposta é não. Mas se se compreende que a euforia do café que tomava conta de São Paulo foi suficiente para atingir as regiões não produtoras, a resposta é sim. É lógico que Sorocaba, sozinha, seria incapaz de iniciar um processo de industrialização, pois, ela dependia não só do mercado interno (feira de muares), mas também do externo ou seja, para além de seus limites físicos, como a capital paulista, interior e Rio de Janeiro. Por mais particular que fosse sua dinâmica urbana interna, as tendências gerais se manifestavam, como o aumento do consumo de muares para transporte de café até o porto de Santos, aumento do mercado consumidor de produtos manufaturados e, posteriormente, industrializados pela grande indústria de bens de consumo”. Straforini (2001, pág. 103).

Podemos, então, reafirmar que o eixo férreo que Sorocaba estrutura no território em 1875 está diretamente ligado à rede estimulada pelo café, pois, mesmo não cultivando o produto, os grãos cafeeiros alimentavam a economia sorocabana, fato que estimulava atividades internas da cidade e diversificava a totalidade da produção no Estado. Por sua vez, o poder estatal aumentava sua diversidade econômica, processo que também incluiria o município num intenso ritmo de acumulação, próximo ao ritmo de desenvolvimento da capital paulista.

Através da feira de muares, Sorocaba reforça sua função de centralizar, em sua rede urbana, importantes atividades direcionadas a outros pontos de forte circulação de

⁴⁹ “Outras categorias profissionais indicadas na época da feira de animais eram os artistas, os tocadores de instrumentos musicais, os retratistas, os dentistas e os relojoeiros...A maior parte vinha de fora, embora houvesse um número expressivo de artistas residentes em Sorocaba”. Baddini (2002, pág. 245).

capital brasileiro, centralização decorrente do estímulo de uma gama de atividades que se complementavam no território nacional.

Sorocaba, sendo uma peça importante dessa expansão (principalmente por fazer o pivô na distribuição das técnicas de transporte), foi inserida num movimento que permitiu a acumulação primária de capital, iluminando a possibilidade da industrialização nos moldes das indústrias que se instalam pelo município em 1890, as mesmas avaliadas no subcapítulo anterior.

Portanto, no balanço desses acontecimentos, vemos a compatibilidade nas datas, esses registros apontam a história de Sorocaba interligada com esses movimentos e seus diferentes agentes, podendo, a partir do estudo da paisagem sorocabana (adequadamente aproximada de seu conteúdo), revelar ao menos uma parte do movimento ontológico, isto é, a totalidade das relações que fazem de Sorocaba uma peça importante no movimento de reprodução social.

2.4 – A SUCESSÃO E A INTEGRAÇÃO DAS FORMAS URBANAS EM SOROCABA ENTRE O PERÍODO DE 1875 a 1959.

Com a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875, as transformações do espaço urbano e a capacidade de importar e exportar mercadorias em Sorocaba se inserem em um novo ritmo. Existe, naquele momento, a conjunção entre diversos fatores, como as infraestruturas que precedem a estrada de ferro e a concentração demográfica crescente, num cruzamento de atividades e demandas de diferentes épocas, provindas de atividades que se complementam e dão possibilidades para a recepção do avanço técnico.

Com o entroncamento férreo sorocabano conectado à rede férrea que garantia a produção nacional, Sorocaba atrai ainda mais a atenção de investidores internos e externos ao território, captando uma quantia diferencial de investimentos frente às outras cidades que hoje configuram sua região metropolitana (2016). Essa acumulação vai impactar diretamente a forma de se produzir e reproduzir o espaço sorocabano entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX, principalmente no que diz respeito a investimentos em infraestrutura urbana.

Em específico, queremos destacar a evolução que se deu conjuntamente aos avanços técnicos do transporte em macroescala, são eles: a distribuição hídrica,

mobilidade urbana, saneamento básico e energia – que são os grandes responsáveis pelo desdobramento da mancha urbana para áreas adjacentes ao Centro Histórico.

Com as estradas de ferro funcionando qualitativamente, uma crise se inseria no mercado de muares e apontava o seu fim, que é datado 1897 (data da última feira), um provável reflexo da demanda de escoamento e temporalidade garantida pelos vagões que ultrapassavam, em questões técnicas, o transporte por luar.

Além das mercadorias, os vagões permitiam com que os investidores viessem a adquirir maquinários de grande porte, o que veio a fomentar obras que se vinculavam diretamente à ampliação das indústrias e infraestruturas proporcionais à grande quantia de capital direcionada à transformação estrutural do espaço urbano.

O surto de febre amarela no final do século XIX colaborou com o fim das feiras por conta do medo do contágio. A epidemia estava alastrada nessas terras; contraditoriamente, a febre amarela impulsiona muitos investimentos em equipamentos urbanos que deveriam ser implementados urgentemente por uma questão de salubridade. Não atender a essa demanda poderia significar o colapso nas questões que envolvem a saúde pública. Consequentemente, isso acarretaria a queda na produção e no poder de consumo da população, fator que impactaria diretamente na acumulação do capital paulista, porque Sorocaba já se apresentava como peça importante da reprodução ampliada de capital na economia metropolitana.

Em 1902, inicia-se o projeto de captação de água de uma pequena represa em Sorocaba, impulsionado pela necessidade de substituir os mananciais da Zona Oeste que abasteciam a região central naquele momento. Aos poucos, em 1908, o abastecimento hídrico avança em direção ao Além Ponte, configurado a partir da demanda industrial e dos bairros operários que logo fariam parte da paisagem dessa porção territorial.

Com a abundante concentração hídrica entre a Zona Leste e Sul da cidade, a possibilidade de acrescentar o apoio de tecnologias de produção energética a partir dos recursos hídricos chama a atenção da São Paulo Eletric, que manda representantes para Sorocaba com o intuito de desenvolver suas atividades ligadas à produção energética. O resultado concreto dessa aproximação foi a represa de Itupararanga, criada no Eixo Sudeste de Sorocaba em 1912.

Parte do capital acumulado na cidade começou a ser investido na melhoria dos sistemas de arruamentos que dinamizavam o fluxo urbano. Até 1905, para trafegar por longas distâncias, a população utilizava, no meio urbano, os carros de praça e, nos

ambientes rurais, as “aranhas”⁵⁰. Os carros de praça geralmente tinham quatro rodas e maior porte em relação às “aranhas”, que tinham apenas duas rodas e se adaptavam melhor ao terreno acidentado das periferias rurais, ambos movidos por cavalos ou mulas.

Aloísio de Almeida *apud* Frioli & Bonadio (2004) conta que somente uma elite restrita possuía carroças próprias, a maioria dos serviços de locomoção era feito por alugueis num mercado semelhante ao atual sistema de táxi.

A chegada do automóvel acontece por intermediação dos vagões que trouxeram o primeiro veículo motorizado para o território sorocabano. O automóvel foi encomendado a pedido de Bernardo Linchtenfels Junior, no ano de 1905. A maior concentração de veículos automotivos começa a partir de 1912 e 1913, sendo que os registros de Almeida (2002) apontam que os mesmos substituíram os carros de praça no escoamento urbano, processo que ia desestimular gradativamente as carroças em meados de 1920.

Com a ascensão dos carros, os principais eixos da cidade receberam a pavimentação por paralelepípedos, os eixos viários tinham dupla tarefa: incorporar novas tecnologias para impulsionar a chegada do automóvel e suprir a necessidade de aumentar a fluidez e o tempo de deslocamento da carroça, garantindo vantagens para o escoamento demográfico, econômico e o transporte urbano que já era mais intenso em 1915 do que na época das feiras. As limitações das técnicas que antecedem o veículo motorizado passam a ser preocupantes para reprodução ampliada de capital, precisavam-se buscar soluções para aquele novo momento da expansão.

Os arruamentos foram posteriormente complementados com a construção de trilhos para bondes, assim surge a possibilidade das indústrias investirem em bairros operários para além das adjacências das estruturas de produção. As distâncias atingidas pelo bonde deram nova significação às áreas periféricas desse momento por serem um importante referencial de direcionamento da expansão estrutural da cidade, articulado para garantir a diminuição da relação tempo-espço do Centro Histórico com as áreas periféricas da urbanização.

A inauguração dos bondes deveria ter acontecido em 1900, mas os projetos foram freados porque “*a gente estava enterrando os mortos com carroça na vala comum*”⁵¹. Esses enterros fazem referência ao surto de febre amarela procedente

⁵⁰ Frioli & Bonadio (2004).

⁵¹ Almeida, A. (2002, pag. 377).

naquele momento. Com a superação da epidemia e a retomada do crescimento, “Às 5 e meia da manhã de 31 de dezembro de 1915, começaram a correr os bondes, destinando-se a Santa Casa⁵² a soma das passagens”⁵³.

Foto 04: Linhas de Bonde Conectando o território do Além Ponte com a Região Cental. Fonte: Porfirio Rogich Vieira (1954), citado por Frioli & Bonadio (2004).

⁵² Referência Santa Casa de Misericórdia, hospital público que ganha referência pelos surtos de febre amarela no final do século XIX. O hospital funciona na cidade desde 1871.

⁵³ Almeida, A. (2002, pag. 378).

Foto 05: Bonde no ponto de retorno das extremidades do Além Ponte (região da atual Avenida Nogueira Padilha) em um trajeto sentido centro histórico. Fonte: Adipe Barbieri – Projeto Memória – FUA, citado por Frioli & Bonadio (2004).

Foto 06: Bonde elétrico na Rua Padre Luiz (Região Central de Sorocaba). Fonte: Coleção Antônio Francisco Gaspar, 1955, citado por Frioli & Bonadio (2004).

Foto 07: Bonde elétrico na região central em direção a Zona Oeste de Sorocaba (Rua São Bento em direção a atual praça 09 de Julho). Fonte: Pedro Neves dos Santos, 1924, citado por Frioli & Bonadio (2004).

Foto 08: Antigo terminal de bondes desativado na Praça 09 de Julho entre o Centro Expandido e a Zona Oeste de Sorocaba. Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 09/11/2016.

Os trilhos se estendiam do Centro em direção ao que hoje entendemos como Centro Expandido, que contemplava também a Zona Leste pelo eixo da Avenida São Paulo e Nogueira Padilha, prolongando-se em direção à Zona Oeste até a Praça 09 de Julho, ampliando seus entroncamentos num segundo momento até o bairro do Cerrado.

A produção de energia garantida num primeiro momento pela represa de Itupararanga⁵⁴ transforma a cidade em diversas instâncias, amplia o fornecimento energético para produtividade industrial, garante abastecimento dos bondes, a iluminação urbana, além de muitos outros fatores em menor escala, mas, mesmo assim, tão importantes quanto os fenômenos mais expressivos no processo de totalização da cidade.

Com a estagnação na produção de energia, a São Paulo Eletric decide passar a represa para o Estado em 1951, que a reinaugura a partir de 1954.

Com a urbanização avançando para diversas áreas do território (Mapa 10), os bondes não receberam subsídios financeiros suficientes para estender suas linhas às novas áreas urbanas, deixando muitas partes da cidade carentes de acesso aos novos equipamentos urbanos.

⁵⁴ Atualmente Sorocaba é abastecida pela produção hidrelétrica de Itaipu. A represa de Itupararanga ainda funciona mas dedica toda sua produção a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA), localizada na cidade de Alumínio – SP.

Mapa 10: Desdobramento da mancha urbana em Sorocaba de 1654 a 1952. Fonte: Mapa de autoria própria baseado nos estudos de Celli (2012).

De acordo com o mapa 10, percebemos que, a partir de 1909, temos a expansão urbana progredindo em direção às Zonas Norte e Leste do município. De 1925 a 1939, a

Zona Oeste e Sul também registram expressivos desdobramentos urbanos em seus limites. No ano de 1952, percebe-se que a cidade avançava para além das regiões centrais. Seria este o momento que a cidade de Sorocaba deixa de ser apenas o que entendemos enquanto Centro Histórico e passa a consolidar as Zonas Urbanas apresentadas no Mapa 1?

Nos documentos históricos encontrados, não achamos nenhum apontamento que retrate diretamente a consolidação das Zonas Urbanas. A expressão Além Linha/ Além Ponte apenas nos mostram que as primeiras áreas a se estabelecerem para além do Centro Histórico foram as Zonas Norte e Leste de Sorocaba.

Villaça (2007) aponta que os eixos urbanos, responsáveis por captar e dinamizar o movimento humano, têm um papel fundamental na expansão intraurbana ⁵⁵. A hipótese do autor sugere maior atenção ao deslocamento humano, que, para ele, é uma questão central na transformação do espaço urbano em escala interna. Sendo assim, a avaliação do crescimento populacional no entorno dos principais eixos viários nos ajuda a evoluir na questão dos zoneamentos em Sorocaba.

Considerado a importância dos eixos neste movimento, ressaltamos aqui que, com a indústria automotiva crescente no Brasil, a crise dos bondes foi a oportunidade das montadoras em ampliar sua produção. O limite da urbanização do Além Ponte (que até 1980 representava a área periférica urbana da Zona Leste) agora teria seu espaço preparado para uma nova forma de transporte.

Desativados definitivamente em 1959, os bondes são substituídos por ônibus coletivos, Sorocaba padroniza o transporte público que, aparentemente, tinha maior versatilidade de deslocamento no ambiente urbano, exigindo menores investimentos em curto prazo na primeira metade do século XX.

Muitos elementos estruturais de valorização do espaço urbano já estavam configurados em Sorocaba: a cidade apresentava calçamentos nas ruas, pavimentação, iluminação urbana, saneamento, entre outros elementos que vão estimular a necessidade do planejamento controlado para intermediar, através do poder público, o avanço do capital.

⁵⁵ Para Villaça (2007) o termo urbano e intra-urbano tem o mesmo sentido e significado, o autor mesmo achando o termo intra-urbano redundante, acaba incorporando esta terminologia em seu estudo por considerar que o “urbano” foi incorporado e exposto num contexto regional, numa escala mais macro nos estudos acadêmicos, comprometendo o urbano com os estudos regionais nas pesquisas contemporâneas. Villaça (2007, pág. 18).

Com a possibilidade do deslocamento humano pelas áreas que iam além das aglomerações do centro histórico, algumas imobiliárias começam o projeto de loteamento da cidade no início do século XX em direção ao “Além Linha”, região que foi loteada pela Imobiliária Melhoramentos (em 1950) e Imobiliária Espírito Santo (em 1956)⁵⁶.

Não encontramos nenhuma referência direta à origem do capital primário desses novos projetos de loteamento e expansão urbana. Internamente, consideramos que as grandes quantias de capital acumulado tiveram influência de importantes meios de produção ligados ao algodão, à feira de muares e ao comércio local. Em relação aos investidores externos, as origens do capital investido derivam de uma produção ainda mais diversificada, provavelmente ligada ao capital inglês ou à economia do ouro e do café.

Quanto às terras que eram negociadas Baddini (2001) aponta que

“...a camada dominante da sociedade sorocabana, que pela ausência de uma aristocracia rural era composta por ricos negociantes de fazendas secas e de tropas, continuou no controle da administração municipal, obtendo com isso a garantia de vantagens, como o controle sobre doação de terrenos urbanos, a regulamentação dos usos do espaço, a cobrança de impostos municipais, a criação de posturas”. Baddini (2001, pág. 37).

O controle e a regulamentação do espaço sorocabano seguia um padrão de reprodução que acompanhava um misto entre o estágio do capital colonial e o início do estágio em que o espaço seria moldado para articulação do capital industrial, estabelecendo uma rede complexa em Sorocaba envolvendo dois momentos, que, embora pertençam à mesma lógica, apresentam diferentes ritmos e exigem um padrão estrutural que podem entrar em conjunção ou conflito a depender da atividade a ser desenvolvida e os interesses ideológicos de determinado período histórico.

2.5 – A COMPLEXIDADE URBANA: A RELAÇÃO DOS DIFERENTES MOMENTOS DO MOVIMENTO DE REPRODUÇÃO SOCIAL NA CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO SOROCABANO

Entendemos aqui que o desdobramento do espaço urbano é resultado da convergência de diferentes tempos do movimento de reprodução social que se instalam

⁵⁶ Frioli, A. & Bonadio, G. (2004).

e dão determinadas características ao espaço. Esse fato tem seu ritmo e sua lógica determinada pelo estágio de produção e acumulação capital. Também é no espaço que se manifestam, de forma estrutural e abstrata, as dinâmicas ideológicas e culturais de determinada época.

No Centro Histórico, a complexidade dos períodos que determinam a reprodução social é maior. O fato é que o Centro Histórico concentra a maior quantidade desses momentos, essa complexidade se explica por sua ocupação ser pioneira na história urbana, ou seja, por ser o primeiro ponto de desenvolvimento urbano de determinado território, o centro histórico tende a aglomerar produções técnicas de diferentes temporalidades.

“O modo de produção organiza, produz, ao mesmo tempo em que certas relações sociais, seu espaço (e seu tempo). É assim que ele se realiza, posto que o modo de produção projeta sobre o terreno estas relações, sem, todavia, deixar de considerar o que reage sobre ele. Certamente, não existiria uma correspondência exata, assinalada antes entre relações sociais e relações espaciais (ou espaço-temporais). A sociedade nova se apropria do espaço preexistente, modelado anteriormente; a organização anterior se desintegra e o modo de produção integra os resultados”. Lefebvre (1981) apud Carlos (2001, pág. 70).

Como a produção em diferentes escalas e materializando determinados conjuntos técnicos em pontos específicos, o espaço vai também incorporando sua especificidade e apresentando uma morfologia caracterizada pela diversidade de atividades que vão se misturando e materializando determinadas formas, acumulando certas especificidades e dando origem à diferenciação espacial.

“Desse modo, a noção de produção traz questões importantes, pois seu sentido desvela os conteúdos do processo produtivo, os sujeitos produtores, os agentes da produção material do espaço, as finalidades que orientam essa produção no conjunto de determinada sociedade, bem como suas formas de apropriação. Tal produção distingue-se das outras em seu significado e, por essa razão, apresenta outras implicações. Se a produção tem por conteúdo relações sociais, tem também, uma localização no espaço. Assim, há produção do espaço e produção das atividades no espaço, portanto, as atividades se localizam diferencialmente no espaço, criando uma morfologia”. Carlos (2001, pág. 68).

Em Sorocaba, em seu processo de expansão das estruturas urbanas a partir de 1888, vemos que o desdobramento da mancha que ultrapassa os limites do Centro Histórico, iniciando o processo de ocupação complementar da estrutura central, mas diferenciados em nível de projeto, representando uma lógica que exigia maior fluidez,

estruturando bairros operários e ruas em um formato coordenado pela lógica de produção industrial, principalmente por influência das teceleiras, que tinham suas atividades inauguradas desde 1881.

Embora as indústrias tenham importante papel, devemos manter cautela quanto a esta avaliação, porque, além do capital industrial, Sorocaba também concentrava (e ainda concentra) uma base econômica muito forte pautada na oferta de serviços.

Os planejamentos urbanos que foram pensados nesse momento seguiam a lógica pautada em atender à demanda industrial. O espaço urbano reforça, a cada momento de modernização, as hierarquias e a divisão de classe. Isto ocorre por conta do acesso à modernização ser direcionada apenas a parte da população, o que distancia ainda mais as classes menos abastadas das estruturas que garantem a competitividade.

Os bairros operários de 1888, localizados na Zona Leste e Zona Norte do município tinham o equipamento infraestrutural mais precário em relação àqueles encontrados nas proximidades do Centro Histórico e Centro Expandido, dificultando o acesso aos equipamentos urbanos das pessoas que moravam nessa que poderíamos chamar de “primeira área urbana periférica” do município sorocabano.

Numa temporalidade mais próxima à década de 1920, nota-se que os equipamentos urbanos se estendem em direção à periferia urbana consolidada em 1888, aproximando essa área da região central e estabelecendo um fluxo de capital mais dinâmico nas “franjas” da urbanização. Um dos principais protagonistas dessas transformações foram os bondes elétricos inaugurados em 1915, que tendiam a aproximar as relações entre o Centro Histórico e a Zona Leste, que passa a ter, à sua disposição, uma nova técnica que redimensionava a questão do tempo-espaço de deslocamento em Sorocaba, ressignificando seu espaço frente à expansão municipal.

Nosso esforço neste primeiro momento do trabalho é em pensar como essas diferenciações foram se desenvolvendo no entorno dos eixos viários que surgem no estudo como articuladores do desdobramento da mancha urbana, dialeticamente sendo indutores e também induzidos pela produção e reprodução do espaço.

Em complementariedade aos eixos viários, temos os eixos férreos e, por um determinado período, as linhas de bonde, que se somavam à dinamização das diversas atividades que eram processadas em território sorocabano.

Grande parte das relações pendulares era dinamizada pelas linhas de transporte coletivo – os eixos intermediavam a produção e o deslocamento dos trabalhadores em seus movimentos de trabalho ou necessidades de consumo.

Os estudos de integração viária incluíam o bonde nos eixos viários criados para dinamizar a economia sorocabana no tempo das feiras de muares, portanto, a integração rodovia/ferrovia, no caso sorocabano, foi complementar. Mesmo existindo uma possível concorrência entre essas diferentes formas de escoamento, ambas atuavam com propósito de ampliar e dinamizar as diferentes atividades econômicas existentes em território sorocabano.

Em suma, as principais atividades no início do século XX em Sorocaba baseavam-se na produção teceleira e bens de consumo de abastecimento doméstico.

A dinamização dos fluxos nos eixos internos e de acesso a Sorocaba era um dos principais fatores que dava condições plenas de acumulação de capital para burgueses que quisessem multiplicar sua renda.

Sorocaba possuía dois pontos essenciais para o progresso de um investimento empresarial, um aglomerado urbano com grande mercado consumidor e a carência de serviços para garantir o abastecimento e a qualidade de vida do mercado habitacional crescente. Coincidência ou não, é em Sorocaba (no ano de 1881) que Francisco Matarazzo *“dá início a um império industrial comercializando banha de porco”*⁵⁷.

O interessante das ocupações históricas de consolidação do território é observar em Sorocaba a relação dialética entre as diferentes estruturas no processo de materialização do espaço, certificando a autenticidade do conceito de relação do novo com o velho no qual Santos (2014b) entende que:

“Nesse contexto, o velho, na região, são também os grupos sociais preexistentes e as suas formas particulares de organização social, econômica e do espaço. Eles constituem, desse modo, seja um obstáculo “natural”, seja, às vezes, um dado da expansão capitalista e exigem, desse modo, um tratamento especial, pois quando o velho não pode colaborar para expansão do novo, a lógica do capital manda que seja eliminado”. Santos (2014b, pág. 106).

Além dos elementos estruturados e concretizados em nosso território, soma-se o reflexo das atividades que aconteciam externamente, em diversas escalas, contemplando a totalidade que perpassa entre o local, regional, nacional e o global.

Desta forma, mesmo antes de 1970, período em que surgem estudos abordando a temática da globalização, é possível encontrar as dinâmicas de diferentes partes do processo produtivo que compõem um conjunto de atividades internas e externas ao território, interligadas pela unicidade sistêmica. Sorocaba se apresenta então como

⁵⁷ Couto & Castro (2004, pág. 62)

importante peça do funcionamento sistêmico, podendo, a partir do estudo sobre sua consolidação territorial, trazer-nos pistas mais completas para remontarmos, ao menos uma parte do *puzzle*⁵⁸, e avançarmos dentro da complexidade que é o sistema urbano no eixo Sudeste de Sorocaba.

Entender a totalidade que compreende as dinâmicas municipais da cidade nos ajuda a enriquecer a compreensão da somatória temporal das atividades que foram se centralizando na região de Sorocaba a ponto de tornarem o município uma importante área polarizadora dos municípios adjacentes. Um exemplo concreto dessa centralização econômica foi o reconhecimento do projeto de Lei Complementar 1.241, da Assembleia Legislativa de São Paulo, apontando como deferida a oficialização da RMS (Região Metropolitana de Sorocaba) em 08/05/2014.

A Região Metropolitana de Sorocaba (RMS), composta por 2.066.986 habitantes⁵⁹, é integrada pelos municípios de Alambari, Alumínio, Araçariguama, Araçoiaba da Serra, Boituva, Capela do Alto, Cerquilha, Cesário Lange, Ibiúna, Iperó, Itapetininga, Itu, Jumirim, Mairinque, Piedade, Pilar do Sul, Porto Feliz, Salto, Salto de Pirapora, São Miguel Arcanjo, São Roque, Sarapuí, Sorocaba, Tapiraí, Tatuí e Tietê⁶⁰.

As intervenções urbanísticas respaldadas na criação normativa da Região Metropolitana de Sorocaba aponta uma nova escala de centralidade, reforçando a importância de Sorocaba como o território que faz o pivô da articulação do crescimento regional (Mapa 11).

⁵⁸ Santos, M. (2012).

⁵⁹ Estimativas populacionais do IBGE 2015.

⁶⁰ Rosa (2016, pág. A9).

Mapa 11: Região Metropolitana de Sorocaba (RMS). Fonte: Mapa de autoria própria.

Entendemos que a centralização econômica em Sorocaba não foi uma escolha arbitrária por parte dos setores de planejamento dos governos estadual e nacional, Sorocaba ganha esse protagonismo por ter, historicamente, participação direta nas diferentes escalas da produção estadual e nacional, elevando-se na hierarquia desta rede urbana em nível metropolitano como consequência da divisão do trabalho em contexto regional.

“A lógica capitalista de acumulação, caracterizada pela minimização dos custos e maximização de lucros e apoiada no progresso técnico, suscita o aumento da escala de produção assim como da área onde esta se realiza. Amplia-se também a circulação, e a acessibilidade é redefinida em função dos novos modos de circulação. Verifica-se a valorização de certas localizações em detrimento de outras: mais do que isto, para cada atividade, nova ou transformada, há padrões locacionais específicos que melhor atendem a lógica capitalista. Como consequência algumas cidades perdem importância, enquanto outras são valorizadas; criam-se novos centros urbanos. Numa planície fértil e densamente ocupada, com produção agrícola negociada extralocalmente, define-se uma hierarquia de localidades centrais, enquanto as margens de baías de águas profundas desenvolvem-se centros portuários; próximos as jazidas de carvão emergem centros mineiros ou mesmo dotados de indústrias de transformação. A rede urbana reflete assim a divisão territorial do trabalho”. Corrêa (1989, pág. 49).

O resgate do processo de concretização dos fenômenos sob a perspectiva da totalidade nos permite retomar a interpretação histórica da paisagem, que, de imediato, apresenta-se de maneira fragmentada.

O olhar ontológico sobre o processo histórico tende a aprimorar a compreensão do movimento totalizante do Eixo Sudeste de Sorocaba em seu processo constante de desenvolvimento, onde, a partir deste movimento, podemos captar as mais diversas dinâmicas que se processam interna e externamente no território sorocabano. A compreensão da atual paisagem e a busca pelo seu conteúdo são um dos elementos indutores deste questionamento.

Embora a ocupação relativamente pioneira do território sorocabano em relação à sua região metropolitana traga determinados benefícios ao município, essa ocupação também apresenta contradições em várias escalas. No entanto, mais visíveis na escala intraurbana, porque, quanto mais antiga é a ocupação de determinado espaço, maior é a complexidade de sua compreensão, o que, na perspectiva urbana, transforma o centro histórico, ou seja, os primeiros espaços de enraizamento humano, no setor onde mais se encontram os diferentes momentos da reprodução social.

Carlos (2001) aponta a questão da complexidade das centralizações em alguns pontos específicos do espaço urbano ao avaliar as desigualdades que dão origem à metrópole polinucleada, argumentando que:

“...A questão da centralidade diz respeito à constituição de lugares como ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro. É uma forma nela mesma vazia que demanda um conteúdo, ou seja, as relações práticas, os objetos, os atos e situações. Demanda, portanto, simultaneidade de tudo que possa reunir e, conseqüentemente, acumular em um ponto ou em torno do espaço. Mas, na reprodução do espaço da metrópole, produz-se novas centralidades que surgem como nós articuladores de fluxos e lugares de acumulação e, de outro lado, apresentam uma estrutura menos complexa que o central; a polinucleidade da metrópole se reproduz, portanto, de modo desigual”.
Carlos (2001, pág. 177).

Em Sorocaba, mais precisamente na delimitação do Centro Histórico, encontramos concentradas as maiores quantidades de estruturas que transcendem o tempo e representam diferentes momentos e demandas que fizeram parte da história do município, portanto, o Centro Histórico é o ponto mais complexo do município, exigindo maior atenção dos setores de planejamento para uma articulação qualitativa desse espaço, numa tentativa de adequar antigas estruturas às novas demandas de fluidez para a reprodução do capital.

Existem também outros centros, que chamaremos de subcentros, concedidos em momentos posteriores ao desdobramento da mancha urbana. Estes também resguardam sua complexidade, porém, por se materilizarem na mancha urbana no tempo posterior ao do Centro Histórico (mas também em outro estágio da acumulação capitalista), o distanciamento do período de consolidação do município delega às subcentralidades a fluidez diferenciada, mais compatível com o atual estágio da acumulação.

O município sorocabano apresenta a concretização da dinâmica de subcentralização, a partir da década de 1990, na região do Campolim, localizado na Zona Sul do território. Neste momento, deixaremos essa reflexão para o capítulo III deste trabalho que compreende aspectos do processo urbano de 1914 a 2007.

Antes de avançar para o processo de subcentralização, pretendemos identificar os agentes que atuam através de regularizações normativas. A parceria entre as instituições legislativas e os agentes de especulação determinam os tipos de atividades a serem executadas em cada ponto da cidade, coordenando sua transformação a partir dos interesses convergentes entre esses atores.

Apontaremos o movimento regulativo de acordo com as transformações espaciais que se materializaram no Eixo Sudeste de Sorocaba, revelando uma transformação espacial coordenada pela conjunção dos interesses econômicos, ideológicos e estratégias que visam à manutenção de poder.

Em Sorocaba, o primeiro planejamento pensado em contexto urbano surge em 1914⁶¹ com o Plano de Desenvolvimento, num projeto mais simples que os atuais estudos que compõem o Plano Diretor Municipal, mas que já sinalizam a necessidade da gestão na transformação do espaço, onde a estruturação concebida para atender ao mercado de muar deveria ser repensada para atender às novas demandas de reprodução capitalista na segunda metade do século XX.

As parcerias entre os agentes de especulação imobiliária e a classe política fundamentam-se em interesses individuais, isto ocorre por meio de articulações e informações privilegiadas concedidas pelas classes dominantes. A manutenção do poder dominante estrutura na cidade os equipamentos urbanos que determinam privilégios apenas a uma parcela da sociedade, normatizando o espaço urbano e o transformando em uma mercadoria, representando a possibilidade de ampliação do capital pela renda da terra.

⁶¹ Frioli & Bonadio (2004, pág. 274).

CAPITULO 3 – OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA E AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NO EIXO SUDESTE DE SOROCABA ENTRE 1914 E 2014.

Encontramos imbricadas nas transformações espaciais um conjunto de regras que normatizam o processo de expansão urbana. Em Sorocaba, embora a transformação primária de expansão tenha início através populações nativas, seguido do ciclo dos bandeirantes e tropeiros que por estas áreas realizavam suas atividades, foi somente em 1914 que começaram os planos estratégicos de desenvolvimento. Tais planos tinham, como objetivo, aperfeiçoar o espaço urbano de Sorocaba para garantir a fluidez e a reprodução ampliada. Parte deste o processo foi materializado no espaço, sendo assim, através das normas espaciais, podemos captar indicativos dos processos que culminaram na materialização da estrutura urbana do Eixo Sudeste de Sorocaba.

Esperamos, neste capítulo, dialogar as formas concretas de parte do espaço sorocabano com os movimentos abstratos da totalização dos períodos. No caso, faremos este esforço para captar possíveis relações entre a norma (abstrato) e espaço urbano materializado.

Acreditamos que a produção normativa destinada à transformação do espaço urbano tenha, como fundamento, dinamizar o território, acelerar a acumulação e ampliar o controle governamental sobre as partes internas de sua fronteira administrativa, sendo este processo coordenado pela lógica capitalista de acumulação, tal racionalização é centralizada e se concentra em determinados pontos específicos do espaço urbano, gerando desestabilizações sociais, materializando desigualdades e estabelecendo hierarquias entre os equipamentos urbanos e os indivíduos.

Existe também o conflito imbricado nas próprias formas, que apresentam especificidade em determinadas temporalidades, exigindo do ato de modernizar o espaço urbano e a criação ou ressignificação das formas previamente concretizadas.

Em Sorocaba, o período primário, subsequente às feiras e à era industrial, deixaram marcas que antecederam a etapa do capital financeiro. Até hoje estruturas de períodos antecedentes a este ultimo estágio do capital demarcam sua passagem materializada no espaço urbano sorocabano.

A partir de tais formas, podemos observar algumas das transformações ocorridas no município, a consequente produção de estruturas de determinados períodos

nos permitem estabelecer comparativos entre as formas e os conteúdos⁶², formas estruturais de períodos antecedentes ao ultimo estágio da acumulação que podem incorporar diferentes lógicas no decorrer do processo histórico de transformação do espaço, a depender da necessidade da produção e reprodução de determinado momento.

No Eixo Sudeste de Sorocaba, configura-se um canteiro de obras que exploraremos em nível empírico e demonstrativo no capítulo 4 deste trabalho, mas acreditamos que, para elevar o debate para a esfera empírica, precisamos nos debruçar sobre quais foram as condições impostas para o processo de ocupação e uso do espaço materializado em nosso recorte, feito isso, acreditamos que tenhamos condições mais sólidas de dialogar a forma do espaço com as demandas de determinados períodos que envolvem o processo transformação espacial.

Adiantamos que evidenciamos, a princípio, que há um processo higienista e racionalizado em curso, estrategicamente elaborado pelos agentes transformadores do espaço, fato que parece centralizar o poder em determinados grupos que respondem pelas intervenções espaciais em escala municipal.

Kozen (2013) faz uma importante observação em relação ao estudo das normas urbanas e sua respectiva ausência nos debates sobre urbanização que, muitas vezes, prende-se apenas a um discurso preso às esferas socioeconômicas.

“There is now an emerging socio-legal literature, particularly in the field of legal geography, addressing the intersections between norms regulating public spaces and the exclusion of particular social actors. Nevertheless, conflicts over public spaces are frequently studied in isolation from the broader socio-economic context interfering in the production of the cities in which they are situated. Often missing in the debates over public space regulation, is an analysis of the ways in which norms and normative action influence the patterns of uneven development that affect the interior space and can be understood in relation to other social processes that take place in structuring the urbanization of cities”. Kozen (2013, pág. 28).

O crescimento racionalizado é coordenado por conjuntos normativos que visam estabelecer a ordem, especificando o que pode ou não ser realizado em determinadas áreas a depender do interesse e das necessidades de cada período histórico.

O professor Ricardo Mendes Antas Júnior, ao avaliar a formação do direito ocidental, lembra-nos de que

“Os sistemas normativos produzem o território. E, do mesmo modo, observa-se que o território, por reunir a intencionalidade, humana e a

⁶² Santos (2014a)

espontaneidade da natureza, demanda a produção intensa de normas”.
Antas Jr. (2005, pag. 82).

Se a transformação do espaço tem como motor um movimento único e totalizante, a transformação normativa também se enquadra como uma variante/determinante desse movimento. Na questão urbana, as normas direcionam-se em elaborar regras de avanço planejado (racionalizante), numa dialética entre a sociedade, capital e espaço. Por um lado, a norma pode servir de barreira ao capital, não dando total liberdade ao avanço “selvagem” do capitalismo para qualquer área do território urbano; por outro lado, os legisladores são, muitas vezes, aliados do setor privado, o que compromete a formulação dos benefícios sociais.

O resultado de normas elaboradas pelo viés empreendedor concentra investimentos e ações em determinados pontos específicos do espaço (de interesse aos investidores), baseado em princípios individuais, geralmente almejando o lucro ou a manutenção do poder. O estado do bem estar social parece se confundir com o estado do bem estar empresarial.

Julgamos necessário o levantamento das normas desenvolvidas e transformadas em Sorocaba ao longo de 1914 a 2014 (data do primeiro ao último projeto de regulamentação de uso e ocupação do espaço). Entendemos que, a partir deste levantamento, poderemos revelar com mais clareza os interesses que impulsionam a transformação do espaço, ampliando o campo de reconhecimento para alguns fatores que determinaram certa especificidade ao Eixo Sudeste em relação ao restante do território sorocabano.

Consideramos a aproximação com os planos de desenvolvimento como fundamental para que avancemos para a quarta e última parte de nosso trabalho, onde veremos como a atualização normativa dos planos surtiram efeitos no que diz respeito às transformações recentes do Eixo Sudeste de Sorocaba até o presente momento (2017).

No entendimento de que o comportamento espacial nos aproxima do movimento totalizante, acreditamos que a produção normativa também é uma engrenagem da totalidade, sendo assim, iremos expor, em ordem cronológica, parte da história normativa das leis que consideramos ser de forte impacto às transformações do espaço urbano. Dito isto, selecionamos alguns dos principais momentos destas mudanças (conforme demonstra a tabela 02).

1914 – Plano de Desenvolvimento.
1950 – Código de obras de Campelo e suas mudanças no traçado urbano
1963 – Plano piloto de desenvolvimento do município – Lei 1194 – 20/12/1963
1964 – Início da elaboração do novo Plano Diretor junto ao código de obras
1966 – Aprovação do código de obras
1971 - Lei nº 1672 de 23 de dezembro de 1971. – Aprovação do novo Plano Diretor Integrado.
1982 – Plano não apresentado na Câmara.
1990 – Lei orgânica estabelece a necessidade de um novo plano diretor.
2004 – Lei nº 7.122, de 2 de Junho de 2004 Plano Diretor de Desenvolvimento Físico territorial do município.
2007 – Aprovação do Plano de 2004.
2014 – Atualização do Plano Diretor de 2007.
Tabela 02: Leis de Uso e Ocupação do Solo em Sorocaba de 1914 até 2014. Fonte: Tabela de autoria própria baseada no acervo legislativo da Prefeitura de Sorocaba.

No decorrer das atualizações normativas, o uso do espaço urbano também acompanha as exigências impostas por tais inovações, garantindo possibilidades para o planejamento que busca a reprodução ampliada do capital. Ao mesmo tempo em que a expansão urbana exige a modernização normativa das normas, também induz à transformação do uso e ocupação do espaço, criando ou ampliando as regiões delimitadas para usos específicos (produção, moradia, proteção ambiental, etc.).

Entendemos que a região é uma delimitação que pode variar conforme o contexto das transformações espaciais⁶³. Para evidenciar esta afirmação, basta fazermos o exame na documentação existente nos registros históricos de Sorocaba, onde encontramos exemplos dessas transformações. – em ambos os casos, notamos o conjunto de normas urbanas coordenando um movimento totalizante de reprodução social. Como exemplo, basta estabelecermos o comparativo entre região industrial definida no código de obras de 1950 com a atual delimitação de uso industrial do município (2017).

⁶³ Lencioni, 2014.

Mapa 12: Região Industrial de Sorocaba em 1963. Fonte: Mapa de autoria própria baseado no esboço do Plano Piloto de Desenvolvimento de 1963 de autoria de Emerson de Godoi Soares, disponível em Frioli & Bonadio (2004, pág. 276).

Mapa 13: Região Industrial de Sorocaba, 2017. Fonte: Mapa de autoria própria baseado no mapa de Zoneamento Municipal do Plano Diretor de 2014.

Percebe-se que a região industrial de 1963 foi suprimida pela urbanização, num processo relativamente lento e complexo, que exige um padrão de organização mais eficiente e detalhado a partir do momento em que surgem “novas peças no mesmo tabuleiro urbano”.

Nossa proposta, nesta etapa do trabalho, é buscar, nas normas de planejamento urbano, a necessidade do período e os possíveis interesses por trás da outorga do direito ao uso e transformação do espaço – direitos e remanejamentos urbanos que foram produzidos de acordo com a demanda dos grupos sociais dominantes de cada período histórico, estabelecendo valores e organizações hierárquicas.

A diferenciação das significações espaciais e a concentração de investimentos são os caminhos que nos ajudam a compreender o ritmo e as diferenças estruturais da produção do Eixo Sudeste em relação às outras zonas urbanas do município sorocabano.

Além dos aspectos internos ao território, também fazemos aqui o esforço para captar possíveis movimentos externos aos limites políticos de Sorocaba, que também foram responsáveis pelas transformações urbanas neste município.

A exemplo das intervenções externas que podem afetar as transformações internas do território, podemos resgatar as emendas propostas pelo Prefeito Antônio Carlos Pannunzio (que o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo derrubou em 2017). A proposta previa a redução de lotes, mudanças de zoneamento e instalação de igrejas no território de Sorocaba⁶⁴.

Através do estudo sobre das transformações normativas, esperamos esboçar possíveis justificativas da atual configuração da paisagem das zonas que compreendem o eixo Sudeste de Sorocaba, percorrendo o caminho que concentrou o conjunto normativo e técnico em alguns pontos específicos do município, fato que automaticamente promove a desigualdade e configura um ambiente urbano seletivo e com condições diferenciadas, sendo estas as principais características da segregação.

3.1 – A NORMATIZAÇÃO DO ESPAÇO SOROCABANO PELO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1914.

O direito à regulação e à transformação do espaço interno por parte dos gestores municipais passa a ser possível a partir do Art. 68 da Constituição dos Estados Unidos

⁶⁴ Júnior, W. Jornal Cruzeiro do Sul do dia 08/02/2017.

de 1891, que afirma que “*Os Estados organizar-se-ão de forma que fique assegurada a autonomia dos municípios em tudo que respeite ao seu peculiar interesse*”⁶⁵.

O início do século XX foi um momento de superação para Sorocaba, principalmente em questões de salubridade. Naquele momento, o município se recuperava do surto da febre amarela (resgatado o capítulo 2 deste trabalho), sendo esse período um momento de desaceleração na economia e na reprodução social.

Misturado às necessidades básicas da sociedade local, os interesses econômicos se apegavam à ideia de planejar o espaço para o novo momento industrial (lembrando que a última teceleira que configurou a “Manchester Paulista” foi inaugurada em 1914). Essa aproximação era importante para que o interesse dos investidores coincidissem o discurso com as reivindicações sociais. Esse movimento faz com que, em muitos casos, os interesses individuais de segregar as classes mais pobres fossem justificados com o discurso do bem geral, como foi o caso da geração de impostos para “contenção de problemas vinculados à saúde pública” daquele momento.

Numa escala global, esse período também coincide com o final da Primeira Guerra Mundial, portanto, o ambiente político para o ideal liberal era favorável, uma vez que oposições ideológicas teriam sido abafadas pela derrota nas trincheiras.

Nos planos de desenvolvimento urbano de 1914, o território se encontrava sob gestão de Nascimento Filho (1914-1921 e 1938-1943)⁶⁶. É nessa gestão que encontramos o primeiro trabalho concreto de um conjunto normativo municipal que se alinhava diretamente com as ordens determinadas pelas escalas estadual e nacional. O padrão de divisão do município em zonas inseria o espaço urbano de Sorocaba no movimento de organização do território brasileiro.

Através dos planos de Nascimento Filho, Sorocaba é dividida em três zonas, Zona A, Zona B e Zonas Invisíveis. Respectivamente, a primeira mais próxima aos equipamentos urbanos englobando o que hoje consideramos Centro Histórico; a segunda (Zona B) era mais distante destes equipamentos urbanos, situada nas franjas do desenvolvimento. Contudo, ambas se enquadravam no que podemos considerar enquanto área urbana da Sorocaba do início do século XIX.

A terceira subdivisão do município no Plano de Desenvolvimento de 1914 foram as “zonas invisíveis”, que recebiam esse nome por “*não ser considerada parte*

⁶⁵ Brasil, Constituição dos Estados Unidos de 1881. A referência da ligação entre a constituição e o Plano de Desenvolvimento de 1914 está em Monteiro & Mattos (2015).

⁶⁶ Carvalho, pág. 178, 2006.

integrante do espaço urbano”⁶⁷, ou seja, as áreas que ficaram na reserva por uma questão racional do momento em que o distanciamento do centro não fazia sentido para a elite local e os capitalistas industriais, principalmente pela dificuldade de acesso aos equipamentos urbanos que a distância impunha, postergando esses investimentos para momentos posteriores da urbanização onde os recursos técnicos permitiram a redução tempo-espaço pelas novas possibilidades de deslocamento.

Materializada no processo histórico de ocupação de Sorocaba, a diferenciação hierárquica do espaço se revela na paisagem; as normas coordenam e justificam a produção diferenciada do território, sendo que a Zona A pagava impostos superiores à Zona B, estabelecendo, através da lei e do discurso desenvolvimentista, a ocupação de classes diferenciadas pelo território, uma vez que as classes de menor poder de consumo ficavam inibidas em habitar as áreas mais próximas ao centro por conta do alto custo de vida. Ao analisar este período de Sorocaba, Carvalho (2006) aponta que

“A Codificação das Leis da Câmara Municipal de Sorocaba e os Relatórios da Prefeitura se constituem como dois documentos fundamentais para se compreender o sentido das reformas implementadas pelo prefeito. As Leis da Câmara Municipal, editadas em 1915, expressam um desejo de organizar o município a partir de uma série de equipamentos modernos. Prescrições que, ao fim e ao cabo, não significam outra coisa se não o desejo de interiorização de uma série de valores das modernas sociedades burguesas. Vários artigos são dedicados às normas de construção das casas, prédios e padronização dos passeios públicos. Sapés, rótulas, postigos, porteiros e muros de taipas são combatidos. A administração de Nascimento Filho tinha obsessão em transformar a cidade do ponto de vista arquitetônico, fazendo desaparecer as construções de estilo colonial, consideradas antiquadas. Um capítulo todo é dedicado à repartição de águas e esgotos, tratando dentre outros tópicos, da padronização, instalação e uso dos banheiros e gabinetes para latrina, equipamentos fundamentais para uma cidade com [foros de civilizada e higienizada]”. Carvalho, 2006, pág. 181.

Um desses movimentos que buscavam trazer para Sorocaba o ar de modernidade foi a revisão dos arruamentos por conta da chegada do automóvel em 1905. No entanto, a difusão deste novo meio de locomoção para burguesia sorocabana ocorre por volta de 1912 e 1913.

A padronização do automóvel como principal meio de deslocamento nas áreas centrais (que, além dos equipamentos urbanos, também centralizava a elite local) passa a estabelecer o conflito entre o carro de boi com os moradores da área central que passaram a exigir medidas do poder público. A exigência da burguesia instalada no

⁶⁷ Monteiro, & Mattos, pág. 12, 2015.

Centro são atendidas com um conjunto de normas que limitava a entrada dos carros de boi em alguns pontos da região central do município.

Evidentemente, uma transição deste porte não acontece pacificamente. O conflito entre as velhas e as novas formas de deslocamento já se mostrava iminente pelas sanções normativas. Bastou pouco tempo para uma reação por parte dos carroceiros: a paralisação das carruagens sinalizava que, mesmo sendo substituídas pelos automóveis, ainda representavam uma importante peça na distribuição da produção industrial e agrícola.

O Plano de Desenvolvimento de 1914 claramente trazia a proposta de racionalizar o espaço e preparar Sorocaba. As exclusões e o acesso parcial aos equipamentos urbanos novamente eram escamoteados pelo discurso desenvolvimentista. Parte deste discurso é resgatada por Carvalho (2006) em uma notícia de 1917 ao *Jornal Cruzeiro do Sul* que se refere à prestação de contas da gestão municipal aos cidadãos sorocabanos.

*“ O Sr. Capitão Prefeito Municipal faz sentir a grande reforma por que está passando a nossa urbs de uns tempos para cá, reforma que soube fazel-a perder o aspecto colonial, conduzindo a hygiene...o grande desenvolvimento da cidade, onde tudo se transforma rapidamente, obedecendo a esthetica, hygienem, conforto, com atividade senore crescente do seu commercio, industria e agricultura....Sorocaba passando, como atesta o seu invejável progresso, por ser uma transição gradativa, do estado apático em que se acelerava, para o actual em que os seus recursos próprios, pelas forças vivas de todos os ramos de actividade humana, podem collocar-a em posição de destaque no agregado de municípios, que formam o nosso excepcional Estado, terá como consequência desse facto, indubitavelmente, a satisfação de reconquistar o seu nome, outrora tão conhecido e citado...” Relatório apresentado à Câmara Municipal de Sorocaba pelo Prefeito Augusto César do Nascimento Filho”. *Cruzeiro do Sul*. 15 de janeiro de 1917 apud Carvalho, 2006, pág. 184.*

Neste resgate histórico, percebemos nitidamente as políticas higienizadoras sendo subsidiadas pelo discurso do bem geral, ideias que promoviam a discórdia entre a população afetada e facilitava a racionalização do espaço em favor das vontades da elite local.

Alguns argumentos que demonstram a insatisfação da elite local em relação aos carros de boi também são resgatados por Carvalho (2006), que relembra outra reportagem do *Cruzeiro do Sul* de 1914 num texto em que ficam expostos alguns incômodos dos habitantes do centro com os ruídos produzidos pelos carros de boi. A argumentação termina salientando que uma cidade como Sorocaba deveria pensar em

alternativas de transportes que fossem condizentes com o título de cidade moderna. Vejamos a reportagem na íntegra:

“De longa correspondência publicada houtem pelo <Estado de São Paulo> e enviada desta oidade pelo seu correspondente, transoveremos o seguinte:

<<O snr. dr. José Maria Gomes, médico – aqui residente, publicou no <Cruzeiro do Sul>, um artivo demonstrando as inconveniencias às quaes está exposta a população devido ao barulho entontecedor que produzem os carros de eixo movel, usado pelos lavradores do municipio.

Há pouco tempo alguém teve a idéa de promover um abaixo assignado, que seria remetido ao snr. capitão prefeito municipal, solicitando medidas que prohibissem o transito, pela cidade, desses ronceiros vehiculos. A idéia, entretanto, não teve execução, por motivos que ignoramos.

Mesmo que a intenção essencial do fracasso pedido fosse boa, entendemos que os poderes municipaes competentes não devem atender <<in totum>> à pretensão, caso ela seja exposta nalgum tempo, pois comprehende-se as dificuldades que adviriam aos lavradores para a introdução dos seus produtos no mercado local e mais embaraçados ficariam ainda os portadores de lenha às fabricas daqui e ao consumo do publico.

Longe de pretender dictar medidas á prefeitura, lembramos simplesmente que todo o mal proveniente do chiar dos carros de bois desaparecia com facilidade, e sem lesar interesses alheios, desde que o executivo municipal obrigasse aos carreiros o uso de graxa ou óleo no eixo dos seus vehiculos, destruindo assim o efeito de atricto.

*Presentemente, com o grau de progresso a que attingiu, Sorocaba já não pode mais suportar esses costumes antigos conservados pelos que vivem longe da cidade. E como a transformação radical no serviço de transporte é um problema que precisa, principalmente no interior, de estudo demorado e execução espaçada, cremos que nossa idéa, singela e perfeitamente viável, obterá a atenção do snr. capitão prefeito municipal”.
Autor Desconhecido⁶⁸, Cruzeiro do Sul (20/05/1914).*

A distribuição das classes em zonas específicas do território sorocabano foi indutora e também induzida pelo conjunto normativo que regulamentava este tipo de segregação espacial.

Entendemos aqui que a segregação não é algo inerente ao desenvolvimento social, ela é uma necessidade do modelo de reprodução capitalista que seleciona progressivamente os espaços a serem incluídos nos novos circuitos de produção que são determinados e transformados de acordo com as necessidades da ampliação da mais-valia, assim como vimos na questão do incômodo gerado pelo carro de boi, outrora fundamental para a reprodução das elites localizadas no centro urbano.

Corrêa (1989b) sinaliza que a segregação residencial pode ser arquitetada pelo Estado, contudo, a existência das classes dominantes tem um papel dual no ato da

⁶⁸ Nos Jornais dessa época os colonistas não tinham o costume de assinar as reportagens, tendo apenas como registro oficial o nome do jornal o número da edição e alguns organizadores.

segregação na medida em que esta classe se autossegrega em condomínios e locais de lazer e serviços de acesso restrito mas também atua para além das muralhas que os cercam uma vez que os cidadãos mais abastados também controlam o “mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano. Indiretamente atua através do Estado”⁶⁹.

O aproveitamento potencial do zoneamento como ferramenta de controle pelas classes dominantes já foi teorizada por outros autores, como Villaça (2015), quando lembra que:

Outra referência ao surgimento do zoneamento no Brasil, é a partir do final da década de 1910, quando se deu a utilização dessa normatização urbanística, através da divisão da cidade em zonas diferenciadas quanto ao uso do solo, e à volumetria das edificações, categorizadas, de acordo com o ordenamento da evolução urbana, pelos novos Regulamentos de Construção aprovados para os principais centros brasileiros. No Rio de Janeiro, então Distrito Federal, foi estabelecido pelo prefeito Amaro Cavalcanti, o Decreto nº 1.185, de 5 de janeiro de 1918 que fixou as três zonas: urbana, suburbana e rural. Em São Paulo, a Lei nº 3.427, de 19 de Novembro de 1929, mais conhecido como código de Saboya, estabeleceu o primeiro zoneamento urbanístico propriamente dito. Os regulamentos de construção da década de 20 possibilitaram a transformação do espaço urbano ao introduzirem as suas determinações o zoneamento urbanístico, onde a cidade foi dividida em áreas (zonas) diferenciadas por sua normalização”. Villaça, 2015, pág. 178.

Pela datação das políticas de normatização do espaço que Villaça (2015) nos demonstra, percebemos que o Plano de Desenvolvimento de Sorocaba antecede à própria transformação normativa no contexto geral do Estado, sendo Sorocaba uma das pioneiras em divisão normativa do espaço urbano no Brasil, zoneamentos que foram e continuaram sendo estruturados desde 1914, movimento embrionário do que seria o Código de Obras de 1950.

3.2 – O CÓDIGO DE OBRAS DE 1950

O Código de obras de 1950 revela algumas inquietações da elite local que ficaram pendentes no primeiro Plano de Desenvolvimento de 1914. Alguns autores,

⁶⁹ Corrêa (1989b, pág. 64).

como Frioli & Bonadio (2004), apontam que o Código de Obras de 1950 foi o primeiro projeto que tinha como objetivo “*disciplinar e orientar a expansão da cidade*”⁷⁰.

A afirmação de que o Código de Obras de 1950 teve mais peso no planejamento urbano se justifica porque o Plano de Desenvolvimento de 1914 se preocupava apenas em organizar Sorocaba em zonas urbanas, estabelecer valores e disciplinar as atividades que poderiam ou não ser realizadas em determinados pontos do território. Já o Código de Obras foi além deste primeiro zoneamento, incorporando regras e modelos que deveriam ser padronizados para a expansão homogeneizadora – as diferentes formas deveriam se complementar quando concretizadas no espaço urbano.

Haja vista essas considerações, entendemos que o Código de Obras de 1950 faz parte do desenvolvimento normativo e totalizante que se liga diretamente às transformações do espaço.

A criação desse Código acompanhava o desdobramento das novas demandas de reprodução ampliada, ou seja, vemos no Plano de Desenvolvimento (de 1914) e no Código de Obras (de 1950) a relação de complementaridade.

Entendemos que, dentro deste processo normativo interno, outros fatores determinantes ocorriam externamente às transformações do território. Autores, como Carvalho (2006), também contextualizam os movimentos de transformação do espaço urbano sorocabano com os ocorridos externos ao território em escala nacional e internacional. A exemplo, podemos resgatar o desenrolar da Segunda Guerra Mundial. Com os países voltados ao conflito e as incertezas da Guerra, aumentava a desconfiança numa possível frustração nos planos de Nascimento Filho. Em relação às modernizações urbanas, as inquietações por mudanças foram retomadas em escala global ao término da Guerra, assim, possivelmente neste movimento “... o Código de Obras de 1950, que veio substituir as posturas municipais de 1914 representou o fim de uma era”⁷¹.

Um dos principais responsáveis por essa atualização normativa é atribuída ao Engenheiro Eraldo Couto Campelo⁷², que, junto à prefeitura, nesse momento, chefiada por Doutor Gualberto Moreira (1948 – 1950) e pelo prefeito Armínio de Vasconcellos Leite (1951- 1951), começa o trabalho que tinha, como objetivo, intensificar o controle e a presença da prefeitura no território sorocabano.

⁷⁰ Frioli & Bonadio (2004, pág. 274).

⁷¹ Carvalho (2006, pág. 181).

⁷² Frioli & Bonadio (2004, pág. 274).

A elaboração desse novo Código de Obras teve como referência projetos de outras cidades que já avançavam nessa questão (como São Paulo, Curitiba e outras capitais brasileiras), fato que tenderia a aproximar o ritmo de Sorocaba com as cidades mais influentes do Brasil, reforçando a presença sorocabana na economia do Estado de São Paulo, subsequente à maior participação no produto interno bruto de Brasil e captação de recursos para o investimento interno do território sorocabano.

O novo Código

....instituiu na cidade três Zonas Residenciais, duas Zonas Comerciais – uma principal e outra secundária – e as Zonas Industrial e Agrícola. A lei criou também as primeiras obrigações a que ficavam sujeitos os loteadores. O único dever destes, até então, era reservar 10% da área a ser desmembrada para arruamento. O Código obrigou-os a reservar espaços para jardins, praças e prédios públicos em especial escolas”. Frioli & Bonadio, 2004, pág. 275.

Nota-se, nesse momento, a ampliação da complexidade do espaço urbano de Sorocaba, fruto da rede de relações sociais e econômicas que também se expandiam com diversificação cultural e ideológica.

Constatamos aqui que o novo conjunto normativo era uma demanda desse vigente momento – Sorocaba não mais poderia ser regida por regras elaboradas ao ritmo de 1914; os novos desdobramentos e a necessidade da reprodução ampliada demandavam um novo conjunto normativo que viesse a condizer com o ritmo das cidades modernas de 1950.

Emprestando o conceito do novo e do velho do professor Milton Santos (2014b), notamos que o conjunto de regras atualizadas passa a compor o conjunto normativo pré-existente, assim como ocorre com as heranças materiais de outras temporalidades na produção espacial. Embora exista a tendência da atualização normativa, não podemos ignorar o fato de que, assim como as estruturas fixas, a norma também pode transcender determinados períodos históricos. Para comprovar esta argumentação, basta observar que o atual Código de Obras (2017) é o mesmo desde 1966.

Acompanhando o movimento de reprodução social no espaço, as normas urbanas tendem a ser atualizadas para atender a novas demandas econômicas e sociais; por outro lado, o conjunto normativo assegura o núcleo duro da distribuição desigual. Isto ocorre porque o princípio da maioria das leis serve apenas para uma porção do território (diferenciado no zoneamento), regulamentando e concretizando a distribuição

desigual por privilegiar determinados agentes. Desigualdade, centralização e segregação são regulamentadas antes de serem materializadas no espaço urbano.

Embora seja um dos pioneiros na conjuntura normativa urbana do município, o Código de Obras de 1950 foi quase que completamente atualizado em 1966, sendo este o conjunto normativo mais duradouro, utilizado, como lembramos acima, como parâmetro de crescimento urbano até os dias de hoje (2017).

3.3 - O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1966

A modernização e a participação crescente de Sorocaba na economia do Estado ampliavam a rede de relações entre o município e as mais diversas atividades metropolitanas. É dentro dessa teia de relações que vários pesquisadores se unem ao poder executivo para elaborar um novo Plano Piloto de Desenvolvimento – este projeto seria integrado ao novo Código de Obras para que viesse a dinamizar o estágio da acumulação da década de 1960.

Durante os primeiros estágios da avaliação do território, os pesquisadores constataam o aumento de 73,6% para 86,7% da população que residia na Zona Urbana da cidade⁷³. As grandes indústrias do início do século XIX transformaram Sorocaba em uma “*cidade de operários e industriais*”⁷⁴.

Para demonstrar prática e teoricamente que Sorocaba acompanhava esse desenvolvimento, a Prefeitura atualiza os projetos de planejamento urbano no mandato de Benedito Camargo Campos (1962 – 1963), que ganha prioridade nos debates dos gestores e é aprovado somente durante o mandato de Armando Pannunzio (1964 – 1969), que passa a investir pesado no Novo Plano de Desenvolvimento integrado ao Código de Obras criado em 1963. A ideia era continuar atraindo novas atividades produtivas para dar continuidade ao avanço técnico já existente no município, criando novas formas e ressignificando algumas das antigas estruturas.

A década de 1960 demarca forte atualização normativa na cidade de Sorocaba no que diz respeito às normas voltadas à reprodução do urbano, algumas delas pensadas por equipes que almejavam planos de longo prazo. Assim se anunciava o devir do território sorocabano.

⁷³ Frioli & Bonadio, 2004, pág. 276.

⁷⁴ Idem

A necessidade de ampliar a fluidez já demonstra ser um problema real deste período. O Jornal Cruzeiro do Sul de 23 de Novembro de 1966 trazia uma notícia sobre a retirada da antiga ponte que dava acesso do Centro para a Avenida São Paulo (Zona Leste), para a substituição por uma ponte nova e moderna, que futuramente seria denominada de ponte Francisco Dell’Osso.

“A prefeitura através dos servidores da secretaria de obras, iniciou ontem os trabalhos de ‘limpeza’ da ponte velha do rio Sorocaba, que dentro de alguns dias estará saindo sobre os golpes de demolição da turma de demolição da empresa que construirá a ponte nova” Autor desconhecido, Jornal Cruzeiro do Sul 23/11/1966.

Através de um grupo de pesquisadores, forma-se a equipe multidisciplinar intitulada Sagmacs, coordenada pelo Padre Lebre. Sua função era elaborar projetos de urbanismo para atender às demandas de ampliação da mancha urbana de Sorocaba.

Os resultados desses estudos constituíram a Lei Municipal nº 1.194/1963, que destinava uma área de 4.170 hectares à urbanização, projetado para aproximadamente 400 mil pessoas, número demográfico que só seria atingido próximo a 1995 (Gráfico 02).

Ao que percebemos, uma das mudanças mais expressivas nos planos desse momento é a delimitação das áreas onde seriam incorporadas a Marginal Dom Aguirre, atualmente um dos principais pontos do fluxo urbano do território de Sorocaba.

A definição dos equipamentos que deveriam formar a nova rede urbana de Sorocaba apontava para um novo ritmo, muito mais dinâmico e próximo da contemporaneidade. Desenhavam-se as novas formas, assim como suas virtualidades, captadas em momentos posteriores e configuradas no que poderíamos chamar de atual momento da mancha urbana de Sorocaba.

O plano definia espaços para oito grandes equipamentos: O centro médico hospitalar, que já existia tendo como núcleo a faculdade de medicina de PUCSP; o Jôquei Clube, no Alto da Boa Vista; Centro Cívico, que previa a instalação da Prefeitura, Câmara e Fórum no local onde hoje se acha o shopping center da av. Afonso Vergueiro; estações rodoviária e ferroviária, jardins zoológico e botânico, a criação de um terceiro cemitério municipal, estádio de futebol e aeroporto, também previamente existente". Frioli & Bonadio (2004, pág. 278).

A Lei 1.194 (de 20/12/1963) determinava para Sorocaba a intensificação do controle no desenvolvimento urbano. O acompanhamento no desdobramento da mancha deveria ser conduzido a partir da elaboração de um novo Plano Diretor que deveria ser construído com base nas normas pensadas e aplicadas no Código de Obras de 1950.

A tramitação do processo arrasta a aprovação do projeto do Novo Código de Obras para 1966, que tinha como objetivo articular Sorocaba para este novo momento da reprodução.

Nem todas as propostas pelos pesquisadores foram executadas, naturalmente existem alterações do projeto inicial, como foi o caso da mudança do Estádio Municipal Walter Ribeiro – que seria onde atualmente se encontra o Paço Municipal. Algumas frustrações e descrenças desse plano aparecem numa edição do *Cruzeiro do Sul* de 1966, a mesma que citava a modernização da ponte.

“O prefeito Municipal sancionou na tarde de segunda-feira o texto da lei que fixa as diretrizes do desenvolvimento urbano e rural de Sorocaba. O novo diploma, adotando um Plano Diretor para reger o desenvolvimento da cidade, merece agora a atenção e os cuidados do poder público para que seja efetivamente cumprido e possa apresentar, em tempo relativamente curto, os efeitos benéficos da sua adoção.

Não se fará com isso, a abertura imediata das largas avenidas, mesmo porque não há recursos para isso. No entanto, a simples proibição de que as construções novas se façam desobedecendo a diretriz firmada, o que contribuirá para que, dentro em breve, principalmente nas zonas periféricas, já estejam praticamente fixados os alinhamentos daquelas que serão as avenidas radiais e perimetrais.

O Plano, como em muitas vezes, o dissemos, permitirá o desenvolvimento harmônico da cidade.

Enganam-se os que vêem apenas pelo aspecto de avenidas largas, de trânsito fácil, encarando-o apenas como um plano viário, que facilitará o escoar dos veículos e melhorará as condições de transporte e comunicações.

Ele prevê a distribuição das unidades escolares por toda cidade, situando as escolas primárias em cada bairro, evitando que volte a acontecer o que verificamos hoje, quando as escolas se concentram no centro comercial, dificultando enormemente o acesso dos escolares que residem nos bairros afastados.

A distribuição das áreas de recreação urbana, dos parques e jardins, das unidades assistenciais médicas, dos centros comerciais, enfim, tudo tudo

previsto de forma a atender, em qualquer ponto da cidade, o sorocabano que exige um mínimo de conforto, um sentido mais humano de distribuição dos equipamentos de serviços públicos.

O plano ai está, sancionado, em plena vigência, para mostrar aos descrentes, nestes próximos anos, o que realmente significa para a melhoria das condições de vida nesta cidade". Autor desconhecido, Jornal Cruzeiro do Sul 23/11/1966.

Outro fato marcante desta atividade foi o encerramento das atividades teceleiras em Sorocaba, que ocorre justamente por um processo de deseconomia espacial⁷⁵ impulsionado pelos entraves da concentração urbana nas áreas centrais.

Na década de 1960, as indústrias instaladas nas franjas da área central mantinham suas atividades de produção normalmente, contudo, a previsão para as décadas de 1980 e 1990 indicava saturação total de bairros urbanos no entorno dessas áreas. Prevendo esse problema para produção industrial, os Planos de Desenvolvimento posteriores deveriam incorporar uma nova Zona Industrial para garantir a continuidade produtiva neste novo momento da mancha urbana de Sorocaba.

A previsão estava correta: entre 1980 e 1990 quase todas as teceleiras próximas ao centro encerram suas atividades em Sorocaba. As indústrias tiveram espaços requalificados pelo novo zoneamento industrial proposto por Armando Pannunzio em 1964 e incorporado pelo Plano de Desenvolvimento de 1971.

A maioria dos espaços que sediaram o auge dos teares em Sorocaba deu lugar a atividades de distribuição, comércio ou moradia, como foi o caso da inauguração do terminal de transporte público Santo Antônio, instalado em parte das estruturas da antiga Fábrica Nossa Senhora da Ponte no início da década de 1990 (Foto 08). Nas estruturas das antigas teleceiras Santo Antônio (do período em que o município foi considerado a Manchester Paulista teceleira) foi inaugurado o Shopping Cianê em 22/07/2014 (foto 09).

⁷⁵ Corrêa (1989b).

Foto 08: Vista aérea do conjunto arquitetônico das fábricas Nossa Senhora da Ponte e Santo Antônio. A esquerda encontra-se o terminal Santo Antônio. Fonte: Museu Histórico Sorocabano apud Massari (2006) pág. 113.

Foto 09: Shopping Cianê aproveitando parte das estruturas da Fábrica Santo Antônio. Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 09/09/2017.

Outro caso de requalificação estrutural foi nas instalações da antiga Fábrica Santa Rosália que encerraria suas atividades em 1994 e, em 2000, cede parte de suas estruturas ao Extra Hipermercados (Foto 10). A Fábrica Santa Maria, que de 2016 para 2017 iniciou as obras de um grande complexo residencial vertical no terreno que estava em inércia desde o encerramento de suas atividades em 1982⁷⁶, restando apenas uma parte dos galpões onde se processavam suas atividades, tombados em parte somente em 2017 que deve ser destinada a um museu da tecelagem⁷⁷ (Foto 11).

Foto 10: Unidade de hipermercado Extra em Sorocaba instalado nos antigos galpões da fábrica Santa Rosália. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 11/10/2016.

⁷⁶ Massari (2006, pág. 120).

⁷⁷ Santos, Jornal Cruzeiro do Sul, (03/06/2017).

3.4 - O PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE 1971 E A LEI ORGÂNICA DE 1990.

O plano de Desenvolvimento de 1971 surge focado num objetivo que já vinha sendo debatido, mas que ainda parecia não ser necessidade primária da produção normativa em Sorocaba: a delimitação da nova zona industrial.

No período de 1971 a 1975, a indústria sorocabana obteve significativa expressão na expansão para as áreas periféricas, fato impulsionado principalmente pelas novas definições das áreas estruturadas como zona industrial do município, que ofereciam vasto espaço, infraestrutura básica e incentivos fiscais, coordenando um movimento de expansão industrial na Zona Leste do município, que teve aproximadamente 50 novas instalações industriais entre os anos de 1973 e 1975⁷⁸.

O Plano de Desenvolvimento de 1971 foi aprovado no governo de José Crespo Gonzales, que encabeçava o executivo da Prefeitura neste momento.

Embora o Plano de Desenvolvimento de 1971 intensificasse a ocupação industrial, sua expansão já era um desdobramento de uma predefinição feita em 1964, no governo de Armando Pannunzio. Seu plano destinava para as indústrias um eixo na Zona Oeste, outro corredor horizontal no extremo norte, um corredor na Zona Leste e também mantinha o espaço das teceleiras entre a Zona Leste e o Centro Expandido (Mapa 14).

⁷⁸ Frioli & Bonadio, 2004, pág. 266.

Mapa 14 – Mapa original da regulamentação da implantação industrial do Plano de Desenvolvimento de 1964. Fonte: Frioli & Bonadio, 2004, pág. 279.

A busca por áreas industriais nesse período ganha mais atenção porque parte do território industrial de Sorocaba tinha se desanexada do território em dezembro de 1963 com a emancipação da cidade de Votorantim, importante pilar da produção industrial com infraestrutura apta para produção sorocabana naquele momento.

Aqui nos deparamos com mais um dos movimentos externos ao território sorocabano que influenciaram sua produção espacial interna, dialogando com nossa

proposta de compreender o município em sua totalidade, ou seja, considerando o maior número de variantes externas possível. Neste caso, a emancipação de um território que leva consigo parte da mancha industrial, impulsiona medidas de reconfiguração territorial no município sorocabano que transcenderiam as décadas seguintes, sendo as áreas da Zona Norte e Leste as principais áreas industriais de Sorocaba até o presente momento (2017).

Embora o mapa encomendado pelo prefeito Pannunzio, em 1964, trouxesse expressivo contorno industrial porção oeste do território, esta parte em específico ainda se manteve tímida em relação às atividades industriais. Inclusive, nos planos atuais, vemos que a definição das áreas industriais não levou a porção oeste em consideração, conforme apontamos no mapa XX na introdução deste capítulo.

A década de 1980 foi relativamente fraca em relação à criação de planos. Talvez haja uma possível ligação deste ocorrido com enfraquecimento e a queda do regime militar em 1985, momento de muitas incertezas nas políticas em macroescala no país, o que envolve diretamente o repasse de verbas para as políticas de gestão urbana.

O ano de 1982 trazia a possibilidade de um novo plano de desenvolvimento – o projeto foi elaborado, mas sequer foi apresentado na Câmara dos Vereadores para apreciação. Foi somente na década de 1990 que a Lei Orgânica definia a necessidade de um Novo Plano Diretor para Sorocaba, que seria apresentado apenas em 2004, determinando com a lei 7.122, revisado pela Lei nº 488 em 2006 e outorgado pela lei nº 8.8181 de 05 de Junho de 2007.

Outro fator em potencial deste momento foi o crescente processo de favelização em Sorocaba, que leva a gestão municipal a organizar o território de forma a inibir os processos irregulares de ocupação, construindo as moradias populares na Zona Oeste e Norte para atender a processos de desocupação principalmente provindos da Zona Leste e da Zona Sul do Município.

Embora essas estruturas agregassem valor na Zona Norte e na Zona Oeste, o Eixo Sudeste também aumentava o valor de seu território, uma vez que boa parte das ocupações irregulares se encontrava nesse setor da cidade. A invisibilidade taxada pelo Plano de 1914 já não existia mais em 1990.

O processo de desfavelização focava principalmente nas margens do Rio Sorocaba e dos córregos que recortam as áreas urbanas e agrupamentos residenciais com estruturas precárias (barracos), espalhados principalmente na Zona Leste e na Zona Sul do município, que concentram, juntas, a maior rede de mananciais de Sorocaba.

Neste caso, coincidência ou não, a desfavelização teve como foco as áreas com o maior potencial de valorização de Sorocaba.

Deixaremos para incorporar a discussão dos favelamentos no subcapítulo a seguir, que aborda as questões que envolvem o Plano Diretor de 2007, o qual materializou este movimento através das demandas que surgem entre a proposta do Plano de Desenvolvimento de 1971 e as demandas da Lei Orgânica de 1990.

3.5 – AS PRERROGATIVAS DO PLANO DIRETOR DE 2007

Em 1999, tramitava, na gestão municipal, um novo Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial de Sorocaba, que ganha apoio legislativo pouco tempo depois com base na Lei Municipal nº 7.122, de 2 de Junho de 2004, sendo que a empresa Ambiente Urbano Planejamento e Projetos S/C foi contratada com a missão de reorganizar o município de tal forma que correspondesse com os novas demandas da acumulação.

Os resultados desse trabalho foram apresentados como projeto do executivo em Sorocaba sob a gestão do Prefeito Vitor Lippi pela lei 488/2006. A tramitação do projeto e sua respectiva aprovação e outorga de validade em todo território sorocabano foi garantida pela lei nº 8.181 de Junho de 2007⁷⁹.

A normatização do espaço pela lei 8.181 instituía o

“...Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial de Sorocaba – instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município conforme estabelecido pela Lei Orgânica do município de Sorocaba – Definindo objetivos e diretrizes específicas para alcançar objetivo geral, que é o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade imobiliária urbana”. Trecho da promulgação da Lei 8.181/2007 (pág. 01).

No que se refere a leis de planejamento, o plano de 2004 foi o projeto mais complexo em relação aos planejamentos anteriores, assim como a própria complexidade do espaço sorocabano na década de 2000.

Os avanços técnicos permitiam, a este último plano, contar com mais ferramentas de Sistemas de Informação Geográfica (SIGs) (fotos de satélite, câmeras mais potentes, ampla capacidade de armazenamento em banco de dados, internet, etc.), que garantiu a observação da cidade em diversas perspectivas.

⁷⁹ Consideramos aqui o Plano Diretor de 2004 o mesmo trabalho aprovado em 2007 pela lei 8.181.

As novas diretrizes também criavam e dinamizavam atividades. Um desses movimentos foi a atualização do zoneamento municipal, que definia o protagonismo das zonas urbanas perante a totalidade territorial; por exemplo: áreas que deveriam ser estritamente residenciais, pontos comerciais, áreas de proteção ambiental, etc.

De 1997 a 2005, a cidade esteve sob a gestão do prefeito Renato Amary, que tinha sua política voltada à higienização. A respectiva aplicabilidade de suas propostas resultou na revitalização de áreas e busca por alternativas de incentivo ao processo de desfavelização.

Logo no primeiro ano da gestão (1998), foi construído, na Zona Norte, o conjunto habitacional Ana Paula Eleutério – fruto de diversas desabitações de favelas descentralizadas no município, onde aproximadamente quinhentas famílias⁸⁰ foram remanejadas para este novo conjunto habitacional, “...a população residente naquelas áreas foram em massa alocadas no referido conjunto habitacional que em sua origem era formado por barracos de madeiras e lonas, sem qualquer infraestrutura”⁸¹.

Coincidência ou não, essas transferências não tiveram um mínimo de acompanhamento da progressão da aglomeração social nesses ambientes, compilando diferentes facções criminosas neste espaço (talvez até propositalmente), elevando o número de homicídios em Sorocaba, principalmente entre 2002 e 2003, momento da transferência da maioria das famílias, inserindo o município na 66ª posição no ranking de violência municipal do Brasil nos períodos entre 2002 e 2006 (Tabela 03).

Índice de Homicídios Totais em Sorocaba de 2002 a 2006

Ano	2002	2003	2004	2005	2006
Número Total de Homicídios	183	184	156	137	120
Tabela 03: Homicídios Totais em Sorocaba de 2002 a 2006. Fonte: Mapa de Violência dos Municípios Brasileiros, 2008.					

Além do descaso que aponta para o processo de gentrificação, os desfavelamentos descentralizados na cidade sinalizavam uma estratégia higienista, que levam alguns pesquisadores a considerar que

⁸⁰ Comitê, F. (2013).

⁸¹ Burgos, R. (2015), pág. 135.

“Ao analisar o Projeto de Desfavelamento de Sorocaba, torna-se visível sua função em prol da elite socioeconômica e do mercado imobiliário em detrimento do bem estar social na cidade. Sendo que este projeto estimulou a segregação sócioespacial na cidade, isto é, caracterizou por delimitar o local de cada habitante na apropriação do espaço urbano, tendo como base para esta ocupação o poder aquisitivo da sociedade”. Comitê, 2013, pag. 56.

No eixo Sudeste, as políticas de organização espacial tinham um efeito diferenciado: boa parte das classes segregadas ia para as áreas periféricas da Zona Norte e da Zona Oeste; quanto à desabituação, o dado é inverso: a maioria das pessoas removidas vinha dos pontos de ocupação de risco ou ilegal das Zonas Leste, Sul e Centro, ou seja, do Eixo Sudeste.

Para esboçarmos uma leitura que considere os fatos ontológicos da consolidação territorial do Eixo Sudeste e sua organização normativa, devemos considerar alguns fatores:

- a) O centro incorpora as mais diversas temporalidades por ser a referência de expansão do município. Sua complexidade estrutural e técnica compila elementos que estão desde as ocupações pioneiras do território pelos bandeirantes, portanto, mesmo que limitada, suas estruturas são cruciais para o funcionamento sistêmico da cidade.
- b) Embora ambas as partes do eixo Sudeste continuem em expansão e constante transformação, a ocupação da Zona Leste é mais antiga em relação às ocupações da Zona Sul. A Zona Leste tem sua intensificação de ocupação com equipamentos urbanos já no século XVIII com a chegada das indústrias e a transformação das chácaras e sítios existentes no eixo da Avenida São Paulo em galpões industriais e bairros operários. Na “parte alta” da Avenida São Paulo⁸² (próxima à intersecção com a Raposo Tavares) o histórico de ocupação tem seu marco entre 1983 (data do loteamento das áreas pela Imobiliária São Bento). Por esta diferença temporal, a “parte alta” da Avenida São Paulo, na Zona Leste, acaba captando o início de uma demanda que seria incorporada com mais especificidade na Zona Sul em 1991, processo que gerou um desdobramento do centro e criou uma nova subcentralidade destinada ao atendimento das elites sorocabanas.

⁸² Leite, 2013.

- c) Dialogando com o ponto B, a Zona Sul tem seu histórico de ocupação urbano a partir de 1991, principalmente no entorno do eixo da Avenida Antônio Carlos Comitre. Este marco faz referência à instalação do Shopping Esplanada que veio anexado a um hipermercado Carrefour, estrategicamente pensado para ser uma loja âncora, centralizando movimento intenso para aquele setor. O *boom* imobiliário para a Zona Sul na década de 90 permite à ocupação seguir um curso próximo ao que seria o moderno daquele momento, mais bem adaptado às demandas do capital, aspectos que foram incorporados também no valor dessa área. Diferente dos outros pontos periféricos ao centro, esta rapidamente passa a concentrar o valor espacial mais elevado de Sorocaba.

Os altos valores e os modelos comerciais adotados nessa área inibiam as classes mais baixas de ocupar a Zona Sul. O plano de 2004 nada faz por uma inclusão, pelo contrário: direciona as moradias populares para as Zonas Norte e Oeste da cidade, configurando Sorocaba como uma cidade estrategicamente dividida em classes.

O crescimento acelerado passa a apresentar a carência por atualização normativa. Fazia-se necessária uma revisão legislativa, que foi o principal objetivo do Plano Diretor proposto em 2004 (Anexo II).

O novo Plano Diretor trazia também a preocupação ambiental, principalmente na questão hídrica, pela elevada concentração de mananciais. Aplica-se, para a Zona Leste, uma maior variedade de leis de cunho ecológico, o que, para nós, parece também ser uma estratégia de valorização de áreas maquiadas no discurso ambientalista. Afirmamos isso por conta das alterações contidas no plano de 2014, no qual percebemos profundas mudanças e certo “afrouxamento” normativo em relação às regras de ocupação e atividades comerciais no espaço urbano de Sorocaba, as quais exploraremos uma a uma no próximo subcapítulo deste trabalho.

Cremos no jogo de interesses por trás dessas mudanças normativas porque alguns agentes de gestão das cidades são também os principais investidores e donos de propriedades nessas regiões de alteração normativa. Portanto, por terem as informações privilegiadas em relação à ocupação e ao uso do espaço na cidade, os mesmos articulam investimentos para que obtenham lucros exorbitantes numa mudança normativa. Podemos citar, como exemplo, as áreas restritas a atividades comerciais que passam a aceitar tais atividades numa possível atualização nas regras de uso e ocupação do

espaço, a antecedência dessa informação aos especuladores gera vantagens aos mesmos que adquirem essas áreas a preço de restrição residencial e, pouco tempo depois, com uma possível alteração nas normas de uso e ocupação, vendem as mesmas áreas a preço de corredores comerciais, praticamente dobrando seus investimentos a curto prazo, atividade criminosa de facilitação de informações privilegiadas que ocorrem por uma parceria ilegal entre capitalistas e agentes públicos.

3.6 - AS ESTRATÉGIAS DAS TRANSFORMAÇÕES RECENTES: UM COMPARATIVO ENTRE O PLANO DIRETOR DE 2007 E O PLANO DIRETOR DE 2014

O Plano Diretor de 2014 consiste na atualização do Plano de 2007, conforme estabelecido pelo Art. 69 do Plano Diretor Físico e Territorial de 2007, baseado na lei Federal nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 que prevê revisões periódicas a cada 10 anos dos Planos Diretores dos municípios. Esta atualização manteve esse prazo no Art. 94, que instaura a data limite até 2024 para a atualização/confecção de um novo Plano Diretor para a Sorocaba.

Com base num estudo comparativo nas mudanças de 2007 para o ano de 2014, encontramos artigos normativos que se preservaram e outros que sofreram algumas alterações relevantes para nosso estudo, sobre as quais faremos uma breve consideração nos principais aspectos:

- a) Entre as atualizações do Plano de 2010, podemos citar a mudança do Art. 11 que inclui as áreas de várzea e possíveis locais de alagamento na Macrozona de Conservação Ambiental (MCA).
- b) Outra característica que nos chama a atenção é a divisão presente na Seção II do capítulo 2, em que tanto no Plano Diretor de 2007 quanto no Plano Diretor de 2014, o município fica subdividido em Área Urbana e Área Rural, possivelmente uma herança do Código de Obras de 1966, que trazia apenas as “zonas invisíveis” como diferencial de suas atualizações posteriores.
- c) Permanece inalterado o Art. 15 que determina subdivisões em zonas de uso no território de Sorocaba.

- d) No Plano Diretor de 2014 ocorre uma atualização capítulo II na Seção II que determina, através do Art. 37, uma nova área para operações urbanas no entorno do Parque Tecnológico de Sorocaba.
- e) O Art. 37 de 2007 tem o parágrafo 3, 4 e 5 retirados no Plano de 2014 conforme se nota no Art. 36 deste último, provavelmente por conta de uma delimitação nas galerias centrais que foram finalizadas até o Plano de 2014.
- f) Em 2014, o Plano Diretor atualiza o Art. 39 (Art. 38 em 2007) inclui um terceiro parágrafo que limita em 50% o acréscimo de potencial construído em determinados imóveis que possam ser alvo de operações urbanas. Em 2007, esse limite era de 40%.
- g) No caso da Seção VI, presente no Capítulo 3 do Plano de 2014, percebemos que, tanto em 2007 quanto em 2014, os estudos de impacto de vizinhança (EIV) mantêm seu segmento inalterado, baseado nos conformes da Lei Federal nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 e suas eventuais alterações; nos estudos de EIV, também é incluído um inciso III no Art. 44 que estabelece estudos de impacto em condomínios e glebas residenciais de acesso controlado de abrangência de áreas superiores a cinco hectares.
- h) Notamos, em 2014, o maior número de criações normativas vinculadas ao meio ambiente, principalmente das seções criadas dentro do capítulo IV. No plano de 2007, o Capítulo IV fazia referência a Habitação e Interesse Social; já em 2014, o referido capítulo é intitulado Da Política Municipal e Meio Ambiente, que incorpora a criação da Subseção I “De áreas de interesse paisagístico e ambiental” (com normas muito semelhantes às encontradas na Seção II deste mesmo capítulo em 2007, que recebia o título de “Patrimônio Cultural Edificado e Interesse Paisagístico e Cultural”). Entre as outras seções e Subseções criadas neste capítulo, encontramos a Subseção II “Sistema Municipal de Espaços Livres (antiga Seção III intitulada Área Verde e espaços Livres); Criação da Subseção III “Educação Ambiental”; Criação da Seção II “Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Arqueológico e Cultural”; Criação da Seção III “Política Municipal de Ação e Interesse Social; Criação da Seção IV “Abastecimento de Água, Esgotamento Sanitário, Resíduos Sólidos e Drenagem Pluvial (Substituindo a Seção VI de 2007 “Saneamento e Drenagem”); Criação da Subseção I – Resíduos Sólidos, Criação da Subseção II “Serviços de Esgotamento, Água e Esgoto

Sanitário; Criação da Subseção III “Drenagem de Águas Pluviais; Atualização da Seção V “Sistema Viário, Transporte e Mobilidade (antiga “Sistema Viário de Transporte Coletivo; Derrubada do Parágrafo II do Art. 86 que proibia a construção de ciclovias sobre o leito carroçável de veículos automotores e passeio público de pedestres pelo Tribunal de Justiça de São Paulo de que o parecer de inconstitucionalidade; Criação da Seção VI – Energia e Iluminação Pública e Criação da Seção VII “Da Infraestrutura e serviços de utilidade pública.

- i) No Capítulo V, “Aplicação Controle e Revisão Periódica do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial”, foi atualizado o Art. 97, que propõe a criação da Câmara técnica de Legislação Urbanística, com o objetivo de diminuir os casos omissos e aqueles que não se enquadram nas disposições do Plano Diretor de 2014, relacionados principalmente com parcelamento, uso e ocupação do solo.
- j) No Título II do Plano de 2014, no Capítulo I, são inseridos no Art. 102 (Artigo 76 do Plano de 2007) os incisos XXXVI, XXXVII e XXXIX, que especificam algumas questões sobre moradia de interesse social, uso de áreas urbanas e reconhecimento do uso do solo por parte da gestão municipal e demanda social.
- k) No capítulo II, “Zoneamento Municipal”, na Seção I “Classificação dos Usos” do Art. 104 (Art. 78 em 2007), o Inciso I desta lei inclui os itens RT (Residencial Terapêutico) e RSI (Uso Residencial de Serviços Internos) com estabelecimentos privativos de manutenção e conservação, recreação e lazer ou alimentação).
- l) Ainda no Art. 104 o Inciso III classifica como GRN (Gerador de Ruído Noturno) toda atividade que se realiza entre as 22h00 e 06h00, excetuando-se hotéis e congêneres, farmácias e laboratórios de análises clínicas, consultórios ou clínicas veterinárias sem internação ou alojamento, funerárias, hospitais e pronto socorros, cinemas e teatros, estacionamento (veículo de passeio e utilitários), vigilância e segurança privada. No Plano Diretor de 2007 o movimento era inverso porque o Art. 78 apontava os geradores de ruídos ao invés das exceções.
- m) A última alteração do Art. 104 encontra-se no Inciso V, que subdivide o CSI (Uso Comercial de Serviços e Indústrias) em CSI-1, CSI-2 e CSI-3,

especificando com mais detalhes cada um destes estabelecimentos comerciais.

- n) Na Seção II, o Art. 105 é elaborado normas de Restrição de Uso por Zona que apresentam algumas transformações em relação ao Plano Diretor de 2007 conforme apontamos na tabela 04:

Zonas de Uso	Mudanças na Tabela de Restrição	
	Usos do Plano Diretor de 2007 que foram Cortados.	Usos que foram inseridos (liberados) no Plano Diretor de 2014
ZC – Zona Central	CSI	RSI, RT, CSI-1, CSI-2, CSI- 3
ZCI – Zona Predominantemente Institucional	CSI	RT, RSI, CSI-1, CSI-2, CSI-3
ZR1 – Zona Residencial 1	-	RT, RSI, CSI-2 e CSI-3
ZR2 – Zona Residencial 2	CSI	RT, RSI, CSI-1, CSI-2 e CSI-3
ZR3 – Zona Residencial 3	CSI	RT, CSI-1, CSI-2, CSI-3
ZR3-e – Zona Residencial Expandida	Não Consta essa Zona de Uso no Plano Diretor de 2007	RL, RG, RT, RSI, CSI-1, CSI-2, CSI-3, UAI, UE (idêntico as permissões da ZR3)
ZI1 – Zona Industrial 1	CSI	PGTI, CSI- 1, CSI-2 e CSI-3
ZI2 – Zona Industrial 2	Não Consta essa Zona de Uso no Plano Diretor de 2007	PGTP, PGTI, GRN, GRT, CSI-1, CSI-2, CSI-3 e EU
ZCH – Zonas de Chácaras	-	RT, RSI, CSI-3
ZCA – Zona de Conservação Ambiental	-	RT, RSI, CSI-3
CCS1 – Corredor de Comércio e Serviços 1	CSI	RT, RSI, CSI-1, CSI-2, CSI-3
CCS1 – Corredor de Comércio e Serviços 2	CSI	RT, RSI, CSI-1, CSI-2, CSI-3
CCI – Corredor de Comércio e Indústria	CSI	CSI-1, CSI-2, CSI-3
CCR – Corredor de Circulação Rápida	CSI	CSI-1, CSI-2, CSI-3, UE
Área Rural	-	-
Tabela 04 – Mudanças na Restrição do Uso por Zona do Plano Diretor de 2007 para o Plano Diretor de 2014. Fonte: Tabela de autoria própria baseada nos Planos Diretores de Desenvolvimento Físico e Territorial do município de Sorocaba entre os anos de 2007 e 2014.		

Ainda no Art. 105 no parágrafo 3, existe a dedicatória exclusiva ao Jardim Bandeirantes (bairro localizado no eixo Leste do nosso recorte de estudo) que faz uma exceção a esse bairro, ficando estabelecida a restrição a qualquer atividade de comércio e serviços bem como condomínios fechados de caráter residencial.

Outra modificação deste artigo esta no § 12 com a inclusão da região da Barão de Tatuí como Zona Central ZC (Delimitado como Área de expansão urbana em Zona Residencial 3. Por ultimo, o §14 regulariza o bairro Quintais do Imperador sob a categoria de Zona Residencial 3 (ZR3).

o) No Capitulo III, intitulado “Uso e Ocupação dos Terrenos”, na Seção I “Parâmetros de Ocupação por Zona”, percebemos regras mais leves em relação à permeabilidade mínima do solo exigida no processo de uso e ocupação, com exceção apenas do Art. 81 do Plano Diretor de 2007, que exigia no mínimo 10% de permeabilidade em ocupação de área maior ou superior a 200 m; no Plano Diretor de 2014, o índice de permeabilidade aumentou para 20% conforme apontado no Art. 107.

O que evidencia o retrocesso nas normas de permeabilização de áreas durante o processo de ocupação são as áreas definidas como Zonas de Atividades Especiais (ZAE), que em 2007 exigiam no mínimo 40% de permeabilização, em 2014 passam a exigir no mínimo de apenas 10%.

Além das ZAE, os Corredores de Comércio e Serviços 1, 2 e 3 (CSI-1, CCS-2, CCS-3), Corredores de Comércio Industrial (CCI) e Corredores de Circulação Rápida (CCR) que precisavam de uma permeabilidade de 20% em terrenos com tamanhos superiores a 500m² passam a exigir apenas 10% em 2014.

Ainda no que diz respeito à permeabilidade, as Áreas Rurais que em 2007 exigiam 50% de permeabilidade passam a ser consideradas “livres” em 2014, o que nos leva a crer que não existem regras de permeabilização para as Áreas Rurais previstas no Plano Diretor Físico e Territorial de 2014.

p) O Art. 109 do Plano Diretor de 2014 foi mais específico em relação às regras de recuo mínimo comparado ao Plano de 2007.

q) A tabela de regras de estacionamento por uso também foi alterada ficando definida uma redução da metragem de vagas de centros comerciais de 35m² para 25m². O mesmo aconteceu nos supermercados com menos de 300m² que reduziram suas vagas de 60m² para 50m².

Por outro lado, houve um aumento do tamanho da vaga nos estabelecimentos de instituições educacionais de segundo grau, estabelecimento de ginástica, dança e congêneres de 50m² (2007) para 100m² em 2014. Foram também incluídas leis de vaga em templos religiosos com área construída menor que 100m² de, pelo menos, uma vaga de 50m².

Notamos que, na Zona Central (ZC), foram dispensados de ceder vagas os imóveis de até 200m² conforme previsto no Art. 115 do Plano Diretor de 2014.

r) No Capítulo IV, “Parcelamento do Solo”, na Seção II “Loteamentos Urbanos e Desmembramentos”, o Art. 118 do Plano de 2014 substitui o Art. 91 de 2007, onde a parte a ser transferida do lote para uso público salta de 12% para 20%. No inciso IV deste mesmo artigo, notamos leis mais duras em relação à proteção de córregos, no entanto, entraram em caráter de exceção os córregos localizados em Áreas Urbanizadas.

s) No Art. 118, são criados mais três parágrafos com regras para tubulação e sistemas de arruamento em relação à conservação da água, normas provavelmente impulsionadas para manter o título a Sorocaba de cidade modelo em tratamento de água, juntamente com Curitiba e Porto Alegre.

t) O Art. 119 do Plano Diretor de 2014 passa a exigir que os lotes com área superior a 10.000 m² devem destinar 20% dessa porção territorial ao município, dado superior ao Plano de 2007, que exigia apenas 12%. Essa regra não se aplica para Zonas Industriais 1 (ZL1) e Zonas Industriais 2 (ZL2).

u) Constatamos uma diminuição do recuo das residências em áreas limítrofes à Zona Industrial, que em 2007 eram obrigadas a ter um recuo de ao menos 25m e relação às barreiras arbóreas conforme prevê o Art. 95. Em 2014, o Plano Diretor, através do Art. 121, reduziu esse recuo para um mínimo de 15m.

v) Identificamos também algumas mudanças em relação às dimensões mínimas de lotes por zona de uso apresentados na tabela do Art. 125 (Art. 99 no Plano Diretor de 2007), em que as Zonas de Conservação Ambiental (ZCA) de área mínima de 6.000m² passam a exigir uma testada mínima de 75m², diferente de 2007, onde para uma área de 10.000 metros era exigido uma testada mínima de 50m².

O Art. 125 também ficou mais detalhado que seu antecessor (Art. 99 de 2007), com a inclusão dos parágrafos 3, 4, 5, 6 e 7.

x) No Capítulo V, “Edificações e Glebas”, o Art. 135 exclui as obrigações de preservação dos recuos vegetais do Rio Sorocaba e dos córregos localizados em áreas urbanizadas, substituindo as regras do Art. 109 do Plano de 2007.

z) O Art. 138 do Plano Diretor de 2014 determina que, nas faixas de ocupação de Zona Industrial 1 (ZI1) e Zona Industrial 2 (ZI2), sejam mantidas uma faixa arbórea de ao menos 15m² nos limites de divisão com outros lotes; no Plano Diretor de 2007, esta lei exigia uma faixa de 25m², regulamentando uma redução de quase metade das faixas arborizadas.

w) No Título III, do Plano Diretor de 2014, cria-se o artigo 142 que complementa o Plano Diretor com o Código de Posturas, Código de Obras e Edificações e de Loteamento e Arruamento do Município de Sorocaba.

y) O Art. 143 é criado com o intuito de estabelecer prazos de atualização e validação das leis incorporadas pelo Plano de 2014.

a1) O Art. 144 também é criado para sancionar uma lei que determina que qualquer proposta de alteração nas determinações do Plano Diretor de 2014 deve ser procedida de audiência pública, sendo aprovada somente com 2/3 dos votos da Câmara Municipal.

b1) Fica determinado, pelo Art. 146 do Plano de 2014, que o Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial deve ter em seus anexos o mapa de Macrozoneamento Ambiental, Zoneamento Municipal e Sistema Viário.

c1) A Prefeitura de Sorocaba, junto com a Comissão da Câmara Técnica de Legislação Urbanística, fica responsável por analisar e decidir os casos omissos que possam vir a ferir as regras impostas no Plano Diretor conforme define o Art. 145.

d1) O Art. 147 é criado para determinar que todos os gastos de exercício desta lei ocorrerão com verba do orçamento municipal.

e1) Por fim, o Art. 148 estabelece a data de vigor desta lei que foi definida a partir de sua publicação em 16/12/2014.

Feita a descrição das transformações ocorridas nas leis vamos a algumas interpretações gerais em relação às modificações do Plano Diretor Legislativo Físico e Territorial de 2007 para 2014:

O item G pontuado em nossa descrição mostra uma evidência factual de que o Plano Diretor está diretamente ligado a leis federais, revelando-nos um movimento da construção de uma totalidade em suas diversas esferas, (o que Lefebvre (2008) chama de níveis e dimensões da realidade), quando usa para os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) os termos da Lei Federal nº 10.257, de 10 de Julho de 2001.

Outro fato que nos chama atenção é a durabilidade da norma. No caso do Plano Diretor, há um prazo máximo de 10 anos até sua próxima revisão. A priori, a revisão parece ser adequada e talvez seja, mas, ao avaliar tais mudanças, percebemos uma organização racionalizada do espaço em que apenas os fatores econômicos e vinculados à produção do espaço são de fato beneficiados diretamente no processo de uso e ocupação do espaço urbano.

As atualizações contidas no Plano Diretor de 2014 em alguns aspectos não parecem ser um coordenador de expansão determinante. Sinalizamos isso porque, em 2007 e 2014, a cidade passou por um *boom* imobiliário de condomínios verticais e horizontais, que vão surgir com mais clareza somente nas preocupações do Plano de 2014, ou seja, em muitos casos, as normas parecem apenas regular um processo de materialização que já vinha acontecendo pelas brechas da norma anterior.

Notamos, em pesquisas anteriores⁸³, o bairro do Jardim Astro, na Zona Leste, que tinha uma forte pressão da associação de bairros para evitar qualquer tipo de atividade comercial, mesmo assim havia um pequeno número de comércios que podiam se instalar na Rua Fernando Silva, paralela à Avenida São Paulo. Coincidência ou não, o desmembramento de associação de moradores deste bairro, que culminou em seu fim em 2006, fez o número de estabelecimentos comerciais dobrarem e alguns deles começaram a ocupar também áreas do interior do bairro. Dito isto, notamos que em 2014 o Plano Diretor passa a permitir esta prática nas Zonas Residenciais 1, 2 e 3, como demonstramos no item K de nossa descrição, regulamentando um processo que poderia ser enquadrado como ilegal no Plano de 2007.

Outro ponto que parece normatizar e regular o inevitável aparece no item I. Trata-se da definição da região da Avenida Barão de Tatuí na Zona Sul como Zona Central, visto que, mesmo antes desta regulamentação, o processo de uso e ocupação pelo setor comercial e seu respectivo fluxo era tão evidente que havíamos sinalizado essa área como centro expandido em nossos estudos⁸⁴.

Sobre as questões ambientais, claramente o Plano Diretor de 2014 cria mais artigos de caráter a normas de preservação ambiental. Infelizmente, quantidade não é qualidade.

O item N de nossa descrição aborda o Art. 118 em seu Inciso IV, que regulamenta uma série de leis em favor dos córregos. No entanto, no próprio corpo

⁸³ Leite, (2012).

⁸⁴ Idem

delas, encontramos a isenção à regra para os cursos de água que cruzam as áreas urbanas. Vale lembrar que, diariamente, encontramos uma parte da comunidade sorocabana pescando no Rio Sorocaba (Foto 12), principal receptáculo dos poluentes que não passam pelo tratamento adequado.

Foto 12: Pescadores no Rio Sorocaba ao lado da Marginal Dom Aguirre. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 12/09/2017.

No que consiste à pesca no Rio Sorocaba, notamos um vínculo direto da questão das normas de segurança ambiental com a saúde pública – isto porque uma possível contaminação do alimento por conta da má gestão das águas pode levar a sérios desgastes nos cofres municipais para sanar um possível surto na saúde pública. Obviamente que não podemos ignorar também as necessidades sociais, uma vez que boa parte destes pescadores acaba tendo o Rio Sorocaba como base de seu sustento alimentício.

Além disso, também se nota, no Plano Diretor de 2014, um afrouxamento em leis de recuo na divisa de áreas industriais com os limites residenciais, reduções em leis de testada de lotes, contração do espaço mínimo em relação à ocupação de margens, entre outros fatores que nos levam a crer que as leis de 2007, que protegiam o meio ambiente, sucumbiram frente à densa ocupação residencial ocorrida em Sorocaba pós

2007, as leis do Plano de 2014 parecem ter apenas servido para o interesse especulativo em negociar as áreas anteriormente preservadas.

Até 2017, as maiores transformações ocorridas no Eixo Sudeste foram a inauguração de muitos condomínios horizontais e verticais de caráter residencial, voltados principalmente para classes C, B e A⁸⁵.

Mesmo na Zona Norte, que é entendida como a região mais popular, até por questões de valores menores que são cobrados por uma porção de terra (conforme apontamos na tabela 1 deste trabalho), percebe-se uma ocupação para os extremos da Avenida Ipanema e Itavuvu destes mesmos modelos residenciais privativos.

No Eixo Sudeste, podemos ver a materialização dessas decisões em vários pontos, principalmente na parte Leste, área que possui o território mais vasto de nosso recorte, diferente da Zona Sul, que, assim como o Centro, parece estar apresentando sinais de raridade espacial. Isso significa que pelo espaço urbano de Sorocaba podemos evidenciar concretamente a afirmação de que *“a ‘raridade’ é produto do próprio processo de produção do espaço, e ao mesmo tempo sua limitação”*.⁸⁶

O capítulo 4 deste trabalho analisará o impacto atual de tais transformações normativas nas transformações espaciais juntamente a um estudo empírico pelo Eixo Sudeste, registrando o impacto de tais movimentos que envolvem os diversos agentes que convergem na totalização do espaço de Sorocaba.

⁸⁵ Os Dados de pesquisa do IPC Maps divulgados no Jornal Cruzeiro do Sul do dia 18/06/2017 apontam que das 322.976 residências cadastradas em Sorocaba 294.765 são destinadas a classe C, 218.921, 68.681 a classe B e 7.073 unidades são classificadas como residências de classe A.

⁸⁶ Carlos, (2001, pág. 22).

CAPITULO 4: A FORMA-CONTEÚDO DO EIXO SUDESTE

A definição da temática deste estudo partiu do ponto de vista do olhar geográfico sobre as diferentes formas que compõem a paisagem, reivindicando, através das transformações espaciais, o conteúdo que se processa no Eixo Sudeste de Sorocaba, tentando captar, através desta porção espacial, um movimento concreto e abstrato que insere este recorte na totalidade da expansão social.

A observação empírica em Sorocaba nos revela a diferenciação estrutural das diferentes Zonas Urbanas da cidade, onde a diferença de classe e o perfil dos habitantes se apresentam em formas de padrão irregular e se distribuem heterogeneamente no espaço.

Para além das diferenças espaciais e os princípios de segregação, nós nos preocupamos em captar, nessas diferenças sociais e estruturais, um processo sistêmico, onde a escassez faz parte da configuração do espaço racionalizado, podendo apresentar todas as diferenças de classe em funcionamento conjunto, em nosso recorte, compondo a totalidade da rede urbana de Sorocaba (Foto 13 e Foto 14).

Foto 13: Ocupação em áreas de risco em frente ao Shopping Cidade na Zona Norte de Sorocaba. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 16/10/2017.

Vemos, na Sorocaba de 2017, um conjunto de fatores que compõem a transformação dos espaços. Dessas transformações, notamos que quase sempre uma preocupação econômica é quem insere o espaço enquanto mercadoria nesse circuito. Como alvo da especulação atual, encontramos várias das áreas antes desvalorizadas, assim, as áreas na franja do desenvolvimento chamam atenção dos agentes da especulação que promovem o receptáculo de uma elite local, expulsando as classes mais baixas numa tentativa de diminuir os contrastes dos polos elitistas misturados a espaços ainda entendidos como áreas destinadas à baixa renda.

Com a restrição de acesso a essas áreas através da consolidação das habitações em bairros privativos, os muros parecem materializar a segregação, uma vez que a Foto 14 demonstra os muros do Condomínio Granja Olga em contraste com as ocupações

próximas às suas muralhas no bairro do Alto da Boa Vista na Zona Leste, revelando-nos um fenômeno semelhante com aquele apresentado em contraste com o Shopping Cidade na Zona Norte.

Foto 14: Ocupação no bairro Alto da Boa Vista ao lado do Condomínio Granja Olga na zona leste de Sorocaba. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 15/10/2017.

Mesmo que o avanço de uma possível infraestrutura mínima tenha chegado a algumas dessas áreas, isso não significa melhorias estruturais para as classes baixas, que continuam sendo afastadas para outras áreas da cidade sob os mesmos princípios da política higienizadora que parece estar enraizada nos planos de gestão do município sorocabano desde suas primeiras estratégias de planejamento em 1914.

No Eixo Sudeste, os programas de desfavelamento intensificaram a presença de condomínios e mantiveram as assimetrias do valor do espaço em relação ao eixo Noroeste do município.

Embora tenhamos a preocupação em dialogar com a unicidade dos movimentos do território de Sorocaba, um estudo mais profundo sobre o eixo Noroeste exigiria um tempo de pesquisa que vai além das determinações burocráticas da academia. Para não perder em qualidade, buscamos exaustivamente as possíveis transformações no Eixo Sudeste, colocando-as em diálogo com as outras partes que hoje compõem e dão ritmo às transformações do espaço urbano de Sorocaba.

Nas definições propostas por Santos (2014a), a paisagem por si só é morta, não se explica por ela mesma, portanto, em nosso caso, seria impossível chegar a uma compreensão do espaço urbano de Sorocaba por ele mesmo. Seria, no máximo, um estudo das formas. Uma vez que consigamos nos debruçar sobre os momentos históricos e os respectivos interesses de cada momento, estaremos dialogando a forma com o conteúdo, reivindicada através contexto de criação e requalificação das formas, como os interesses econômicos, o momento político da federação, os sistemas produtivos, movimentos de migração de massa, etc.

Neste capítulo, faremos um breve apanhado do que foi explanado sobre os movimentos históricos em paralelo com a produção normativa destinada ao controle dessas transformações. Alguns dos resultados apontam para transformações espaciais diretas no Eixo Sudeste do município. Nosso objetivo, nesta última etapa, consiste em incorporar o papel das formas existentes na atual conjuntura da rede urbana de Sorocaba, buscando pelo espaço a relação entre os objetos e ações⁸⁷ que condicionaram as principais transformações do espaço urbano de Sorocaba.

Os objetos determinados por Milton Santos correspondem às formas e não podem ser destituídos das ações que se processam nessa forma, que em seu entendimento revela o seu conteúdo. Eis aqui um ponto crucial da transformação do espaço.

Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva a criação de objetos preexistentes, é assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma. Santos (2014a, pág. 63).

Pensar o Eixo Sudeste dentro das categorias de formas (objetos) e ações (conteúdos) nos aproxima de sua totalidade, uma vez que essa linha de raciocínio estabeleça a relação com a multiplicidade de atividades que historicamente se desdobram pelo espaço em uma “*diversidade de ações e processos*”⁸⁸.

4.1 – A FORMA DO EIXO SUDESTE

Na consolidação territorial de nosso recorte, notamos a periodização em que a mancha urbana no município de Sorocaba vai se ampliando para diferentes pontos, assim como apontamos no Mapa 10.

⁸⁷ Santos, 2014a.

⁸⁸ Santos 2014a, pág. 64.

As primeiras aglomerações estão localizadas na Zona Central, que tem suas formas definidas pelas atividades comerciais e de repouso dos bandeiristas e tropeiros. Alguns pesquisadores também vinculam a abertura de alguns eixos a ocupações que antecedem os bandeirantes⁸⁹, declarando a possível presença de povos indígenas que, através de suas rotas de circulação para o território, induziram os bandeirantes e tropeiros a circular por essas áreas. A atração dos bandeirantes por essas rotas indígenas se explica pelos objetivos das bandeiras: caçar índios para transporte e exploração de matéria-prima era um dos pontos principais.

A forma do arruamento do Centro é diferenciada do restante da mancha urbana, como é o caso da Rua da Penha (Foto 15), que nos evidencia na forma de seu arruamento (no caso, a largura da rua) uma via estabelecida para a circulação das pessoas e dos animais de tração, como o cavalo e as mulas, num tempo e num ritmo diferenciado da atual demanda de circulação.

Foto 15: Rua da Penha no centro histórico de Sorocaba - SP, Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 11/09/2017

⁸⁹ Galdino, 2002.

Embora essa rua ainda possa ser considerada um dos pivôs centrais do fluxo sorocabano, ela foi adaptada aos tempos atuais, mas, ainda assim, apresenta suas limitações (como o congestionamento visível na fotografia acima) por pertencer a um tempo e uma lógica que poderíamos encarar como o estágio inicial de circulação de capital em Sorocaba.

Após a ocupação bandeirante, parece haver uma lacuna na história que demonstre os vários momentos da expansão demográfica e estrutural da cidade. Se a feira de muares consolidada no ciclo tropeirista gerou suas formas, onde estariam as estruturações que formaram a aglomeração urbana capaz de dar vida à feira?

Se a feira de muares dependia do equipamento prévio para sua realização, onde estariam as formas que acabaram sendo desconsideradas na maioria dos estudos históricos como obra do povo sorocabano (artistas, cuteleiros, ferreiros, casas de repouso, abastecimento alimentício, entre outros)?

Foto 16: Mosteiro São Bento, estrutura utilizada para repouso e habitação dos bandeirantes, a praça também fazia parte do circuito da feira de muares entre 1750 - 1897. Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 11/10/2017.

Foto 17: Praça da matriz em Sorocaba, principal ponto de encontro dos participantes da feira de muares entre 1750 e 1897.

Embora existentes, as estruturas que deram condição à feira permanecem como resquício, resistindo ao tempo, com a tendência ao desaparecimento devido à complexidade e às necessidades da reprodução ampliada que submetem essas formas ao esgotamento.

Do período tropeirista, ainda se encontram diversas evidências de sua passagem no território sorocabano, como os memoriais que fazem alusões a suas passagens. Uma das estruturas que mais nos chamam a atenção, neste caso, é a ponte Francisco Dell'osso, que faz divisa da Zona Central com a Zona Leste.

Esta ponte era utilizada como passagem das tropas, que iam em direção leste do Estado, a maioria sentido São Paulo ou porto de Santos, que tinha um movimento tão intenso que acabou se tornando a ponte de registro de animais, uma espécie de pedágio que arrecadava fundos dos comerciantes que tinham, como principal meio de transporte, os animais de tração.

A necessidade de adaptação ao novo momento também cruzou esta ponte: uma vez que a ação do tempo e os meios de transporte modernos são mais pesados e de maior velocidade, a ponte acabou sendo reconstruída para continuar garantindo esta interligação entre a Zona Leste e o Centro. (Figura 01 e Foto 18).

Prefeitura já limpa ponte que cairá

A Prefeitura Municipal, através dos servidores da Secretaria de Obras, iniciou ontem os trabalhos de "limpeza" da ponte velha do Rio Sorocaba, que dentro de alguns dias estará sain-

do sob os golpes da turma de demolição da empresa que construirá a ponte nova. Paralelepípedos, terra, e outros materiais aproveitáveis, estão sendo retirados para aplicação em outros pontos da cidade.

Figura 01: Notícia sobre a demolição da ponte velha do Rio Sorocaba que futuramente seria substituída pela ponte Francisco Dell'Oso. Fonte: Foto de capa do Jornal Cruzeiro do Sul do dia 23/11/1966.

Foto 18: Forma atual da ponte Francisco Dell'Oso. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 16/10/2017.

Assim como a dinamização das atividades que se processaram no território sorocabano, a industrialização também deixou as marcas de sua passagem na cidade, principalmente na Zona Leste, que, mesmo requalificando as antigas áreas industriais, ainda manteve um perfil industrial em relação às outras Zonas urbanas de Sorocaba.

As formas das indústrias que impulsionaram a economia sorocabana se apresentam em diversos aspectos. Em nosso recorte, é possível encontrar tanto as formas dos galpões industriais como as extensões da rede industrial que se consolidaram com este processo produtivo, como os bairros operários ou as instalações de eixos férreos que eram utilizados pelas indústrias locais (Fotos 19, 20 e 21).

Foto 19: Casas Operárias na Zona Leste na Rua Cláudio Furquim no bairro da Vila Hortência. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 13/09/2017.

Foto 20: Galpões da Fábrica Santo Antônio Requalificados para as atividades do Shopping Cianê. Fonte: Foto de autoria própria tirada em 10/09/2017.

Foto 21: Linhas férreas interligada aos galpões industriais do século XX. Fonte: Foto de autoria própria, tirada em 11/10/2017.

Nos galpões industriais, notamos a requalificação destes espaços que, por muito permaneceram em inércia. As casas operárias ainda mantêm a sua função, mas muitas delas ameaçadas por grandes empreendimentos. Como boa parte dessas estruturas não condiz com as formas atuais (mais valorizadas pelo capital), algumas acabam sendo demolidas ou mantidas como residência em geral por populações mais antigas.

Os eixos férreos que interligavam as indústrias sorocabanas à linha férrea que cruzava o Estado estão em situação precária, carentes de manutenção das linhas. Alguns pontos foram até inutilizados, apresentando descarte de entulhos e bloqueio para veículos que podem, de alguma forma, adentrar nesses espaços.

A Zona Sul de Sorocaba teve pouca participação nas atividades que materializavam suas formas na cidade de Sorocaba até a década de 1990, quando foi implementado um projeto que deu origem a uma subcentralização nesta área.

O início da ocupação na Zona Sul está ligado ao nome de Achilles Campolim, que desenvolve uma chácara de criação de gado leiteiro e produção agrícola em 1917⁹⁰.

Barreto (2009) sinaliza que a situação de produção agrícola ocorreu nesta área até meados de 1976, quando é feita uma parceria da Família Campolim com a empresa Julio & Julio, que promovem um loteamento nesta área na intenção de comercializar os lotes posteriormente.

Com as primeiras fases liberadas em 1981 e finalizadas em 1985, as vendas começaram, segundo Barreto (2009), num ritmo muito lento, apresentando um certo desconforto dos habitantes daquele momento em se distanciar dos equipamentos urbanos concentrados no Centro.

⁹⁰ Barreto, 2009.

Foto 22: Avenida Antonio Carlos Comitre sendo utilizada para sediar uma corrida de Kart em 1986. Fonte: Foto dos arquivos da página Legitimidade Sorocabana, acessado em 16/08/2017.

Embora com um ritmo lento de ocupação até 1991, os loteamentos e a infraestrutura provida dessa transformação das áreas rurais do Campolim iniciaram o processo que transformou a lógica de uso e ocupação da Zona Sul, que antes se limitava ao tipicamente rural, característico das áreas periféricas da mancha urbana.

A grande mudança acontece no início da década de 1990, com a inauguração de uma unidade de hipermercado da bandeira Carrefour que inicia suas atividades em Sorocaba no ano de 1991. Este hipermercado servia como loja âncora do Shopping Esplanada, inaugurado nesse mesmo ano. A combinação das atividades destas estruturas comerciais intensificaram o movimento da Zona Sul, causando um pico de valorização pela atração de uma gama de comércio e serviços que despertam o interesse da elite local em habitar as áreas próximas a essas novas formas.

Outra questão importante foi o acesso à Rodovia Raposo Tavares e a conexão com o território de Votorantim, garantido pelo viaduto Jorge G. Senger, um mosaico de estruturas que se somavam num perfil racional de desenvolvimento urbano, acrescentando valor no espaço de forma surpreendente naquele setor, transformando este setor no espaço mais valorizado da cidade (conforme apontamos na Tabela 01).

O resultado desses investimentos intensifica a ocupação comercial e residencial extremamente densa na Zona Sul do município, voltada principalmente para os condomínios privativos verticais e horizontais. Também se observa uma gama de estabelecimentos comerciais que ainda hoje ocupam o entorno dos principais eixos de

acesso, numa concentração de comércio e serviços tão densa que nos leva a classificar essa região como uma subcentralidade já consolidada em Sorocaba (Foto 23).

Foto 23: Concentração comercial na Avenida Antonio Carlos Comitre, (mesmo eixo da foto 22 após 31 anos). Fonte: Foto de autoria própria tirada em 11/10/2017.

Na materialização do Eixo Sudeste, podemos dizer que a Zona Sul tem predomínio de formas que condizem com as demandas de expansão da década de 1990, no qual formas de outras temporalidades tiveram pouca influência em sua expansão. Portanto, das zonas urbanas em nosso recorte, podemos afirmar que, pelo retardo das estruturas urbanas da Zona Sul, esta se tornou uma das áreas mais modernas e, ao mesmo tempo, menos complexas do espaço urbano de Sorocaba⁹¹.

Na Zona Leste, o espaço ainda revela parte da passagem das teceleiras do século XX nas áreas mais próximas ao centro. Nos pontos mais distantes da região central, existe um padrão de condomínios privativos, horizontais e verticais, semelhantes às

⁹¹ Entendemos que quanto maior o tempo de existência da estrutura urbana ela tende a ser mais complexa por concentrar em seus espaços as mais diversas temporalidades, neste caso, o centro histórico seria a área de maior complexidade.

formas encontradas na Zona Sul, fato que se explica, em partes, pela ocupação ser próxima ao período que data os loteamentos da Zona Sul.

Sem dúvida, o sucesso dos empreendimentos testados na Zona Leste (em 1983) serviu de modelo para a expansão planejada previamente na ocupação do Campolim a partir de 1986, causando um *boom* imobiliário nas franjas do município de Sorocaba.

A região do Centro, por sua vez, é a mais complexa do município: tem, em seus limites, uma gama de formas que transcendem o tempo, sendo esta porção da cidade a mais complexa.

Com certa semelhança com o Centro, as áreas do Eixo Sudeste que foram inseridas há mais tempo na história urbana de Sorocaba apresentam limitações estruturais que impõem limites à fluidez de determinados espaços. A ausência das garagens nas casas operárias, as ruas estreitas (pensada para escoar os carros de boi), os galpões industriais do século XX, as casas operárias sem o espaço para guardar o automóvel, entre outros elementos, podem limitar a racionalidade capitalista, causando conflito entre as leis de preservação do patrimônio e a reprodução ampliada.

A maior parte dos espaços de nosso recorte que se enquadram neste conflito foram requalificados. No caso das teceleiras, tivemos a maior parte das estruturas reformadas, mantidas apenas as fachadas. Na antiga Santa Rosália, seus galpões a mais de vinte anos abandonados deram lugar ao hipermercado da bandeira Extra; a Chácara Sônia Maria, que tinha uma importante participação no plantio de algodão herbáceo, deu lugar a uma bandeira Carrefour; já a Fábrica Santa Maria deu lugar a um empreendimento residencial construído pela Magnum.

Em ambas as regiões, a ruralidade existe apenas como resquício, cada vez mais ausentes na paisagem, resistindo através de hortas residenciais, pesca nos cursos d'água do município (conforme evidenciamos na Foto 12), criação de equinos, vendas ambulantes de produção rural dos produtores locais, entre outros.

Avançar na problemática da sucessão das temporalidades que materializam diferentes estruturas no espaço urbano nos leva à pergunta do conteúdo por trás desse movimento.

Embora a forma pareça ser estática, existe um movimento constante e totalizante atuando e coordenando o processo de expansão da mancha urbana – simultaneamente, este movimento cria novas formas e impõe novas lógicas que só se revelam através do conteúdo, que é a pergunta que nos leva à penúltima parte deste trabalho: a tentativa de dialogar as formas com o conteúdo cultural, econômico e ideológico que impulsionou a

transformação do espaço urbano, requalificando a lógica das zonas urbanas que incorporam o avanço da urbanização de forma conflituosa e totalizante.

4.2 – O CONTEÚDO DO EIXO SUDESTE

Acreditamos que cada zona urbana distribuída em quaisquer que sejam os espaços do mundo possuem um conteúdo que deriva do processo de ocupação e reflete as ações dos agentes que atuaram em determinado território. A ação transformadora pode ser determinada pela própria natureza ou pelas possibilidades de transformação antrópica do meio.

A cultura, infraestrutura, ritmos de produção, formas de trabalho, cotidiano, entre outras dinâmicas podem ser geradoras de transformações no espaço, como também podem sofrer alterações e ser transformados ou adaptados de acordo com a demanda de cada lugar.

“Se seu objeto é o estudo da gênese, da estrutura, das inter-relações dos espaços organizados pela ação humana, caberá a Geografia procurar o essencial de suas explicações, não tanto nas relações entre esses espaços e os espaços naturais nos quais se estabelecem, mas antes nas relações com as sociedades que se realizam ao produzi-los. A geografia, ciência social, propõe-se a reencontrar o homem na criação do espaço”. Isnard, (1978, pág. 15).

O reencontro com o homem através da geografia, proposto na definição de Isnard (1978), sinaliza que, a partir das manifestações sociais e das transformações geradas no espaço urbano, podemos revelar algumas demandas específicas da presença do homem em choque ou convergência com os meios hegemônicos de produção.

Martins (2008) também resgata a ideia do misticismo incorporado em ambientes racionalizados, num debate sobre a possível assombração em um dos setores da Cerâmica São Caetano S.A., no subúrbio da cidade de São Paulo. Parte de seus resgates filosóficos consiste em questionar como, em um ambiente tão racionalizado, a indústria incorporava os misticismos e as lendas ligadas ao irracional, fator que fugia completamente à lógica dos espaços de produção. Isto nos interessa porque sinaliza o poder de transformação do homem (neste caso, mesmo sem querer), sobre as formas e ações racionalizadoras, força esta que gera a ressignificação das formas e delega um novo conteúdo às mesmas.

Além das influências da sociedade sobre a racionalização do espaço, temos também a mudança de lógica, ou seja, quando a própria sociedade, a partir de um

conjunto técnico, muda as formas de condicionar sua reprodução, fato que transforma e altera o sentido das formas.

Milton Santos (2014a) ressalta que os momentos que determinam o fim de uma lógica que vinha se materializando e o início de outra, correspondem ao processo de totalização, *“isto é, o processo de transformação de uma totalidade em outra totalidade”*⁹².

A totalização demarca o fim e o início de um novo momento da reprodução. As antigas formas urbanas só permanecem em atividade através de adaptações ao novo momento, ou seja, o conteúdo da forma não pode ser esvaziado. *“Tornada forma-conteúdo pela presença da ação, a forma torna-se capaz de influenciar, de volta, o desenvolvimento da totalidade, participando, assim, do pleno direito, da dialética social”*⁹³.

No desenvolvimento das formas, encontramos as possibilidades que a mesma oferece à reprodução. A estas possibilidades, Henri Lefebvre resgata o potencial da forma e a necessidade de uma nova démarche nas ciências que contemplem as virtualidades⁹⁴.

Ao avaliar as estruturas históricas do espaço urbano, Lefebvre (2008) resgata o termo de objeto virtual, que, nas palavras do autor, surgem no escopo de sua pesquisa a partir da problematização formas que ficam a partir do encerramento de uma totalidade.

“A cidade historicamente formada não vive mais, não é mais apreendida praticamente. Não é mais que um objeto de consumo cultural, para os turistas e para o estetismo, ávidos de espetáculos e do pitoresco. Mesmo para aqueles que costumam compreendê-la calorosamente, a cidade está morta. No entanto, ‘o urbano’ persiste no estado de atualidade, dispersa e alienada, de embrião, de virtualidade. Aquilo que os olhos e a análise percebem na prática pode, na melhor das hipóteses, passar pela sombra de um novo objeto futuro na claridade de um sol nascente. Impossível considerar a hipótese da reconstrução da cidade antiga; possível apenas encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas base, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade. Nem retorno (para a cidade tradicional), nem fuga para frente, para a aglomeração colossal e informe – esta é a prescrição. Por outras palavras, no que diz respeito a cidade, o objeto da ciência não está determinado. O passado, o presente, o possível não se separam. É um objeto virtual que o pensamento estuda, o que exige novas démarches” Lefebvre (2008, pág. 106)

⁹² Santos (2014a, pág. 125).

⁹³ Santos (2014a, pág. 126).

⁹⁴ Lefebvre (2008).

A virtualidade é o potencial oferecido pela estrutura urbana. Está necessariamente ligada aos fatos que se processam, mas vai além, dando inspirações para aquilo que poderia ser feito dentro das formas existentes e da capacidade técnica de cada momento.

O esvaziamento do conteúdo de determinada forma no espaço urbano, ao atingir o seu ápice, tende a exigir dos gestores da reprodução uma ação de encerramento de determinada estrutura ou a requalificação da mesma, para que aquelas formas dialoguem com o novo momento da urbanização. Caso contrário, a estrutura pode desaparecer ou simplesmente entrar em inércia⁹⁵.

No Eixo Sudeste de Sorocaba, encontramos algumas estruturações que condizem com o processo de ocupação e os costumes que materializam das transformações do espaço urbano nas diversas temporalidades que por este espaço se realizaram. Em ambas as zonas, alguns padrões do cotidiano apresentam mudanças quase que totais.

O conteúdo ligado à ruralidade, assim como suas formas, foram se transformando: o contato entre os vizinhos, o perfil de moradores, entre outros fatores ligados à essência da vida em sociedade também tiveram novos rumos a partir de tais mudanças.

Entendemos que as formas rurais exigem um espaço maior do lote em relação aos ofertados em bairros residenciais (média de 150 a 250m²), para que o rural se realize enquanto conteúdo. Nas formas rurais, além do espaço residencial, temos também o espaço do plantio, da criação e de cultivos. Geralmente, a produção pela terra tende a somar com a renda familiar ou com o abastecimento interno da residência.

Pelas infraestruturas urbanas que se consolidaram no Eixo Sudeste, notamos que a chegada de redes de abastecimento, iluminação, a facilidade do acesso ligada à duplicação e alargamento de vias são melhorias infraestruturais que tendem a diminuir a relação espaço-tempo da periferia em relação às áreas centrais, movimento que demarca a vida urbana no que antes poderíamos chamar de áreas rurais. Deste modo, um ritmo semelhante ao urbano é imposto sobre o rural – a forma rural, assim como seu conteúdo, passa a existir apenas como resquício.

Diante de tantas atividades simultâneas e processos extremamente complexos, como podemos entender qual é o papel das formas e do conteúdo que se processa no

⁹⁵ Corrêa (1997).

Eixo Sudeste em relação à totalidade urbana de Sorocaba? Qual são as perspectivas do devir perante suas transformações recentes?

Entendemos que existem estratégias de transformação do espaço para garantir a perpetuação de forças hegemônicas na cidade que se enquadram no perfil dos agentes transformadores do espaço, tão bem lembrado por Corrêa (2012) ⁹⁶.

Se o conteúdo do espaço é determinado pelas ações que são processadas nas diversas escalas no decorrer de diversos períodos históricos, somente nos debruçando nos discursos e nas justificativas dessas transformações periódicas é que poderemos captar um movimento totalizante que se processa neste território.

O conteúdo interno está diretamente ligado com fatores externos, portanto, revelar uma totalidade exige uma abstração para captação de atividades que foram importantes para o território, mesmo sem nunca se realizarem concretamente no espaço sorocabano, como foi o caso do capital cafeeiro, importantíssimo para a consolidação da estrada de ferro que garantiu o auge da produção teceleira.

As ações que se processam atualmente no território sorocabano estão ligadas a esse passado. A concentração demográfica, expansão da mancha urbana, a segregação, investimentos distribuídos desproporcionalmente pelo território, conjuntos habitacionais, regularização fundiária, tudo isto, ligados pelo elo neoliberal, produzem o espaço racionalizado para garantir o funcionamento sistêmico, mesmo que isso interfira na produção de estruturas e repasses financeiros que tem, como finalidade, promover um mínimo de qualidade de vida para a população municipal, vista, em muitos casos, apenas como mercado consumidor.

Sobre o devir, devemos considerar ao menos duas perspectivas: uma dialogando com as ideologias e as propostas de transformação que hoje tramitam nas audiências municipais, estaduais e federais; outra é a consideração das estruturas enquanto virtualidade, ou seja, dentro do cenário atual o que seria possível ser executado ou transformado qualitativamente para o atual momento da reprodução social. Para isto, dedicaremos o próximo subcapítulo deste trabalho.

⁹⁶ Segundo Roberto Lobato Corrêa (2012), os agentes transformadores do espaço são compostos pelos proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos".

4.3 – PERSPECTIVAS DO DEVIR EM SOROCABA E O CASO DAS TRANSFORMAÇÕES DOS EIXOS URBANOS

As transformações do espaço urbano de Sorocaba apontam uma lógica comum nas metrópoles: a expansão para as áreas periféricas. A progressão da mancha urbana em direção à periferia não exclui o fato de o centro histórico também apresentar movimento – a paisagem nunca é estática.

O que nos condiciona a refletir a paisagem como se ela fosse estática ou inexplicável é o distanciamento com seu conteúdo, uma vez que um estudo se prenda apenas às formas, a paisagem fica limitada, incompleta, incompreensível, incapaz de captar um movimento totalizante.

Mesmo reconhecendo nossas limitações, acreditamos que esse objetivo foi alcançado. A partir da reflexão sobre o Eixo Sudeste do espaço urbano de Sorocaba, pudemos captar ações externas e internas que se realizaram no espaço de Sorocaba (ou por este espaço foram possíveis de se realizarem) para atingir a totalidade que hoje compõe a rede urbana sorocabana.

No desdobramento do espaço urbano em Sorocaba, deparamo-nos com uma gama de fenômenos que se materializaram e, até hoje, compõem e direcionam determinadas dinâmicas. Em nosso caso, os eixos viários parecem direcionar as ocupações históricas. Isto ocorre porque as rotas antecedem a ocupação urbana no caso sorocabano – por isto, estes mesmos eixos ainda fazem parte da maioria dos projetos de expansão das áreas urbanas. Mesmo em projetos de expansão para a periferia (novas formas), a preocupação da interligação com as vias centrais parece ser fundamental.

Nas transformações mais recentes, vemos o desdobramento racionalizado, onde observamos a ocupação crescente de condomínios residenciais privativos e corredores de comércio e serviços como forma de atendimento desta nova demanda habitacional.

Quanto à participação da especulação imobiliária em Sorocaba e a valorização deste respectivo espaço, pudemos observar reflexos diretos nos territórios vizinhos. Pela consolidação da Região Metropolitana de Sorocaba e a consequente elevação da participação deste município com as cidades adjacentes, a especulação imobiliária passa a intensificar sua presença nos municípios do entorno que oferecem preços mais acessíveis e lotes maiores, o discurso da proximidade e das facilidades de acesso aos equipamentos urbanos de Sorocaba também é incorporado como propaganda na

comercialização das terras que estão além dos limites territoriais do município sorocabano (Figura 02 e Figura 03).

Jardim SÃO LUCAS
Loteamento Residencial

A 10 min do Shopping Iguatemi

0:26 / 0:39

Conheça o Residencial Jardim São Lucas

2.317 visualizações

5 0 COMPARTILHAR

Guarda Empreendimentos
Publicado em 7 de abr de 2016

INSCREVER-SE 8

Residencial Jardim São Lucas

Construa em um bairro aberto com acesso monitorado
Terrenos de 250 a 600 m²

O Residencial Jardim São Lucas tem o privilégio de estar rodeado por muito verde. Planejado com acesso monitorado, garante segurança, conforto e tranquilidade para a sua família. Localizado na Região Metropolitana de Sorocaba, está a apenas 5 minutos da UFSCAR e a 10 minutos do Shopping Iguatemi Sorocaba. Venha conhecer!

Figura 02: Exaltação da proximidade dos equipamentos urbanos de Sorocaba na propaganda do Residencial Jardim São Lucas em Salto de Pirapora-SP no Youtube. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=jhJkAt0KqU> e acessado em 09/10/2017.

Embora os eixos rodoviários tenham tendência para a valorização do espaço, alguns dos eixos históricos acabam não sendo um grande diferencial na valorização do espaço enquanto mercadoria (como é o caso das estradas ferroviárias que tiveram ampla participação no sistema de transporte público, deixando de ser aproveitada no fluxo de pessoas pelo espaço urbano sorocabano). Embora ainda em funcionamento para escoamento de cargas da ALL Logística, esses eixos tão importantes para a consolidação do que foi Sorocaba no século XX, estão em aproveitamento mínimo, sem nenhuma opção para transporte urbano, servindo apenas interesses dos mineradores que atuam no Centro-Oeste do Brasil.

O interessante é notar a facilidade que o Brasil teve para sucatear as linhas férreas – não se mostra da mesma maneira quando observamos os eixos viários, pois, mesmo com muitas limitações, as formas do modelo racionalizado do urbano ainda permanecem como pontos cruciais de acesso e distribuição da fluidez do município. As políticas de habitação descentralizaram, mas os serviços e os equipamentos urbanos parecem caminhar em sentido oposto, como é o caso do fluxo do transporte público e intermunicipal, que ainda mantém os terminais localizados em áreas centrais, direcionando todo fluxo ao centro histórico e causando sérios transtornos à população.

O deslocamento do fluxo dos transportes da periferia para o centro evidencia o conflito entre as velhas formas urbanas e as novas formas exigidas pela reprodução ampliada.

Nas formas urbanas, Sorocaba ainda preserva, mesmo que como resquício, um pouco de cada momento histórico detalhado neste trabalho, em alguns casos com intervenção direta de preservação ao patrimônio (como o reaproveitamento das estruturas das antigas fábricas) ou pela resistência das formas frente aos modelos de

desenvolvimento ditos modernos, como as casas operárias na Zona Leste, retratadas no escopo deste trabalho.

Dentro das questões normativas que legitimam a transformação do espaço em Sorocaba, intermediado pela gestão pública, encontramos poucas perspectivas de transformações que venham a mudar o cenário de segregação e do sucateamento dos recursos públicos em Sorocaba.

Se a ideologia sempre foi algo importante historicamente, as transformações urbanas também devem passar por um estudo ideológico dos agentes que estão frente às transformações espaciais. Sem esta etapa, fica nebuloso o caminho que aponta para as perspectivas do devir, uma vez que a ideologia impacte diretamente na execução ou não de possíveis virtualidades espaciais.

Atualmente (2017), Sorocaba apresenta uma grande parcela de conservadores, algo que parece característico em toda história urbana do município. As perspectivas de mudança diminuem e a perpetuação do “mais do mesmo” tende a ganhar força, gerando uma expansão da mancha urbana em total descompasso com as necessidades locais.

Enquanto virtualidade, Sorocaba oferece muitas opções ao devir, a própria estrada de ferro, criada no século XIX com o propósito de atender ao escoamento das grandes indústrias daquele período ainda aspira modernidade: boa parte da população sorocabana ainda sonha em ver os trens participando da vida urbana mais uma vez⁹⁷.

A preservação das estações e a readequação do fluxo urbano ainda permitem algumas intervenções que venham a integrar os diversos tipos de transporte em potencial na cidade (ferroviário, cicloviário, pedestre e automobilístico), de modo a que a fluidez de Sorocaba ainda tenha uma solução cabível.

As eleições para prefeitura na passagem de 2016 para 2017 abriram as portas para debater as possibilidades que Sorocaba oferece. Nessa corrida eleitoral, ficava claro o apontamento de ideologias de mercado, enquanto outras propostas caminhavam pela municipalização dos recursos para aumentar a influência da prefeitura nas decisões que dizem respeito à transformação municipal.

Durante o segundo turno das eleições municipais de 2017, representando os neoliberais, José Caldini Crespo, do partido dos Democratas (DEM), defendia a terceirização dos serviços públicos, encabeçado pela chapa Renasce Sorocaba, em

⁹⁷ Nas eleições municipais de 2016, o segundo turno foi marcado por diferenças ideológicas, por um lado os conservadores e de outro os socialistas, ambos trouxeram no discurso a proposta de reativação da linha férrea e tiveram um grande apoio de eleitorado, provando que independente da ideologia essa é uma vontade de boa parte da população sorocabana.

oposição tínhamos os socialistas da chapa Compartilhe o Novo, representada pelo atual Deputado Raul Marcelo, do PSOL (Partido Socialismo e Liberdade), que defendia os investimentos e a valorização dos serviços públicos para aumentar a influência da prefeitura em Sorocaba.

Em ambos os discursos, os candidatos vieram com a proposta de melhorias ao transporte público municipal e reativação da estrada de ferro. A proposta de José Crespo (DEM) toca na questão da incorporação do sistema ferroviário, mas não apresenta um plano claro de como isso seria feito. Seu principal projeto na parte de transportes consistia em criar uma linha de BRT (Bus Rapid Transit) entre os eixos da Avenida Ipanema, Avenida Itavuvu, Avenida São Paulo, Avenida Armando Panunzio e Antonio Carlos Comitre, contemplando todas as zonas urbanas com intervenções diretas. Ambas as linhas seriam direcionadas ao centro pelos eixos principais de cada zona urbana (conforme demonstra o Mapa 15).

Mapa 15: Projeto do BRT Sorocaba proposto pela empresa Logit Engenharia Consultiva LTDA. Fonte: Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade, desenvolvido entre 2012 e 2014.

Embora essa fosse uma nova proposta para o transporte, aparentemente pouca coisa muda em relação ao fluxo de transporte pelas antigas formas, uma vez que o fluxo do transporte continua sendo redirecionado ao centro e o problema do congestionamento se ampliaria.

Outra questão relevante é a limitação estrutural que Sorocaba oferece para o projeto proposto por José Crespo (DEM). Para a consolidação de um sistema BRT, as vias de circulação devem ter tamanho mínimo de 30 metros, a distribuição das estruturas neste espaço conta com um canteiro central, avenidas de três faixas, ciclovias

e calçadas em ambos os sentidos de fluxo, assim como determina o gabarito de arruamento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade.

Figura 04: Perfil proposto para via estrutural em Sorocaba pela empresa Logit Engenharia Consultiva LTDA. Fonte: Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade, desenvolvido entre 2012 e 2014.

O plano é incompatível com a realidade das formas em Sorocaba: a maior avenida contemplada pelo projeto é a Avenida Ipanema com 20m de largura, sendo que, mesmo nas apresentações prévias, já ficou decidido que a ciclovia não seria construída por conta da limitação deste eixo viário. Outra questão foi o tamanho inadequado das calçadas que também seriam reduzidas.

Por si só, as calçadas de quatro metros já têm um tamanho reduzido ao ideal que é de 5 a 5,5 metros (segundo relato em entrevista com a Arquiteta e Urbanista Ariane Pini). A mesma destaca que, embora existam as avenidas construídas com 30 metros no

território sorocabano, como as vias construídas no programa do Sorocaba Total, porém, nenhuma delas é contemplada pelo projeto do BRT.

Em oposição ao BRT, o candidato Raul Marcelo (PSOL) incorporou, em seu plano de governo, o Conecta Sorocaba, que tinha como objetivo principal a reativação da estrada de ferro e a ampliação do sistema interbairros.

No projeto de Raul Marcelo (PSOL), o mesmo fortalece a influência da prefeitura, principalmente por entender que o controle de fluxo ferroviário deveria ser intermediado por negociações diretas entre o setor privado e o setor público.

Em seu projeto, nota-se maior inclusão das áreas periféricas do município por atingir também os espaços adjacentes às avenidas principais, porque o projeto prevê a descentralização dos terminais urbanos através das áreas de transferência (miniterminais) evitando, em muitos casos, a passagem pelo centro. Isto seria a ampliação do sistema interbairros (já existente em algumas áreas) para a periferia de todo território municipal, utilizando vias alternativas com o objetivo de dinamizar o fluxo do deslocamento do transporte urbano (conforme demonstra o Mapa 16).

Mapa 16: Mapa de apresentação do Conecta Sorocaba proposto pelo candidato Raul Marcelo. Fonte: Apresentação oficial do Conecta Sorocaba no programa de governo da chapa Compartilhe o novo disponível em www.tse.jus.br.

Com a descentralização dos terminais urbanos, o principal acesso às áreas centrais deveria ser intermediado pela estrada de ferro, estimulando o transporte ferroviário para desestimular o uso do automóvel, que hoje encontra sérias dificuldades de deslocamento nas velhas formas do centro histórico.

Diferente do projeto de Crespo (DEM), que tem o foco nas avenidas, o foco do projeto de Raul Marcelo (PSOL) é o bairro, pois os deslocamentos seriam a extensão de um projeto já existente (sistema interbairros), que faria uma rede de ônibus que circulasse da forma mais rápida possível por vias alternativas às avenidas principais, liberando as vias para construção de ciclovias, ampliação das calçadas e dinamização do fluxo de veículos privados.

Nas zonas periféricas, seria estabelecido um anel viário que aproveitasse as vias de fluxo rápido, onde, mesmo que o trajeto fique mais distante, a velocidade do fluxo é maior, sendo positivo para o usuário do transporte pela diminuição relativa da relação tempo-espaço no deslocamento.

Em linhas gerais, o projeto de Raul Marcelo parece condizer mais com a realidade municipal, pois intervém pouco no espaço urbano e traz propostas mais significativas para o cidadão sorocabano no quesito de qualidade de deslocamento por transporte público e alternativo.

A apresentação destas propostas é exemplo de como as virtualidades do espaço urbano podem ser exploradas a depender da ideologia ou dos grupos de comando atuantes na transformação do espaço.

Ao pensar o devir do espaço urbano do Eixo Sudeste, é importante que exploremos as dinâmicas em escala territorial para entendermos como tais projetos apontam as perspectivas de uso e ocupação do espaço nessas áreas e de que forma tais iniciativas contemplam a realidade local destes espaços.

Um projeto não pode desconsiderar a identidade do Eixo Sudeste, que tem suas aglomerações fundamentadas a partir das vias de conexão com as rodovias interestaduais, a posterior chegada das indústrias e a formação das habitações operárias (mais intenso no vetor Leste) no século XX. No século XXI, as principais ocupações se materializaram com caráter de condomínios residenciais privados e uma vasta estrutura de serviços em suas adjacências, sendo este um modelo padrão entre as estruturas mais recentes, ditas como “padrão moderno de moradias”.

Em linhas gerais a ocupação do eixo Sudeste data os momentos do final do Século XX ao início do Século XXI (com exceção do Centro Histórico que tem início junto à própria fundação da cidade em 1664). Um projeto que vise dinamizar o espaço neste vetor, deve necessariamente levar em conta as antigas formas deste período industrial assim como as brechas sociais⁹⁸ causadas por essas habitações privativas presentes em grande escala no Eixo Sudeste.

Ao pensar os condomínios fechados Ueda (2006) aponta que:

Essa nova dinâmica urbana tem provocado uma segregação socioespacial nas principais cidades brasileiras e da América Latina. Neste sentido, entendemos que, o modelo imposto pelas políticas neoliberais caracterizadas pela globalização da economia e pela estruturação das relações sociais provocou o que Swampa (2004) chama de brecha social, ou seja, uma ruptura social, onde temos, de um lado, um conjunto reduzido de “ganhadores” que consegue adequar-se ao modelo econômico vigente e, de outro, um conjunto de “perdedores” excluídos do processo. O resultado é então, a enorme distância entre as classes sociais”. Ueda (2006, pág. 235).

O jogo entre os privilegiados e excluídos é incorporado no eixo Sudeste enquanto polo centralizador da parcela da população capaz de pagar pelos altos valores incorporados no Sudeste de Sorocaba, assim como demonstramos na Tabela 1 na introdução deste trabalho.

A maior inclusão do devir deve integrar a sociedade e pensar coletivamente o espaço público, uma vez que o pensamento setorizado aponte para a desintegração, afetando, a longo prazo, a rede de relações e a fluidez do espaço.

Cremos que, para contemplar os interesses locais, é fundamental o acompanhamento assíduo por parte da população, que dificilmente acontece, por vários motivos – entre eles, a falta de diálogo das lideranças com os cidadãos comuns e os horários em que são realizadas as audiências públicas, restringindo o segmento dos projetos a interesses de alguns agentes específicos.

Contudo, as tendências e possibilidades encontram-se no jogo das formas, assim como dos conteúdos delegados às mesmas por um grande conjunto de ações, um projeto de envergadura municipal ou metropolitana deve contar com um conjunto de estudos precisos que levem em conta o processo de consolidação do espaço e a opinião local. Do contrário, estaremos emulando projetos hegemônicos e racionalistas que só tendem

⁹⁸ Swampa (2004) apud Ueda (2006).

a agravar as desigualdades impostas pelo capital. Um devir que tenha como foco a integração precisa considerar o grito de socorro que emana das ruas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Antes de iniciar as considerações finais deste trabalho, quero parabenizar a todos os pesquisadores, pessoas cruciais para o avanço qualitativo de uma nação, que vivenciam diariamente os cortes, reduções, e diminuição do auxílio financeiro para pesquisas, o que nos torna mais do que mestres ou doutores, mas também especialistas em perder, como bem lembra Galeano (2010). Ainda sim, resistimos, e nos doamos ao máximo a nossa pesquisa, esperando que ela sirva positivamente a futuros projetos e pesquisas que venham a se desdobrar a partir de nossos pensamentos. Sob a “tsunami” de desincentivos que constantemente nos atingem, seguimos pensando. Este parece ser o maior medo de quem nos submete e tais cortes.

Sorocaba, mais precisamente em seu Eixo Sudeste, foi alvo de nosso enfoque teórico e empírico para pensar o espaço urbano em toda sua complexidade. A partir desta porção espacial, tentamos incorporar a maior quantidade de ações internas e externas ao território que de alguma forma transformaram suas estruturas e dinâmicas materializantes do espaço urbano.

Entendemos que o que se encontra materializado na mancha urbana de determinada ocupação é resultado de um movimento uno, complexo e dialético, que se desdobra a partir de uma sucessão de vários fatores históricos e ideológicos em diversas atividades que se realizam temporalmente e, por vezes, simultaneamente pelo espaço urbano.

A transcorrência dos períodos históricos foi um ponto crucial que encontramos para fazer o balanço de diferentes temporalidades e suas manifestações no espaço sorocabano uma vez que é no encerramento desses períodos que encontramos sinais da totalização.

No despertar de nossas ideias, sempre tentamos nos ater aos objetos e às ações presentes na paisagem, assim como propõe Santos (2014a), o questionamento das formas assim como de seus conteúdos nos levaram a “redescobrir” a urbanização de Sorocaba a partir de um ponto de vista mais profundo, crítico e um tanto quanto poético.

Para isto, a partir do recorte do Eixo Sudeste, partimos da perspectiva que transpassa as décadas e capta movimentos concretos, junto com as influências diretas também buscamos os influxos que não se revelam com clareza em Sorocaba, mas que por aqui realizaram parte de sua totalidade, como foi o caso da economia do café, que, mesmo não sendo cultivado em nossas terras, foi o capital primitivo que deu origem à

estrada de ferro. Além disso, o capital produzido em Sorocaba também era direcionado em partes à compra do café, uma vez que esse produto é largamente consumido até hoje em todo Brasil.

Além do café, demonstramos algumas demandas externas que encontraram em Sorocaba a solução (mesmo que temporária) para parte de seus problemas, como foi o caso do capital inglês que é investido para plantação do algodão herbáceo por conta do recesso do fornecimento dos Estados Unidos, que, naquele momento, estava fechado para a guerra civil.

Para nós, estes primeiros pontos históricos foram cruciais para demonstrar que, embora Sorocaba tenha uma longa história interna, o município é um sistema completamente aberto a influências externas, assim tentamos estabelecer este movimento através dos movimentos bandeiristas na ocupação do território, seguidos das marchas tropeiras que intermediavam a logística de grandes mercados do Brasil colonial como o ouro e a cana-de-açúcar, a influência do capital da economia cafeeira e a injeção do capital inglês período industrial (importante momento do desdobramento para a Zona Leste do município) assim como os novos desdobramentos em padrão de serviços e moradias privativas que se estão diretamente ligados aos ideais de habitação empregados nas grandes metrópoles do país.

Outro importante aspecto de nossa relação com a teoria da unicidade espacial envolveu o estudo das produções normativas que outorgam (ou não) as transformações do espaço urbano no município. Percebemos, neste ponto, diversas conexões entre a produção normativa e os agentes que atuam diretamente na produção do espaço, onde temos fortes influências de capitalistas e investidores que acabam transformando o espaço urbano em um verdadeiro negócio.

É somente a partir da compreensão da grandeza deste movimento totalizante que podemos direcionar nosso pensamento as novas formas de transformação do espaço. Embora o caráter operatório do projeto não fosse uma preocupação de nosso trabalho, cremos que os projetos, que têm como finalidade a intervenção direta no espaço urbano de Sorocaba, devem obrigatoriamente se debruçar sobre as questões históricas e espaciais de cada período materializado neste município, fato que evitaria uma série de equívocos ou limitações na execução.

A nosso ver, a simultaneidade dos acontecimentos é o que torna o estudo extremamente complexo, embora nós façamos uma descrição e interpretação dos períodos, é incalculável a soma dos fatos que se processavam junto a esses movimentos,

exigindo elevado nível de abstração para a captação de determinados fenômenos. Tal abstração sobre os ocorridos é um ponto crucial para a aproximação com as transformações espaciais de Sorocaba na última década.

Mesmo sendo o recorte de uma área urbana, o Eixo Sudeste apresenta uma gama de desdobramentos em sua história que nos levaram a um pouco de cada um desses períodos. O espaço urbano deste recorte nos comprova que, embora a história se divida em períodos, algumas das formas impressas por tais passagens da história urbana transcendem o tempo por pelo menos três fatores: ou por se reinserir na lógica do novo momento, pela resistência (abandono) das estruturas que resistem ao tempo, ou então por leis de patrimônio que tombam marcos de determinado período.

Seja como for, a sociedade parece escrever sua história pelo espaço urbano e pela geografia de sua distribuição. Conseguimos elevar o pensamento não só para o fenômeno histórico em si mas também pela organização espacial que condiciona determinados transformações no espaço urbano.

Percebendo os principais agentes e interesses no desenrolar da história e das estratégias por eles realizadas na transformação do espaço urbano, foram incorporadas, neste trabalho, algumas perspectivas do devir, de onde tiramos como exemplo as propostas de transporte do segundo turno das eleições municipais de Sorocaba em 2016 para 2017, o intuito foi demonstrar como a ideologia e as formas de concepção de um modelo ideal de sociedade podem pensar em diferentes rumos do espaço urbano a partir da interpretação de sua realidade.

Neste movimento, vimos como as virtualidades do espaço urbano podem ser reaproveitadas de diversas maneiras, a depender de uma série de variantes – em nosso caso, o ideal de nação de diferentes ideologias partidárias simbolizado pela disputa entre DEM (Democratas) e PSOL (Partido Socialismo e Liberdade).

Enfim, chegamos ao momento mais difícil do trabalho, as considerações finais, porque se a própria totalidade está em movimento, como posso encerrar a atividade com uma resposta?

Neste caso, basta-nos apenas salientar que a atenção com os diversos movimentos condicionantes da transformação espacial nos levaram a muitas respostas mas também nos levam a lugares até então despercebidos, lugares que não passavam de formas, mas que, aos poucos, revelam uma sequência de conteúdos repletos de momentos, sendo que, a partir de um recorte, desvendamos diversos momentos da

materialização do município sorocabano, transformações do espaço banhadas de lágrimas, suor e sangue.

Mesmo sob muita pressão, o espaço também revela a resistência em cada um destes períodos, cidadãos que reivindicam o direito de usar e transformar a cidade, aumentando as esperanças de um futuro qualitativo para as próprias pessoas que concretizam o fenômeno urbano.

Após as considerações deste estudo, pelos fatores que se desdobram atualmente no município (2017), as mudanças parecem apenas beneficiar alguns grupos seletivos, algo percebido em Sorocaba desde 1661. Embora com um desdobramento ligado mais diretamente ao século XX e XXI, o Eixo Sudeste também apresenta esse padrão, protagonizando perante a totalidade da reprodução social de Sorocaba a concentração de classes médias e altas do território. Portanto, mesmo em padrões de formas e conteúdos diferenciados, este recorte da cidade ainda exerce a função de segregação, reforçando sob um aspecto moderno um fenômeno que antecede até mesmo a própria economia capitalista. Contudo, conforme lembramos acima, em todos os períodos encontramos o conflito, provindo da resistência do oprimido (os índios, os revolucionários liberais, os carroceiros, os escravos, os operários, entre tantos outros).

Dito isto, resta-nos buscar o devir, criando possibilidades a partir de nossa resistência. Do contrário, as virtualidades apenas servirão ao capital, onde nosso espaço e nosso próprio povo são transformados em mercadoria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AUTOR Desconhecido – Os Carros de Bois - **Jornal Cruzeiro do Sul – Diário da Manhã nº 2.431** – Os Carros de Bois – Sorocaba, 20/05/1914.

AUTOR Desconhecido – **Plano Para Executar** - Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, edição do dia 23/11/1966.

ANDRADE, Marcelo – **Pesquisa mostra valorização do metro quadrado** – Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, edição do dia 30/07/2015.

ANDRADE, Marcelo – **Informação Livre** – Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, edição do dia 18/06/2017.

ARAÚJO, Carlos - **Há 170 anos, em Sorocaba, tinha início a Revolução Liberal na Província de São Paulo** – Jornal Cruzeiro do Sul, Edição do dia 17/05/2012, Sorocaba – SP.

ALMEIDA, Aluísio – **Sorocaba - 3 séculos de história** – Editora Ottoni, Sorocaba, 2002.

BADDINI, Cássia Maria – **Sorocaba no Império – Comércio de Animais e Desenvolvimento Urbano** – Editora Annablume, FAPESP, São Paulo, 2002.

BARRETO, Ilson Juliano - **O Olhar da Geografia Sobre a Verticalização do Parque Campolim, Sorocaba, SP, Brasil** – Artigo enviado para o Encontro de Geógrafos da América Latina, 2009.

BONATELLI, Circe – **Abrasce prevê abertura de 30 novos shoppings** – Jornal Cruzeiro do Sul, Fundação Ubaldino do Amaral, edição do dia 01/02/2017.

BURGOS, Rosalina – **Revista Cidades** – Espaços Públicos e o Direito a Cidade: Contribuições Teórico Conceituais a Partir de Estudos Sobre o Uso de Parques Urbanos em Contextos de Segregação Espacial nas Cidades de São Paulo e Sorocaba – Volume 12, nº15, 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri – **A condição Espacial** – Editora Contexto, 1ª reimpressão, São Paulo, 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri – **Espaço e Tempo na Metrópole** – Editora Contexto, São Paulo, 2001.

CARVALHO, Rogério Lopes – **Discursos do Progresso e Persistência da Tradição: A Remodelação Urbana de Sorocaba (1914-1921 / 1938-1943)**. POLITEIA, História e Sociedade, Vitória da Conquista, vol. 06, nº1, pp. 177, 192, 2006.

CELLI, Andressa – **A Evolução Urbana de Sorocaba** – Dissertação de Mestrado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo na Universidade de São Paulo (FAU USP), São Paulo, 2012.

COMITRE, Felipe – **Segregação Socioespacial e o Poder Público** – Uma Análise do Projeto de Desfavelamento em Sorocaba – SP – Revista Geografar Curitiba, v.8, nº1, pp.48 – 79, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato – **Trajetórias Geográficas** – 1º Edição, editora Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato – **A Rede Urbana** – Editora Ática, São Paulo, 1989.

CORREA, Roberto Lobato – **O Espaço Urbano** – Editora Ática, São Paulo, 1989b

CORRÊA, Roberto Lobato - **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios** - Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão - p. 41-51, Editora Contexto, São Paulo, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato – **Região e Organização Espacial** – Editora Ática, 7º Edição, São Paulo, 2000.

COUTO, Ronaldo Costa & Castro, Bertholdo – **Matarazzo, o fabricante de fábricas** – Revista Conjuntura Econômica v.58, nº12, Rio de Janeiro, 2004.

DEAN, Warren – **A Industrialização de São Paulo** – Editora Universidade de S. Paulo, 1971.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo – **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 2, 11 de Abril de 2004.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo - **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 6, 09 de Maio de 2004.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo - **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 8, 23 de Maio de 2004.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo - **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 9, 30 de Maio de 2004.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo - **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 11, 13 de Junho de 2004.

FRIOLI, Adolfo & BONADIO, Geraldo - **Revista série de 20 suplementos especiais do Jornal Cruzeiro do Sul comemorativos aos 350 anos da fundação de Sorocaba** – Fascículo 18, 2004.

GALDINO, Luiz – **Peabiru: Os Incas no Brasil** – Editora Estrada Real, 2002.

GALEANO, Eduarno – **O Livro dos Abraços** – Editora L&PM, 9ª Edição, Porto Alegre, 2002.

GALEANO, Eduardo – **As Veias Abertas da América Latina** – Editora L&PM, 1ª Edição na Coleção L&PM Pocket, Rio de Janeiro, 2010.

HILAIRE, Auguste de Saint – **Viajem a Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província de Cisplatina e Missões do Paraguai** – A cidade de Sorocaba – As forjas de Ipanema - Editora Livraria Martins, 2ª edição, São Paulo, 1972, pag. 247 - 265.

ISNARD, Hildebert – **O Espaço do Geógrafo** – Boletim de Geografia 36 (258 – 259), Rio de Janeiro, 1978.

JÚNIOR, Wilson Gonçalves – **TJ Derruba emendas que alteraram o Plano Diretor** - Jornal Cruzeiro do Sul, Fundação Ubaldino do Amaral, edição do dia 08/02/2017.

KOZEN, Lucas – **Norms and Space – Understanding Public Space Regulation in the Tourist City** – Lund Studies in sociology of law 41, Lund University, Milan, 2013.

LAMOUNIER, Maria Lúcia – **Da Escravidão ao Trabalho Livre (A Lei de Locação de Serviços de 1879)** – Editora Papirus, Campinas, 1988.

LENCIONI, Sandra – **Região e Geografia** – Editora Edusp, 1ª edição, 3ª reimpressão, São Paulo, 2014.

LEFEBVRE, Henri – **O Direito a cidade** – Editora Centauro, 5ª Edição, São Paulo, 2008.

LEITE, Thiago Rodrigues – **Valorização do Espaço Urbano e Novas Centralidades Urbanas: Uma Análise das Transformações Recentes da Zona Leste da Cidade de Sorocaba** - Projeto de pesquisa destinado a Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), Sorocaba, 2012.

LOPES Jr, Dalmir – **Cultura, Identidade e Inefetividade de Lei no Brasil: A Implantação da Mão-de-Obra Livre na Colônia de Parceria do Senador Vergueiro** – Revista Eletrônica de Ciências Sociais, ano 2, volume 05, edição de Dezembro de 2008.

MARTINS, Ana Cláudia – **Estudo Indica que Sorocaba teve a 6ª maior valorização do país** - Jornal Cruzeiro do Sul, Fundação Ubaldino do Amaral, edição do dia 08/01/2017.

MARTINS, José de Souza – **A Aparição do Demônio Dentro da Fábrica – Origens sociais do eu dividido no subúrbio operário** – Editora 34, 1º Edição, São Paulo, 2008.

MASSARI, Marco António Leite – **Arquitetura Industrial em Sorocaba – O Caso das Fábricas Têxteis** – Dissertação de Mestrado, FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MONTEIRO, Ana Maria Reis de Goes & MATTOS, Thiago Pedrosa — **Cidade Dividida: Sorocaba e o Zoneamento Urbano de 1914** – Revista de Direito da Cidade Vol. 07, nº4, 2015.

ROSA, José António – **Itapetininga agora está inserida na RMS** – Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, edição do dia 09/07/2016.

SANTOS, César Simoni – **A Fronteira Urbana – Urbanização, Industrialização e Mercado Imobiliário no Brasil** – Editora Annablume, PPHG, FAPESP, USP, São Paulo, 2015.

SANTOS, Milton – **A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo, Razão e Emoção** – Editora Edusp, 4º Edição, São Paulo, (2014a)

SANTOS, Milton – **Espaço e Método** – Editora Edusp, São Paulo, 2014b.

SANTOS, Milton – **Por uma Outra Globalização – do pensamento único a consciência universal** – Editora Record, 22º edição, Rio de Janeiro / São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton – **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional** – Editora Edusp, 5º Edição, 1º Reimpressão, São Paulo, 2013.

SANTOS, Regina Helena - **Prédios da fábrica Santa Maria são tombados** – Jornal Cruzeiro do Sul, Edição online do dia 03/06/2017, Sorocaba, 2017.

SALAZAR, José Monteiro – **Araçoiaba e Ipanema: a história daquela maravilhosa região, desde as forjas de Afonso Sardinha até a Real Fábrica de Ferro** – Sorocaba, 1997.

SINGER, Paul – **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife** – Editora da USP, São Paulo, 1968.

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

TRINDADE, Jaelson Bitran – **Tropeiros** – Editoração Publicações e Comunicações, São Paulo, 1992.

UEDA, Vanda – **Cidades Médias – Produção do Urbano Regional** – Loteamentos Fechados e a Produção do Espaço Urbano: Algumas Reflexões para o Debate – Editora Expressão Popular, São Paulo, 2006, pág. 235 – 241.

VIEIRA, Rogich – **O tropeiro e a integração geográfica do Brasil** – A Feira de Mueares de Sorocaba – 2ª Edição, Sorocaba, 1999, pag. 43 – 50.

VILLAÇA, Flávio – **O Espaço Intra-Urbano no Brasil** – Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2º Edição, São Paulo, 2007.

VILLAÇA, Flávio - **O processo de urbanização no Brasil** - Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil - 2.ed. Editora Edusp, São Paulo, 2015.

WASELFSZ, Julio Jacobo – **Mapa da Violência dos Municípios Brasileiros 2008** – Ideal Gráfica e editora, Impresso no Brasil, 2008.

DOCUMENTOS MUNICIPAIS:

Prefeitura de Sorocaba – **Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial de Sorocaba** - 2006.

Prefeitura de Sorocaba - **Plano Diretor de Desenvolvimento Físico e Territorial** – 2014, disponível em www.sorocaba.sp.gov.br – acessado em 06/12/2017.

Código de Obras de Sorocaba – disponível em www.camarasorocaba.sp.gov.br, acessado em 06/12/2017.