UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUDANÇA SOCIAL
E PARTICIPAÇÃO POLÍTICA

LUCIANO RODRIGUES LEITE

**Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana
na cidade de Sorocaba - SP**

São Paulo
2017

LUCIANO RODRIGUES LEITE

Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana
na cidade de Sorocaba - SP

Dissertação apresentada à Escola de Artes,
Ciências e Humanidades da Universidade de São
Paulo para a obtenção do título de Mestre em
Ciências pelo Programa de Pós-graduação em
Mudança Social e Participação Política.

Versão corrigida contendo as alterações
solicitadas pela comissão julgadora em 26 de julho
de 2017. A versão original encontra-se em acervo
reservado na Biblioteca da EACH/USP e na
Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP
(BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018,
de 13 de outubro de 2011.

Área de Concentração:
Mudança Social e Participação Política

Orientadora:
Sílvia Helena Zanirato

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.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)

Leite, Luciano Rodrigues

Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba - SP / Luciano Rodrigues Leite; orientadora, Silvia Helena Zanirato. – 2017

193 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo
Versão corrigida

1. Patrimônio histórico - Sorocaba (SP). 2. Patrimônio cultural - Sorocaba (SP). 3. Ferrovias - Sorocaba (SP). 4. Memória cultural. I. Zanirato, Silvia Helena, orient. II. Título

CDD 22.ed. – 306.5363698161

Nome: LEITE, Luciano Rodrigues.

Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba - SP.

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Ciências do Programa de Pós-graduação em Mudança Social e Participação Política.

Área de Concentração:
Mudança Social e Participação Política

Aprovado em: 26/07/2017

Banca Examinadora

Profº. Dr. Lauro César Figueiredo

Instituição: UFSM - Universidade Federal de Santa Maria RS

Profª. Dr. Maria de Fátima Salum Moreira

Instituição: Universidade Oeste Paulista

Profª. Dr. Simone Scifone

Instituição: FFLCH - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP

Profª. Dr. Silvia Helena Zanirato (orientadora)

Instituição: Escola de Artes, Ciências e Humanidades - EACH USP

Aos trabalhadores do que restou da antiga Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba e que ainda trabalhavam nesse conjunto arquitetônico. Em todos os momentos de trabalho ou pesquisa acadêmica, foi com eles que eu pude contar; na maioria das vezes por gente muito simples mas que apreenderam a importância do percurso dessa estrada de ferro para as suas vidas e para a cidade.

Agradecimentos

Escrever uma dissertação de mestrado envolve um processo de maturidade, tanto acadêmico quanto pessoal, que dificilmente um calouro detêm. Após dois anos de trabalho e crescimento, nesse momento final de escrever esses agradecimentos e de fazer uma autoanálise, surge um sentimento de urgência sincera em reconhecer cada um que me ajudou nessa árdua caminhada.

Sendo assim, em primeiro lugar devo fazer justiça e agradecer a minha orientadora Silvia Helena Zanirato, que me abriu as portas da academia e viu num rapaz ainda imaturo intelectualmente para a universidade e com um projeto duvidoso a princípio, um potencial de pesquisa que o próprio postulante à vaga não enxergava. Sou muito grato a Silva por ter apostado no meu trabalho e ciente que tudo que virá na minha vida acadêmica daqui pra frente, será tributário desse estágio embrionário em que alguém foi capaz de vislumbrar a árvore e não a semente.

Tive a sorte grande de só encontrar parceiros solidários no programa de mestrado, que nos grupos de pesquisa sempre dividiam seus conhecimentos e angustias, numa ajuda mútua.

Agradeço ainda aos meus amigos de toda uma vida: Valter Chanes Junior e Marinete Martins pelo incentivo, minha esposa Fabiana Martins Miranda pelo apoio incontestado, minha mãe Antonia e irmã Cíntia pelas palavras de apoio. Aos professores Lauro César Figueiredo e Maria de Fátima Salum Moreira pela leitura e orientação cuidadosa na minha Qualificação e Simone Scifone por ter aceitado participar da minha banca de defesa.

Por fim, ao meu saudoso pai José Cláudio e ao meu amado afilhado Gabriel, para quem sempre procuro dar o meu melhor, pois não há melhor herança que a força do exemplo.

RESUMO

LEITE, Luciano Rodrigues. **Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba - SP**. 2017. 193 p. Dissertação (Mestrado em Mudança Social e Participação Política) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Versão corrigida.

Essa dissertação analisa o movimento de transformação do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana - em Sorocaba - resultado de um movimento de perda de prestígio na dinâmica dos transportes, por um lado, e de valorização como suporte da memória, por outro. Esse complexo ferroviário, fruto do ideário de desenvolvimento e progresso da segunda metade do século XIX, é composto por aproximadamente quarenta construções e que incluiu oficinas, escola, depósito, barracões, armazéns, centro recreativo etc. Ocupa uma área total de 199.000m² numa região bem localizada, urbanizada e valorizada da cidade. Ao longo do tempo, a maior parte de suas edificações perderam suas funções originais, ganharam novos usos sociais e, recentemente, a maior parte do conjunto foi tombado como patrimônio. Olhar atentamente para seus usos sociais e projetos para a área e verificar suas compatibilidades com um espaço tombado é a preocupação central dessa dissertação.

Palavras chave: Ferrovia. Memória. Patrimônio. Usos Sociais.

ABSTRACT

LEITE, Luciano Rodrigues. **Social uses of architectural complex of old Sorocabana Railway in Sorocaba city - SP**. 2017. 193 p. Dissertation (Master of Science in Social Change and Political Participation) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2017. Revised version.

This dissertation analyzes the transformation of the architectural complex of the former Sorocaba Railway – in Sorocaba, SP – as a result of a movement of loss of prestige in the transport dynamics, on the one hand, and of valorization as a support of memory, on the other. This railway complex, which was the fruit of the development and progress of the second half of the 19th century, consists of approximately forty buildings, including workshops, schools, warehouses, sheds, lodgements, recreative centers, etc. It occupies a total area of 199.000 m², in a well located, urbanized and valued area of the city. Over time, most of its buildings have lost their original functions, gaining new social uses, and recently most of the buildings have been designated as a site of cultural heritage. Looking closely at their social uses and projects for the area and verifying their compatibility with those of a protected site is the central concern of this dissertation.

Key words: Railway. Heritage. Memory. Social Uses.

Lista de abreviaturas

ALL - América Latina Logística

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

ASI - Associação Sorocabana de Imprensa

BANESPA - Banco do Estado de São Paulo

CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica

CMDP - Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFPII - Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II

EFS - Estrada de Ferro Sorocabana

FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.

IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

IBPC - Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural

ICMS - imposto sobre circulação de mercadorias e serviços

IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IDORT - Instituto de Organização Racional do Trabalho

IFSP - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo

IHGGS - Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba

IPHAN - Instituto do Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional

LINC - Lei de Incentivo à Cultura

MACS - Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba

NBP - Número de Bem Patrimonial

ONG - Organização não Governamental

OSCIP - Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

OSESP - Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo

PROAC - Programa de Ação Cultural

RFFSA - Rede Ferroviária Nacional Sociedade Anônima

SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

SECULT - Secretaria de Cultura da Prefeitura de Sorocaba

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SESP - Serviço de Ensino e Seleção Profissional

ZEPEC - Zona Especial de Preservação Cultural

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Região metropolitana de Sorocaba	22
Figura 2: Croqui do caminho de Peabiru na América do Sul.....	24
Figura 3: Rotas Tropeiras e de Muares do Sul para Sorocaba	27
Figura 4: Ponte sobre o Rio Sorocaba, 1886	28
Figura 5: Papel de ação da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro	56
Figura 6: Quadro de Jules Martins sobre a festa de inauguração da Sorocabana.....	59
Figura 7: Primitiva Estação Ferroviária da EFS em Sorocaba, 1877	63
Figura 8: Primeiras Oficinas da Sorocabana na cidade no ano de 1877	63
Figura 9: Estação de Ipanema em 1927	65
Figura 10: Linha do tempo da cronologia da Sorocabana	66
Figura 11: Ao fundo da Estação, construção das Oficinas da Sorocabana em 1927	68
Figura 12: Fotos da construção das Oficinas da Sorocabana (externa) em 1927	69
Figura 13: Fotos das Oficinas da Sorocabana (internas), em 1927	70
Figura 14: Continuação, foto das Oficinas da Sorocabana (interna), em 1927	71
Figura 15: Foto da fachada frontal das Oficinas da Sorocabana, data provável 1930 ...	71
Figura 16: Vista aérea do complexo ferroviário da EFS em Sorocaba, em 2015	80
Figura 17: Planta baixa do complexo ferroviário da EFS em Sorocaba	82
Figura 18: Projeto de novo sistema viário do Plano Diretor 2015.....	103
Figura 19: Projeto da CPTM de uma linha férrea Sorocaba - São Paulo	104
Figura 20: Peça publicitária de campanha de Pannuzio	105
Figura 21: Ficha dos prédios 01 e 02	110
Figura 22: Foto do Armazém.....	113
Figura 23: Foto externa do Prédio do Curso Ferroviário, 2008	114
Figura 24: Fotos de problemas estruturais e conservação dos prédios (1 e 2), 2008 ..	115
Figura 25: Fotos das reformas para abrigar o MACS, sem data	116
Figura 26: Foto da fachada do MACS, após as reformas em 2015.....	117
Figura 27: Foto Sala de exposições e projeto de ampliação, 2013	117
Figura 28: Ficha do prédio 03.....	118
Figura 29: Alterações prediais para sediar o Museu da EFS, sem data.....	119
Figura 30: Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, 2015	119
Figura 31: Ficha prédio 05	120
Figura 32: Fotos do "Chalé Francês", antes da reforma, 2008.....	123
Figura 33: Fotos da segunda etapa das obras no "Chalé Francês", 2009	124
Figura 34: Fotos da terceira etapa de restauro do "Chalé Francês", 2010.....	125
Figura 35: Montagem de fotos de alguns eventos do "Chalé Francês"	126
Figura 36: Ficha prédio 06	127
Figura 37: Estação Ferroviária de Sorocaba em 2015	129
Figura 38: Fotos da Cantata de Natal, 2012	130
Figura 39: Ficha prédio 07	130
Figura 40: Barracão Cultural à esquerda, 1877.....	131
Figura 41: Barracão Cultural, 2015	131
Figura 42: Ficha prédio 08	132
Figura 43: Armazéns ocupados por famílias, 2015	132
Figura 44: Ficha prédio 13	133

Figura 45: Imagens das oficinas.....	134
Figura 46: Fotos internas das Oficinas	135
Figura 47: Fotos internas das Oficinas	136
Figura 48: Fotos do trem antes da reforma, 2012	137
Figura 49: Fotos da montagem após a reforma do trem, 2012	138
Figura 50: Fotos da área escolhida antes das adaptações, 2013	139
Figura 51: Fotos das adaptações feitas no local, 2013	140
Figura 52: Fotos da montagem do espetáculo "O Amor de Benedicta", 2013.....	141
Figura 53: Obras de acessibilidade, reaproveitamento e reforma de cadeiras, 2014...	142
Figura 54: Sala menor antes da reforma, 2014	143
Figura 55: Resultado da reforma da sala menor, 2014	144
Figura 56: Fotos da reforma da sala maior, 2014.....	145
Figura 57: Fotos do trem depois da segunda reforma, 2014.....	146
Figura 58: Reposta das tratativas para a continuidade do Manto na Sorocabana	147
Figura 59: Ficha prédio 13, 2015.....	149
Figura 60: Ficha prédio 09	150
Figura 61: Ficha prédios 10 e 11	151
Figura 62: Fotos do Prédio 10 "Refeitório FEPASA", 2015	151
Figura 63: Fotos do prédio da "Superintendência Regional", 2015	152
Figura 64: Ficha prédio 12	154
Figura 65: Foto Guarita, 2015	154
Figura 66: Ficha prédio 14	155
Figura 67: Fotos do prédio de "Manutenção de Equipamentos", 2015	156
Figura 68: Ficha prédio 15	157
Figura 69: Fotos do prédio do "Depósito", 2015.....	157
Figura 70: Ficha prédio 16	158
Figura 71: Fotos do prédio de "Depósito II", 2015.....	158
Figura 72: Ficha prédio 17	159
Figura 73: Fotos do prédio "Lavagem de Vagão", 2015.....	159
Figura 74: Ficha prédio 18	160
Figura 75: Fotos do prédio da "Ferraria", 2015	160
Figura 76: Ficha prédio 19	161
Figura 77: Fotos do prédio de "Manutenção Mecânica I", 2015.....	161
Figura 78: Fotos do prédio de "Manutenção Mecânica II", 2015.....	162
Figura 79: Ficha prédio 20	163
Figura 80: Fotos do prédio "Depósito de Materiais", 2015	163
Figura 81: Ficha prédio 21	164
Figura 82: Fotos do prédio "Casa de Força", 2015	164
Figura 83: Ficha prédio 22	165
Figura 84: Fotos do prédio "Metalação", 2015	165
Figura 85: Ficha prédio 23	166
Figura 86: Fotos do prédio "Transporte Interno", 2015	166
Figura 87: Ficha prédio 24	167
Figura 88: Fotos do prédio "Fundição", 2015	167
Figura 89: Ficha prédio 25	168
Figura 90: Fotos do prédio do "Escritório", 2015	168
Figura 91: Ficha prédio 26	169

Figura 92: Fotos do prédio "Caldeiraria", 2015.....	169
Figura 93: Ficha prédio 27, "Usinagem de Rodeiros", 2015.....	170
Figura 94: Ficha prédio 29, "Demolição de Vagões", 2015	170
Figura 95: Ficha prédio 30	171
Figura 96: Fotos do prédio "Pintura", 2015.....	171
Figura 97: Ficha prédio 31	172
Figura 98: Fotos do prédio "Galpão Metálico", 2015	172
Figura 99: Ficha prédio 32	173
Figura 100: Fotos do prédio "Vestiário e WC", 2015	173
Figura 101: Ficha prédio 33.....	174
Figura 102: Fotos do prédio "Galpão Metálico", 2015	174
Figura 103: Ficha prédio 34.....	175
Figura 104: Fotos do prédio "Depósito", 2015.....	175
Figura 105: Ficha prédio 35. Fotos do "Escritório da Via Permanente", 2015.....	176
Figura 106: Ficha do prédio 36. Fotos do "Escritório da Via Permanente", 2015.....	176
Figura 107: Ficha prédio 37.....	177
Figura 108: Fotos do prédio "Depósito", 2015.....	177
Figura 109: Ficha prédio 38.....	178
Figura 110: Fotos do prédio "Depósito", 2015.....	178
Figura 111: Ficha prédio 39.....	179
Figura 112: Fotos do prédio "Almoxarifado", 2015	179
Figura 113: Ficha prédio 40.....	180
Figura 114: Fotos do prédio "Portaria", 2015	180

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
2. A cidade que empresta o nome à Ferrovia	22
2.1. Sorocaba e sua história.....	22
2.2. Sorocaba e a sua Estrada de Ferro	38
3. O complexo ferroviário da EFS como Patrimônio	78
3.1. Apresentação do complexo ferroviário da EFS	78
3.2. As medidas legais para a conservação do patrimônio	83
3.3. Os riscos que ainda pairam em relação ao conjunto tombado.....	98
4. A EFS como Patrimônio e uma análise dos seus usos	108
4.1. Novos usos sociais do patrimônio	108
4.2. Demais prédios, usos originais e diversos	149
4.3. Considerações quanto aos usos	180
5. Considerações finais	182
REFERÊNCIAS.....	187

1. INTRODUÇÃO

O pesquisador desse projeto, como cidadão sorocabano e identificado com a história da sua cidade, percebeu as mudanças de usos do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, atualmente cedido à empresa Rumo/ALL, que devido as novas tecnologias e necessidades operacionais do setor ferroviário, não demanda mais a utilização da mesma quantidade de espaços outrora fundamentais a essa atividade de transporte.

Parte considerável dos edifícios já não cumprem suas funções originais, muitos já subutilizados ou abandonados, sofrendo com a falta de manutenção e a ação do tempo. A despeito dessa realidade e como forma de se contrapor a ela, diferentes agentes sociais têm proposto novos usos a essas edificações, criando o que David Harvey (2005) entende como "espaços de esperança", em que o envolvimento efetivo da sociedade pode transformar áreas degradadas e que perderam os seus usos passados em espaços criativos.

Para analisar as ações desses diferentes agentes, essa pesquisa parte do conceito defendido por Benedict Anderson (2008) sobre "comunidades imaginadas", ou seja, de como a sociedade, influenciada pelas ideologias de seu próprio tempo, constrói suas representações que se expressam, por exemplo, em suas edificações e seus usos. Nesse caso, considera desde uma função pragmática e produtiva que impregnava de sentidos esses edifícios ferroviários, até significados mais atuais que esses espaços suscitam: de lugares de memória, símbolo de desenvolvimento e progresso de uma época, logística de transporte, patrimônio material e imaterial e de novos usos e de diferentes demandas e valores atribuídos pela sociedade contemporânea a esses bens.

Ao eleger a "Sorocabana" - enquanto representatividade de uma sociedade que "se pensou e se imaginou" moderna em fins do século XIX – acredita que a cidade que empresta seu nome a ferrovia não é um capítulo à parte da história; pois representa um

microcosmo do mesmo movimento pelo país. Do mesmo modo, para entender a situação atual desse conjunto arquitetônico, considera necessário acompanhar os "diferentes olhares" sobre ele ao longo do tempo e levar em consideração as mudanças na matriz de transportes implementadas por sucessivos governos e que fez do trem um meio secundário como modal de transportes.

A visão atual interna e externa da maior parte do complexo da "Sorocabana" exhibe trens apodrecendo no tempo, máquinas deteriorando, papéis e registros jogados ao acaso, mobiliário estocado de forma irregular e prédios com vários pontos de infiltração, que em muito lembram a metáfora proposta por Francisco Foot Hardman (2005, p.41) sobre as cidades fantasmas criadas pela dinâmica moderna e burguesa do espetáculo, "que desaparecem na velocidade dos novos meios de transporte, na mudança célere da paisagem industrial, no arruinamento prematuro das forças produtivas".

O desmonte da ferrovia começou em 1940 - período em que se encerra a "Era Ferroviária em nosso país" (MATOS, 1990, p.21) - em que o Brasil, paulatinamente, fez sua guinada à opção rodoviária. Com a onda neoliberal, que tem início na década de noventa do século XX, a malha ferroviária nacional foi privatizada, situação que perdura até hoje, num regime de concessão por um determinado período de tempo.

Todo o conjunto da EFS em Sorocaba ocupa uma área total de 199.000 m², sendo a área construída em torno de 66.000m² composta por 40 edificações. A empresa privada Rumo/ALL tem a concessão da maioria dos prédios que compõem esse complexo, porém, grande parte dele ou está vazio ou utilizado como depósito de peças consideradas sucata.

Ainda que parte significativa desse conjunto seja ocupado por diferentes atores e instituições, desde janeiro de 2016 se vê um processo que prevê a desativação do conjunto administrado pela empresa, ainda inconcluso e sem uma definição clara de

qual será a decisão sobre o futuro da área, que pode incluir a sua devolução à União ou fazer parte de um amplo projeto de planejamento de mobilidade urbana.

Todavia, e em paralelo, não se pode deixar de considerar as ações que levaram ao tombamento das edificações como patrimônio cultural, tanto na escala local, como estadual. A primeira chancela de reconhecimento do conjunto arquitetônico como patrimônio se deu em 2016, com o tombamento das "Oficinas da Sorocabana" pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba - CMDP - (Decreto 22.147/2016). A ele se seguiu outro tombamento, no âmbito estadual, em junho do mesmo ano, por meio do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT - (Proc. 64204/2011).

As edificações tombadas como patrimônio abrigam diversos usuários com tipos diferentes de ações: uso artístico, pelo Grupo Manto Cia. de Teatro, que ocupa parte de uma das antigas oficinas da Sorocabana; uso museológico, pela Associação de Educação, Cultura e Arte que inaugurou o MACS - Museu de Arte Contemporânea no antigo Armazém de alimentos e Prédio do Curso Ferroviário; de espaço cultural e atividades artísticas pela Prefeitura de Sorocaba, que opera a Estação Ferroviária (temporariamente fechada por motivos de segurança e por falta de manutenção) e o Barracão Cultural, antigo Armazém de Bagagens, como espaço adaptado para a realização de espetáculos e ações culturais; uso educativo e museológico pelo Museu Ferroviário onde originalmente serviu a função de casa de dirigentes da ferrovia. Há ainda o uso para eventos culturais e sede temporária do MACS no prédio conhecido como Chalé Francês, antiga residência de dirigentes da estrada de ferro e de posse do IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil sede Sorocaba; além do uso educacional pela Secretaria Municipal de Educação que administra a escola Matheus Maylasky, que mantém o seu uso original. Outro uso observado é o de moradia por algumas famílias que ocuparam antigos armazéns ao longo da Avenida Afonso Vergueiro, assim como está previsto, ainda, o uso educacional pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e

Tecnologia de São Paulo - IFSP - que pretende se instalar nos antigos prédios de escritório e refeitório da Ferrovia.

Verificar esses usos em compatibilidade com as orientações dos tombamentos é o que se busca nessa dissertação.

De acordo com Harvey (2005, p.211) se "as cidades são construídas e imaginadas", elas podem ser "reconstruídas e reimaginadas". Por isso, o objetivo geral dessa dissertação é o de analisar as diferentes propostas de usos sociais de espaços pertencentes à antiga Estrada de Ferro Sorocabana no município de Sorocaba, considerados patrimônio cultural edificado. Interessa como os cidadãos se reapropriam de sua herança e como sua sociedade "repensa e reimagina" esse bem cultural no século XXI, inserido numa dinâmica social e econômica diferente de suas origens e enquanto resultado da produção e reprodução da vida humana num local e tempo específico e num processo nem sempre pacífico e isento de tensões.

O trabalho considera que os usos sociais das edificações da antiga EFS em Sorocaba são influenciados por diferentes fatores de ordem social, política, econômica e cultural, que levaram esses espaços a se transformarem ao longo do tempo. Para estudar esse leque amplo de aspectos, os objetivos específicos focaram nos movimentos que alteraram os usos originais das edificações da Sorocabana e os tornaram múltiplos; nos processos pelos quais a história, a memória e a cultura tornaram esse espaço um patrimônio cultural edificado; nos agentes sociais que atualmente ocupam as edificações e se os usos sociais são condizentes com a conservação dos edifícios, a luz das recomendações impostas pelos processos de tombamento.

Pari passu, por esse trabalho ter sido gestado dentro de um programa de Pós-graduação interdisciplinar, o pesquisador atuou como dois personagens em uníssono, num misto entre o "perito e filósofo", em que coube:

[...] a ambos a tarefa de mediadores entre um saber e a sociedade, o primeiro enquanto introduz sua especialidade [...] o segundo enquanto

reinstaura, relativamente a uma técnica particular [...] a pertinência de interrogações gerais. (CERTEAU, 1998, p.65)

Buscou-se, com essa posição, um diálogo entre diferentes disciplinas para a interpretação do objeto de estudo como resultado das mudanças sociais operadas ao longo do tempo, até os seus usos atuais e enquanto palco da participação política de diferentes grupos que lutam para firmar suas posições e projetos de usos da área da Sorocabana. Esse caminho interpretativo se valeu também das análises de Michel de Certeau (1998, p.93) que entende que um agente:

[...] sem sair do lugar onde tem que viver e que lhe impõe uma lei, ele aí instaura a pluralidade e a criatividade. Por uma arte de intermediação ele tira daí efeitos imprevistos [...] com os deslocamentos que substituem maneiras ou 'métodos' de transitar pela identificação com o lugar [...] Gosto de dar-lhe o nome de usos [...] nesses "usos", trata-se exatamente de reconhecer "ações".

A escolha da metodologia científica para a exploração do tema se valeu do método estrutural que considera que “a causalidade estrutural imputa uma determinação do elemento pelo conjunto, do fenômeno particular por características gerais. De igual modo, os elementos (grupos, classes...) devem algumas de suas características à posição que ocupam num conjunto estruturado. (COMBESSIE, 2004, p.12). Dentro desse método se trabalhou com o conceito de "Campo" proposto por Pierre Bordieu (1997, p.20) - "isto é o universo no qual estão inseridos os agentes e instituições". O campo foi tomado como num jogo em que o indivíduo age segundo sua posição social neste espaço "para conservar ou transformar esse campo de lutas" (*idem, 1997, p.23).

Jean-Claude Combessie (2004, p.13), ao traduzir esse método lembra que o "conceito global de sociedade é substituído pela análise de uma pluralidade de 'espaços sociais', de 'campos' ou de 'cenas sociais' [...] Há tantos interesses quanto há campos". Essa escolha metodologia possibilitou a leitura das ações dos agentes sociais em seus campos ou universo de atuação e permitiu analisar em que medida – a iniciativa privada (Rumo/ALL), a sociedade civil organizada (Grupo Manto, IAB e MACS), a comunidade e

o governo (Prefeitura de Sorocaba, Governo do Estado de São Paulo e Governo Federal) - atuam para manter seus espaços, o quanto seus diferentes interesses podem ser conflitivos e em que medida influem na perenidade de um bem patrimonializado.

Para o desenvolvimento da dissertação foi realizado um levantamento bibliográfico que trata sobre diversos estudos ferroviários no Brasil, especialmente em Sorocaba sobre as diferentes questões que levaram essa cidade à construir sua ferrovia. A documentação analisada foi ampla e contou com os dossiês de tombamento, de fotografias, de plantas arquitetônicas e de caderno de campo.

O Caderno de Campo, por ser uma ferramenta "que põe em cena o pesquisador, o investimento do 'eu' no discurso, sua implicação nas observações e na construção do texto etnográfico" (CHARLON, 2010, p.86). Por mostrar, também, como foi se construindo o pensamento sobre o objeto de estudo e coletar impressões do pesquisador a respeito dos materiais coletados.

Os recursos fotográficos utilizados, sejam de fontes jornalísticas, de arquivo histórico, tiradas pelo próprio pesquisador desse projeto ou fornecidas pelos agentes sociais em ação na "Sorocabana", mostram as sucessivas modificações feitas nos prédios e ajudaram a analisar as alterações e novos usos ao longo do tempo. Ao utilizar esse recurso e atendendo ao que orienta Boris Kossoy (2001, p.20) "o estudo das fontes fotográficas no conjunto de suas peculiaridades não exclui a atitude reflexiva e o questionamento", ou seja, a interpretação das fontes imagéticas levaram em conta que uma foto não é algo meramente ilustrativo e sim deve ser considerada como documento. Ainda assim, devido ao número de fotos necessárias para a interpretação de cada edificação específica e porque elas são muitas (quarenta prédios) a leitura das fotos - de modificações, usos e estado atual - teve que se dar no conjunto.

As plantas arquitetônicas permitem acessar dados importantes, como a dimensão do terreno e a área construída, a quantidade de edificações, sua distribuição

pelo espaço e demais informações técnicas que possibilitam uma visão mais detalhada do complexo ferroviário.

Esse material documental, em consonância com a bibliografia e escolhas metodológicas, encaminharam a organização dessa dissertação com a seguinte estrutura:

A primeira parte analisa os fatores econômicos, políticos e sociais determinantes para que Sorocaba viesse a se tornar uma cidade urbana, industrial e sede de uma importante região metropolitana do interior do Estado de São Paulo. Trata das mudanças estruturais da segunda metade do século XIX e que proporcionaram o surgimento de empreendimentos mais modernos e dissonantes com a escravidão. Mostra ainda como foi se construindo o discurso do novo, do maquinismo e do progresso, que convenceu a sociedade na direção dos benefícios ao país dos grandes empreendimentos industriais. Por fim, esmiúça a evolução ferroviária no país, com especial cuidado ao histórico da Estrada de Ferro Sorocabana.

Na sequência é tratado o complexo ferroviário da Sorocabana, sua localização espacial e prédios que o constituem. Há uma análise das medidas legais, enquanto meios jurídicos de proteção e acautelamento do Estado e especificamente dos tombamentos, que cancelaram o complexo ferroviário de Sorocaba como patrimônio cultural. Essa parte disserta, também, sobre os riscos que ainda pairam sobre esse bem, mesmo tombado tanto pelo poder municipal como pelo estadual.

A terceira parte trata do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana já consolidado como patrimônio, com um levantamento fotográfico de cada prédio específico, bem como seus usos. Primeiramente dos novos usos sociais e seus proponentes, para na sequência estudar as demais construções com os usos originais e diversos. Ao mesmo tempo, traz os desafios que cada agente social em atividade na Sorocabana enfrenta quando esbarra em outros interesses e como esse embate está

longe de ser isento de tensões. Ao passo que a luz dos dossiês de tombamentos, procura analisar se os usos propostos são condizentes com um bem patrimonializado.

Nas considerações finais há uma análise de como a sociedade, influenciada por valores do seu próprio tempo, pensa as funções e os usos do complexo da EFS. Quais as alternativas de utilização e projetos são viáveis para com um bem patrimonializado e em que medida promovem sua perenidade não apenas física, como, também, enquanto símbolo da classe trabalhadora e ferroviária da cidade.

2. A cidade que empresta o nome à Ferrovia

2.1. Sorocaba e sua história

A cidade de Sorocaba ocupa a região sul do estado de São Paulo (distante 100 quilômetros da capital paulista), atualmente abrange uma área de 450.38 km², com 615.955 habitantes, ou seja, a 9ª cidade no estado e a 32ª do país (num total de 5570 municípios) no ranking populacional, de acordo com o levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE 2014 (IBGE, 2015). Desse total, o grau de urbanização é de 98,98%, com um Índice de Desenvolvimento Humano - IDHM¹ - de 0,978 e densidade demográfica de 1.369,40 km² - de acordo com os dados do SEADE (SEADE, 2015) 2014/2015.

Figura 1: Região metropolitana de Sorocaba

Fonte: Luciano Rodrigues Leite

Ainda pelo mesmo instituto, no que diz respeito à ocupação setorial de sua população economicamente ativa - 41,24% trabalha no setor de serviços, 31,51% na indústria e 21,76% no comércio - segundo dados de empregos formais no ano de 2013.

¹ IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal. Quanto mais próximo a 1, maior o desenvolvimento humano (Muito Alto de 0,8 a 1, Alto de 0,7 a 0,799 etc). O índice de Densidade Demográfica é o resultado da divisão da área ocupada pelo número de habitantes do local.

Devido a sua importância econômica e geográfica, tornou-se sede da quinta região metropolitana, congregando vinte e seis municípios adjacentes, em maio de 2014, numa política do governo estadual de unir sinergias e gerir políticas públicas que beneficiassem as cidades integradas, que juntas representaram para o Produto Interno Bruto paulista de 2011 o valor de R\$ 46,7 bilhões (OLIVEIRA, 2014, p. A5).

Esses dados situam Sorocaba no cenário nacional e levantam questões de porque a cidade ocupa essa posição de grande volume populacional, de forte incremento industrial e suscitam interrogações pertinentes sobre quais foram os fatores históricos determinantes para que se tornasse sede dessa região metropolitana. Para tanto, primeiramente será tratada a constituição histórica de Sorocaba, por localizá-la como resultado de caminhos e rotas abertas pelos indígenas e usadas pelos portugueses em busca do aprisionamento da mão de obra nativa e como expressão das políticas de povoamento utilizadas pela Coroa Portuguesa, que levaram à ocupação do interior do Brasil. A exemplo do apoio às Bandeiras - com o objetivo de assegurar a posse e explorar os sertões do país - e a doação ou regularização de terras através do sistema de Sesmarias² - com o intuito de promover o efetivo povoamento e a produção agrícola.

De acordo com o Parecer Técnico (nº GEI-45-2014, p.1) constante no processo estadual de tombamento da Sorocabana (Proc. 64204/2011):

Podemos dizer que, mesmo antes da chegada dos trilhos e das rodovias, Sorocaba deve sua fundação e seu desenvolvimento a "caminhos" e "rotas" que a entrecortavam ou circundavam seus arrabaldes. Logo de início, cabe salientar que as características do seu relevo e sua farta rede hídrica integraram essa região ao chamado Caminho de Peabiru, um emaranhado de trilhas indígenas milenares da América do Sul, que interligavam os oceanos Atlântico e Pacífico.

² [...] chamado regime de sesmarias, que decorria da livre ocupação das terras devolutas, sancionada depois pelo poder público através da concessão de títulos de terras, as cartas de sesmarias. Embora esse regime tivesse sido suspenso em 1822 e formalmente abolido com a Constituição de 1824, nenhum outro chegou a ser formulado até 1850 (MARTINS, 2010, p.289)

Segundo Andressa Celli (2012, pp.25 e 31) havia uma intrínseca relação entre os "eixos de ligação formados pelos rotas indígenas e os espaços de assentamento ao longo dos ramais de Peabiru, formando eixos [...] entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil". Esse caminho apresentava um traçado principal e outro secundário:

[...] ligando o Oceano Atlântico ao Pacífico, por terra. E esse caminho tinha vários ramais [...]. O ponto de partida (ou chegada) era São Vicente, no litoral de São Paulo. Atravessava todo o Estado, entrava no Mato Grosso, depois Bolívia e depois Peru. Também havia o caminho que partia de Cananéia, no litoral sul de São Paulo [...] uma parte do caminho seguia em direção à Foz do Iguaçu, para depois chegar à Assunción, e outra parte subia em direção à Mato Grosso, então Bolívia.

Figura 2: Croqui do caminho de Peabiru na América do Sul

Fonte: Andressa Celli, 2012

Com relação a esses caminhos, a região de Sorocaba era no século XVI, de acordo com DINIZ (2002 apud CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

[...] o ponto para onde convergiam e a que se limitavam os Tupis do Tietê, os Tupiniquim e Guaianazes de Piratininga, os Carijós dos Campos de Curitiba, os Guaranis do Paranapanema, os Guaianazes e outros das nascentes desse rio, sendo um lugar muito percorrido e

conhecido por diversas tribos indígenas, o que, sem dúvida, facilitou ao colonizador suas empreitadas pela região.

Tanto os Bandeirantes como os Tropeiros se utilizaram desses milenares caminhos da América do Sul, sendo as Bandeiras direcionada tanto ao aprisionamento de índios para servirem como escravos nas lavouras, como à busca de ouro e pedras preciosas. No que toca a expansão territorial do país e numa visão ufanista, Afonso D'Escagnolle de Taunay (2012, p.10-12) chegou a comparar o movimento das Bandeiras à "ocupação da Sibéria pelos russos e à incorporação a Oeste, pelos norte-americanos". Para além do aspecto factual do alargamento das fronteiras nacionais, cumpre registrar a que custo essa expansão foi operada; ou seja, por meio da violência tanto física como cultural contra os povos nativos e suas formas de expressão.

O primeiro bandeirante a explorar a região de Sorocaba foi Afonso Sardinha no final do século XVI em busca de ouro, mas, acabou de fato encontrando uma mina de ferro no morro de Araçoiaba, instigando o governador-geral D. Francisco de Souza a iniciar uma fábrica de ferro na região e a instalar um povoado nas proximidades, por volta de 1600, com o nome de Vila de Nossa Senhora de Monte Serrat. O isolamento da vila e a falta de pessoal especializado provocariam o fracasso dessa primeira tentativa siderúrgica, fazendo com que o povoado se reinstala-se num novo local distante cerca de três léguas, nos campos de Itavuvu, à margem do rio Sorocaba, para onde foi trasladado o pelourinho e inaugurada a vila de São Felipe.

Um outro bandeirante - Baltazar Fernandes - iniciou entre os anos 1646 e 1654 um novo povoamento na sua Sesmaria, num ponto diferente da então vila de São Felipe, onde se instalou com a família e aproximadamente 500 índios escravizados ao sul da cidade e à margem do Rio Sorocaba, numa região conhecida como Lageado, Era o início da vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba.

Segundo Taunay, o século XVII foi a "grande era das bandeiras paulistas" (2012, p.26) e Aluísio de Almeida (2002, p. 46-48), localiza no mesmo período o auge das expedições bandeirantes que partiam de Sorocaba:

De 1720 em diante as monções anuais despovoavam Sorocaba [...] e desciam o Tietê em busca de ouro [...] seus filhos sorocabanos [...] descobriram o ouro de Parecis e fundaram Vila Bela em 1733, já na vertente amazônica. Em Goiás a atividade sorocabana foi primordial [...]

As Bandeiras Paulistas levaram à descoberta do ouro (em abundância) em "1696 no centro do que hoje constitui o estado de Minas Gerais" (JUNIOR, 1970, p. 57). Esse fato novo favorecerá o surgimento de uma atividade econômica acessória, porém, fundamental à cadeia produtiva de extração do ouro, qual seja, o transporte em mulas para o fornecimento de víveres a população das minas. Até então, o meio de transporte usual era o índio ou negro escravizado, carros de bois - que não se adaptavam bem, dado o acidentado dos terrenos - e o cavalo que não se prestava como cargueiro por longos trajetos. Pelas palavras de Almeida (2002, p. 57-59) a solução para o "transporte por maus e escarpados caminhos" só seria possível "por meio do burro, macho ou mula" e que a palavra "tropeiro designava principalmente o negociante de muares xucros e o dono de tropa arreada de transporte³".

Nesse período, interessa a posição política de Portugal quanto ao controle de sua colônia, a partir do descobrimento das minas. Devido a fragilidade de Portugal em decorrência da recente "recuperação da coroa" que esteve unida a Espanha até 1640, era imperioso se recompor no cenário das potências europeias e dentro desse conjunto de estratégias, fazer do Brasil novamente uma empresa lucrativa, que havia deixado de ser depois da decadência da comercialização do açúcar (FURTADO, 2005). Para tanto e segundo Sérgio Buarque de Holanda (2006, p.107):

Portugal delibera intervir mais energicamente nos negócios de sua possessão ultramarina, mas para usar de uma energia puramente repressiva, policial, e menos dirigida a edificar alguma coisa de permanente do que absorver tudo quanto lhe fosse de imediato proveito.

Essa crescente fiscalização da colônia não se limitaria às minas e se estenderia também ao transporte e comercialização dos animais pelos Tropeiros, pois preocupava a metrópole o controle e pagamento de tributos por esse tipo de comércio ambulante.

³ Tropa xucra era formada por burros não [...] treinados para o transporte de mercadorias, já a Tropa arreada era formada por animais já treinados para o transporte (STRAFORINI, 2001, p. 24)

Nas duas cidades - Curitiba e Sorocaba - foram estabelecidos locais para a cobrança de impostos, sendo que na segunda acontecia a chamada "Feiras de Muares". Na feira as tropas de animais eram vendidas e descontava-se do comprador o imposto devido. Segundo Cássia Maria Baddini (2002, p.54):

Sorocaba tinha uma localização privilegiada, a apenas 18 léguas da cidade de São Paulo, e era a vila mais próxima ao sul da capitania, antes dos Campos de Curitiba. Além do mais, era a convergência de caminhos que seguiam para as Minas e Cuiabá, mercados consumidores de muares, além de São Paulo e das partes do sul. O clima, a vegetação e o relevo favoreciam, ainda, a invernada de animais em trânsito [...] Se tais condições já favoreciam a instalação do Registro, havia mais uma: a existência de uma ponte dentro da vila. Ela era estratégica para o controle do trânsito de tropas [...]

Figura 4: Ponte sobre o Rio Sorocaba, 1886

Fonte: Júlio W. Durski. Disponível no banco de imagens da SECULT.

A foto mostra o ponto mais raso do rio e, por isso, facilitava o trânsito das tropas. Segundo Baddini (2002, p.155):

A ponte de pedra, embora solicitada a Assembléia Provincial como necessária ao trânsito de tropas, nunca foi utilizada para esta finalidade. As tropas atravessavam o rio a nado, pois além do trecho próximo ao

Registro ser mais raso, essa prática garantia a melhor conservação da ponte de madeira, frágil para esse uso. Somente pequenos lotes de animais é que se utilizavam da ponte. Após a construção da ponte de pedra, essa prática persistiu para garantir a conservação da obra [...]

Em Sorocaba a vida local passou a gravitar em torno da realização da feira, que acontecia entre "fevereiro e maio, bastando apenas dois meses para dar vazão a todos os negócios" (ALMEIDA, 1968, p. 42). A Feira possibilitou a implantação de um ambiente urbano que se beneficiava com a sua realização, atraindo uma variedade de profissionais para a cidade que afluíam em busca de ganhos. Segundo Baddini, a Feira (2002, p. 32):

[...] caracterizava-se pelo aproveitamento da grande influência de compradores e vendedores de tropas para a exploração de diversos setores comerciais e serviços, tais como a fabricação e o comércio de artigos, a oferta de serviços especializados no trato de animais. Também atraía mercadores ambulantes, artistas, companhias de espetáculos públicos e profissionais como dentistas e médicos, que aproveitavam a ocasião para oferecer seus produtos e préstimos; eram atividades que atraíam capital para a cidade e estimulavam o incremento do mercado urbano [...] Isto explica sua sobrevivência como evento comercial importante da cidade, apesar da decadência da venda de tropas a partir de meados da década de 1870.

Para corroborar com essa interpretação de inter-relação de sujeitos sociais imbricado num mesmo fim de ganho, Milton Santos (1988, p.72) nos diz que:

O movimento das pessoas corresponde à etapa da produção que está se dando naquele momento. Todos são produtores - o operário, o artista de teatro, o vendedor... etc, mesmo quem não está diretamente no processo de produção, já que também consome. É a maneira como se dá a produção, e o intercâmbio entre os homens que dá um aspecto a paisagem.

Essas posições da representatividade da feira para Sorocaba leva a interpretação de que este aspecto da paisagem trazia consigo um tipo mais complexo de dinâmica econômica e que favorecerá a primeira experiência de industrialização na cidade, tanto por ter proporcionado a acumulação de capital por uma parte da burguesia que mais se beneficiava com ela, como pela necessidade de diversificação de negócios. De acordo com João Manoel C. de Melo (1991 apud Celso, 2002, p.58):

O processo de industrialização em qualquer região supõe, como pré-requisito, a existência de certo grau de desenvolvimento capitalista e, ... supõe a preexistência de uma economia mercantil e correlatamente implica um grau relativamente desenvolvido da divisão social do trabalho. Este último processo... resulta na formação de um mercado especial, o da força de trabalho... Contudo, estes pré-requisitos são criados pela organização capitalista que antecede a produção propriamente industrial.

Na década de 1860, após o auge de lucros proporcionado pelo período de maior lucratividade com a Feira, capitalistas importantes ligados à venda de animais começaram a diversificar seus investimentos e a influenciar a comunidade local a adotar novas direções, como no plantio e beneficiamento de algodão.

Em 1852 o sorocabano e fazendeiro Manoel Lopes de Oliveira (SILVA W., 2009, p. 20) "realizou nessa cidade a primeira experiência do estado (então província de São Paulo) de uma fiação de algodão com fusos e teares". O algodão utilizado era do tipo arbóreo, há tempos cultivado no Brasil para a confecção de roupas mais grossas destinadas aos escravos e às classes mais baixas. Essa pioneira tentativa não vingou.

O próximo passo, dessa vez bem sucedido, foi em grande medida influenciado pela Inglaterra, com a doação de sementes de algodão do tipo herbáceo pela Associação para Suprimento do Algodão de Manchester, à província de São Paulo. De qualidade muito superior ao tipo arbóreo, as primeiras plantações dessa qualidade de algodão aconteceu em Sorocaba, por José Ferreira Braga, o que coloca novamente a cidade na dianteira da cotonicultura (CANABRAVA, 2011; SILVA W., 2009).

Entre 1862 e 1864 o plantio se intensificou, o que fez a cidade considerar esse produto agrícola como o "ouro branco" (CANABRAVA, 2011) do interior, estimulando a cotonicultura que podia ser empreendida tanto por grandes fazendeiros, como por proprietários mais modestos (ainda que seu processamento e comercialização estivesse nas mãos de uma elite). Conforme salienta Baddini (2002, p.174):

A propagação do cultivo em larga escala do algodão herbáceo, na década de 1860, estimulou novas expectativas para o desenvolvimento

econômico da região. O sucesso da lavoura em Sorocaba incentivou projetos ousados, como a instalação de uma indústria têxtil de grande porte e com maquinário importado e a vinda da estrada de ferro para agilizar o transporte da produção. Entretanto, as propostas exigiam um alto investimento dos negociantes e capitalistas da cidade, cuja riqueza dependia do trânsito das tropas e da feira de animais. Grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época, como Manoel Lopes de Oliveira, Roberto Dias Baptista, Francisco Ferreira Leão, Antonio Lopes de Oliveira e Luiz Matheus Maylasky, aplicavam parte de seus rendimentos no comércio de animais, financiando negociantes ou vendendo tropas. Para alguns, era preciso desestimular essa atividade mercantil para carrear maiores investimentos nos setores agrícolas e industrial.

A dinâmica capitalista do município foi confirmada pela gama de investimentos que se sucederam. De uma lado a Feira de Muares, voltada para o abastecimento interno e do outro, o cultivo do algodão, como uma atividade influenciada e direcionada para um mercado externo.

Aos poucos, a elite sorocabana conseguiu persuadir os cidadãos a direcionar os investimentos e suas atenções ao plantio de algodão e a necessidade do seu escoamento de forma mais rápida e econômica. Nesse processo, teve um papel de destaque um austro-húngaro chamado Luis Matheus Maylasky⁴, que chegou em Sorocaba no ano de 1866, "sem um ceitil no bolso" (GASPAR, 2001, p.25) e foi recolhido caridosamente no Mosteiro de São Bento pelos freis que ficaram impressionados com a erudição do "estrangeiro misterioso", que falava várias línguas. Por intermédio de um deles, foi levado a fazenda de Roberto Dias Batista, que estava com sua máquina de descaroçar algodão, quebrada. Maylasky rapidamente conserta o maquinário, sendo empregado por Batista. Algum tempo depois, se tornaria sócio do empregador, investidor na Feira de Muares, um dos maiores plantadores de algodão da cidade, exportador do produto, importador de máquinas e equipamentos e principal articulador para a construção da Estrada de Ferro Sorocabana (ALMEIDA, 2002; BADDINI, 2002; MOREIRA, 2008).

⁴ A respeito da vida e obra de Maylasky, ler Luiz Matheus Maylasky - visconde de Sapucahy dos autores Antonio Francisco Gaspar e Aluísio de Almeida. Tomo I Maylasky em Sorocaba, 1865-1880. São Paulo, 1938. Livro disponível no acervo de obras raras da Biblioteca Municipal de Sorocaba.

Esse foi um período caracterizado, prioritariamente, por ações da iniciativa privada e que imprimiram às características iniciais da industrialização em Sorocaba - calcada na esperança da exportação em grande escala do algodão e ao acúmulo de capitais possibilitado pelos negócios em torno da Feira de Muare. Assim, a nascente burguesia industrial sorocabana planejou e construiu a EFS, além de empreender das primeiras grandes indústrias têxteis da região (ALMEIDA, 2002).

O maior volume de exportações de algodão do Brasil para a Inglaterra ocorreu durante o período da "Guerra da Secessão Americana" (1861 a 1865), que desarticulou as lavouras daquele país, então principal fornecedor desse produto agrícola. Já nesse ponto é importante notar como a força da industrialização no país inglês, direcionou atividades e o envolvimento em pontos diferentes do globo, o que Henri Lefebvre (1999, p.17) explica como:

Crescimento econômico, industrialização, tornados ao mesmo tempo causas e razões supremas, estendem suas consequências ao conjunto dos territórios, regiões, nações, continentes. Resultado: o agrupamento tradicional próprio à vida camponesa, a saber, a aldeia, transforma-se; unidades mais vastas o absorvem ou o recobrem; ele se integra à indústria e ao consumo dos produtos dessa indústria.

A Inglaterra, enquanto potência industrial da época foi também a principal fornecedora de equipamentos e técnicas para indústria têxtil nacional, bem como dos métodos construtivos e trens as nascentes ferrovias do Brasil. A influência inglesa no caso específico de Sorocaba foi tão importante, a ponto da cidade ter sido apelidada e conhecida nacionalmente como a "Manchester Paulista" (SILVA, 2002; CARVALHO, 2008) em alusão à cidade industrial inglesa.

A crença na perenidade da exportação algodoeira em Sorocaba estimulou a burguesia local a alçar voos maiores e empreender a Estrada de Ferro Sorocaba que nasceu, então, como a "ferrovia do algodão", que, no entanto, ficou pronta após o restabelecimento da lavoura cotonicultura norte americana, resultando nas primeiras provações financeiras da jovem empresa.

A concepção e construção da EFS, a exemplo das outras ferrovias do Brasil, traduziu-se sob "um olhar" da elite burguesa local que vislumbrava o trem e o investimento da sua instalação como símbolo maior de arrojo da época, representativo do que havia de mais moderno em transportes e como a forma mais eficaz em vencer o interior do Brasil e conectar pessoas, regiões e mercadorias aos centros consumidores (BADDINI, 2002). Se cada grande revolução tecnológica elege seu ícone mais característico, como o contemporâneo computador e a internet, sem dúvida o trem foi a maior metáfora do espírito positivo e da ideia de progresso que marcaram os séculos XIX e XX. Segundo Maria de Fátima Salum Moreira (2008, p.13):

[...] a nova sociedade seria viabilizada por um dos novos signos da modernidade – o TREM – e seu predomínio sobre o selvagem e o desconhecido. O imaginário mecânico passou a ter no trem e na locomotiva um dos pilares simbólicos da força e do poder do maquinismo, da modernidade e da técnica.

Além de linhas férreas para interligar um ponto ao outro, as ferrovias simbolizaram a realização da ideologia industrial do empresário da segunda metade do século XIX e início do XX, com suas estratégias de cooptação do trabalhador dentro e fora das fábricas, a exemplo da construção de vilas operárias, fornecimento de mantimentos via armazém da empresa, criação de ligas esportivas, hospital próprio, escola para filhos de funcionários etc.

Lembrar dessas construções ideológicas e políticas é importante, pois permite enxergar como cada trabalhador somou a concretização do patrimônio material da Estrada de Ferro Sorocabana, por meio de suas edificações; ao passo que fomentaram, ao mesmo tempo, um patrimônio de ordem imaterial, como os modos de viver, relações sociais, modo de trabalho, estratégias de enquadramento e de reação dos funcionários etc. Interações humanas que, palpáveis ou não, criaram algo vivo e que se convencionou chamar de "Memória Ferroviária", em grande parte ainda possível de ser rememorada no espólio remanescente do período. De acordo com Ecléa Bosi (2003, p.18,158) nessa "memória":

[...] existe uma unidade de símbolos, de valores, de representações [que] é algo de assente, porque o conteúdo concreto de consciência acompanha os meios materiais de sobrevivência [...] Há portanto uma memória coletiva produzida no interior de uma classe, mas com poder de difusão, que se alimenta de imagens, sentimento, ideias e valores que dão identidade àquela classe

Essa pesquisa trabalha ainda com a hipótese de que a construção da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade que lhe empresta o nome - Sorocaba - não se deu de forma gratuita e sim que foi fruto de um entendimento de modernidade e progresso dos agentes sociais locais que pensaram e moldaram seu espaço físico. A autora Baddini (2002, p.11), por exemplo, na sua obra "Sorocaba no império" aborda a questão da ideologia aplicada a própria concepção de cidade durante o século XIX e diz que:

[...] a própria concepção de cidade no mundo ocidental se modifica no decorrer desse século, à medida que se intensifica a industrialização dos centros urbanos. A cidade passa a representar o lugar da modernidade, espaço de atuação da sociedade industrial e da cultura burguesa. É sobre essa concepção que se articulará o ordenamento do espaço e a organização da vida urbana, preceitos básicos do Urbanismo, que emerge como ciência nesse mesmo século, cuja a cidade é concebida essencialmente como um lugar passível de intervenção racional.

Difícil medir o quanto cada fator isolado influencia numa mudança de rumo ou na constituição de um novo setor econômico, certo é que nenhum deles deve ser desprezado. Assim, como fator importante para a constituição da indústria no país (e em Sorocaba) é que desde 1844 as tarifas alfandegárias foram progressivamente aumentadas. Medida tomada sob a luz de diversos argumentos, sendo o primeiro falacioso de proteção à indústria nacional e o segundo, preponderante, de "incremento aos cofres públicos, devido a situação crescente de déficit da balança comercial gerado por uma população crescente e dependente de gêneros importados" (JUNIOR, 1970, p. 259). Ainda segundo o mesmo autor:

Outro fator favorável à indústria brasileira será a produção local de uma matéria-prima de muita importância para ela: o algodão. E efetivamente a maquinofatura se iniciará no Brasil com a indústria têxtil que até muito recentemente representará sua parte substancial. Finalmente, uma última circunstância favorável ao estabelecimento de indústria será a disponibilidade de mão de obra e seu baixo preço. Numa economia

agrária e escravista como a nossa [...] a grande massa de homens livres ficava à margem (JUNIOR, 1970, p.259).

O surgimento dessa cidade industrial foi favorecido também por outras mudanças estruturais⁵ importantes, implementadas durante o segundo império a partir da década de 1850 e que segundo Caio Prado Júnior (1970, p.143) "assinala o momento de maior transformação da história econômica brasileira". A ferrovia surgiu como resultado desse conjunto de reformas econômicas, mudanças sociais e institucionais do século XIX e como tradução da visão capitalista da nova burguesia da época, representada pelos grandes fazendeiros exportadores de produtos tropicais como o café, o açúcar e o algodão (LAMOUNIER, 2012).

Em Sorocaba, o algodão e a ferrovia formaram pois o binômio responsável pelo incremento industrial da cidade em fins do século XIX e início do XX, a ponto da fábrica se constituir como caminho natural a quem procurava adentrar no mundo do trabalho, nesse período. O escritor sorocabano Modesto Carone, por exemplo, ao retratar a história da sua família na cidade, assim descreve o destino da sua avó (Ana), de seu tio (Ciro) e suas tias (Lazinha e Zilda):

[...] no mês de maio de 1933 ela leu na máscara de cera do rosto da mãe que Ana estava morrendo [...] Providenciado o enterro [...] foi anônimo e despojado — Sorocaba seguia o seu ritmo de centro industrial provinciano indiferente ao destino daquela mulher — Balila Baldochi sentiu a necessidade de organizar com urgência o que ainda restava da família. Resolveu tirar Ciro da escola aos oito anos para treiná-lo como ajudante de viagem e pediu à madrastra Claudina que acolhesse Lazinha e Zilda em sua casa, no que foi atendido sem nenhuma formalidade. Ainda moravam com a velha piemontesa duas vezes viúva dois filhos solteiros e um casado que trabalhavam na indústria têxtil e metalúrgica da cidade. Consciente das dificuldades dos seus protetores Lazinha desde logo se sentiu pouco à vontade como hóspede e pediu que lhe arranjassem um emprego com o qual pudesse dar conta de si mesma e da irmã Zilda — então com sete anos — que o pai havia confiado à sua tutela antes de seguir viagem. [...] e foi assim que em meados de 1933, com quatorze anos completos, Lazinha saiu da casa da avó ainda de madrugada e subiu a pé a Rua dos Morros em meio a uma pequena multidão de moças e rapazes cujos rostos a

⁵ Essas mudanças legais e estruturais e como elas influenciaram na construção das ferrovias, serão tratadas no subcapítulo 2.2 Sorocaba e a sua Estrada de Ferro.

escuridão ocultava, até chegarem juntos aos portões do prédio onde ela ficava de dez a quatorze horas por dia costurando sacos de café: era a Fábrica Santa Maria [...] (CARONE, 1998, p.50)

A passagem mostra a necessidade de mão de obra das fábricas e que não poupava nem os menores de idade; além de trazer o avesso do discurso "da modernização, do capitalismo e seus mitos" (SOARES; CEVASCO, 2008, p.254). Ao escolher o ângulo do operariado, Carone (1998) descortinou através da sua família a história da dura realidade da massa trabalhadora, que incluía uma vida prematura no trabalho, a necessidade e a exploração devido a excessiva carga horária das fábricas.

Interessante notar que uma das obras mais icônicas do cinema mundial sobre o processo de industrialização foi lançada no mesmo período em que se passa narrativa de Carone e que irmana diferentes pessoas e regiões do mundo, num mesmo contexto de produção econômica. Em Tempos Modernos (1936), Charles Chaplin lança luz sobre o processo industrial, com imagens como o "rebanho" de funcionários a entrada das fábricas e do homem controlado pelo relógio e modificado pelo processo alienado e repetitivo.

O surto industrial em Sorocaba operou também outras alterações na vida do trabalhador, tanto dentro como fora do ambiente fabril; ao inaugurar um tempo mecanizado e disciplinado pelo ritmo da produção através dos apitos das fábricas, de tal forma que Paulo Celso da Silva (2005, p.67) assim descreve a crônica de Neide B. Mantovani, quando essa recorda do seu cotidiano:

Vinte e duas horas. Soava o último apito do dia. Era a Santa Maria que o seu silvo logo avisava o pessoal da 3ª turma que o seu dia de trabalho iria começar. Lembro-me que na minha ignorância, geralmente a essa hora nós crianças já estávamos na cama e... fazíamos aposta para ver quem ouvia o apito por mais tempo... Depois que ficamos mais crescidas, nas noites quentes de verão, tínhamos permissão para ficar na rua até apitar 10 horas. Este sinal também valia para, quando já moças, saíamos para passear na praça ou namorar...

A ideologia do trabalho seriado e obediente alterou a forma do cidadão se relacionar, que passou a ser regulada a partir de então pela "agenda do patrão",

incorporada pela classe trabalhadora em todos os níveis de sua existência. As mudanças espaciais foram ampliadas, provocando o surgimento de novos bairros criados para atender à necessidade crescente de moradia por operários, como destaca Silva P. (2002, p.81):

Vila Santana: bairro formado na sua maioria por ferroviários da E.F. Sorocabana; Santa Rosália: bairro formado pela própria Santa Rosália para seus empregados; Santa Maria: também uma vila operária, construída pela fábrica Santa Maria; Vila Angélica: bairro que agrupava operários de diversas fábricas. Consta em projeto municipal que esta vila e a Vila Barão teriam vilas operárias, o que não ocorreu; Vila Carvalho: formada por operários devido à proximidade das fábricas Nossa Senhora da Ponte, Santo Antonio e oficinas da E. F. Sorocabana.

O crescimento urbano e industrial de Sorocaba teve, na estrada de ferro um agente particular e sobre ela nos detemos agora.

2.2. Sorocaba e a sua Estrada de Ferro

Antes de entrar na gênese específica da Estrada de Ferro Sorocabana, uma análise da segunda metade do século XIX é fundamental para entender o impulso dado à construção da malha ferroviária no país como um todo, com a regulamentação e o incentivo as suas construções por parte do governo imperial.

Nessa época, "a agricultura de exportação continuava a ser o setor mais rico e importante do país [...] como açúcar, algodão, fumo e, principalmente o café" (LAMOUNIER, 2012, p.36). Como eram atividades que exigiam o emprego de grande quantidade de trabalhadores, não só nas lavouras como no transporte da produção, a questão da mão de obra foi particularmente um tema sensível para a burguesia exportadora da época. As normas criadas e discutidas nesse período gravitacionaram, principalmente em torno desse tema, fomentando mudanças legais que se por um lado mostram a força de uma burguesia agrária, por outro, contraditoriamente constroem as bases da modernidade no Brasil.

Entre as transformações legais e estruturais que tiveram lugar na segunda metade do século XIX e no que toca aos temas de interesse dessa dissertação, pode-se destacar: a) Promulgação do Código Comercial de 25 de Junho de 1850 - que estabelecia os regulamentos para a criação de todo tipo de empresa, inclusive as sociedades anônimas; b) a Lei de Terras - de 18 de setembro de 1850, que proibia a aquisição de terras públicas através de qualquer outro meio que não fosse a compra e, além disso, facilitava à entrada de imigrantes para trabalharem no país; c) a Lei Eusébio de Queiroz de 04 de setembro de 1850 - que aboliu o tráfico negreiro; d) a Lei do Ventre Livre de 28 de setembro de 1871 - que considerava livre todos os filhos de mulher escrava, nascidos a partir da data da lei; e) a Lei Áurea de 13 de maio de 1888 - que definia a abolição definitiva da escravidão.

Uma breve análise a Lei de Terras é importante a esse trabalho, pois sua promulgação influenciou de forma indireta no nascimento das estradas de ferro e,

atualmente, de forma direta quando se analisa, por exemplo, as enormes áreas ociosas e de terrenos que pertenceram às ferrovias e que são alvo de especulação imobiliária.

Sem focar nas minúcias do processo que modificou a forma como o Brasil regeu a questão fundiária, para tratar de forma sintética apenas nos seus aspectos fundamentais que influenciam essa pesquisa, é importante lembrar que durante a colonização do país a terra era de propriedade do Rei. A ele cabia fazer a doação de um lote a quem o requisitasse, desde que o interessado comprovasse ter cabedal para administrá-la. A doação das terras pelo Rei de Portugal privilegiava os proprietários de mão de obra capaz de explorá-la e excluía a possibilidade de posse aqueles que não eram nem senhor nem escravo, para o cultivo ou a subsistência.

O monarca concedia a terra aos moradores da Colônia, definia o tamanho da gleba, a destinação e as obrigações do novo proprietário. O trabalho se fazia com a mão de obra escravizada e a comercialização seguia as normas definidas pelo Sistema Colonial, de comércio exclusivo com a Metrópole (COSTA,1998).

Com o Brasil independente e à medida que a sociedade tornou-se mais e mais permeada pelos valores capitalistas de seu tempo, a pressão por garantias à regularização da terra foi sofrendo alterações até culminar com a Lei de Terras de 1850, quando essa passou a ser patrimônio da nação e a única forma de adquirir um pedaço de terra seria através da compra. Dos dispositivos da lei, são particularmente interessantes:

Dispõe sobre as terras devolutas do Império e acerca das que são possuídas por título de sesmária sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e estrangeiros, autorizado o governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara. Artigo 1º Ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o de compra [...]

Artigo 18 - O Governo fica autorizado a mandar vir anualmente à custa do Tesouro certo número de colonos livres para serem empregados,

pelo tempo que for marcado, em estabelecimentos agrícolas, ou nos trabalhos dirigidos pela Administração pública, ou na formação de colônias nos lugares em que estas mais convierem; tomando antecipadamente as medidas necessárias para que tais colonos achem emprego logo que desembarcarem.⁶

De acordo com Emília Viotti da Costa (1998, p.171-172), a diferença de mentalidade frente à posse da terra do século XVI para o XIX é representado por "um período no qual a terra era doada principalmente como recompensa por serviços prestados à Coroa, para um período no qual a terra é acessível apenas àqueles que podem explorá-la lucrativamente". Através dessa "absolutização da propriedade [...] e a sua monetarização [...] a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria" (ROLNIK, 1997, p.23) restringindo a quem tinha recursos a possibilidade de posse do solo, privilegiando poucos em detrimento da maioria. Nesse sentido, foi um importante componente de controle da mão de obra, ao regular a aquisição da terra, mantendo o trabalhador pobre - seja ele brasileiro, imigrante ou o escravo liberto - como despossuídos e reféns do capital, tendo apenas a sua força de trabalho para sobreviver. Essa forma de ser convalida a afirmação de que a "produção capitalista só se dá quando o trabalhador é dissociado da propriedade dos meios pelos quais realiza o trabalho" (GADELHA, 1989, p.153).

A necessidade de legalização da terra esteve, portanto, intimamente ligada a questão da mão de obra a ponto de José de Souza Martins (2010, Prefácio, p.03) cunhar a expressão que o país inventou uma fórmula simples de coerção laboral do homem livre ao dizer que "se a terra fosse livre, o trabalho tinha que ser escravo; se o trabalho fosse livre, a terra tinha que ser escrava".

Não era mais a posse da escravaria que dava capacidade de hipoteca aos proprietários, mas a terra, tornada mercadoria capaz de ser hipotecada. Tanto a terra rural como a urbana puderam entrar nessa condição, favorecendo à continuidade da acumulação que vinha desde a Colônia.

⁶ Lei n. 601, 18 set. 1850, Império do Brasil. Para uma pesquisa mais aprofundada da Lei de Terras, ler COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia a república** - momentos decisivos, cap. 04; ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo, cap.01

A Lei de Terras foi influenciada também pela previsão do fim iminente da escravidão e por isso estimulou à entrada do imigrante pobre, disponibilizando ainda mais braços que a agricultura de exportação requeria. Uma onda de trabalhadores se deslocou do continente europeu, na expectativa de encontrar empregos que não haviam mais no "velho continente". Sem condições econômicas de adquirir terras, esses se somaram aos braços nacionais disponíveis para o emprego, formando uma grande massa de mão de obra apta para o trabalho, mas que a ele se submetia por baixíssimos salários. Ao mesmo tempo em que aumentou o volume de braços disponíveis, era imperioso garantir sua mobilidade, pois:

A partir de então puderam os fazendeiros usar um número menor de trabalhadores permanentes, recorrendo a trabalhadores extras em tempo de colheita. Dento dessas novas condições, o trabalho livre desde que fosse possível garantir seu suprimento e manter baixo seu custo, se revelaria tão ou mais adequado que o trabalho escravo (COSTA, 1982 apud LAMOUNIER, 2012, p.42).

O meio mais adequado para garantir essa itinerância da mão de obra seria o trem e, na visão Flávio Azevedo Marques de Saes (1981, p.42):

[...] nesse aspecto se manifesta a solidariedade das empresas ferroviárias com os agricultores: desde 1882, passagens gratuitas são fornecidas aos imigrantes, como meio de facilitar o deslocamento da mão de obra potencial para as zonas que se fazia necessária.

Para além de proporcionar a mobilidade da mão de obra, as ferrovias serviram ainda, na visão de Maria Lúcia Lamounier (2012, p.32) como:

[...] um modo mais prático reduzir os custos de transporte, [pois] esperava-se que a construção das ferrovias contribuísse para a liberação de centenas de trabalhadores engajados no tradicional sistema de transporte, as tropas de mulas [...].

Portanto, ao mesmo tempo em que livrou a mão de obra empregada no transporte de produtos até o porto e possibilitou à mobilidade da força de trabalho, a estrada de ferro também permitiu que as lavouras se expandissem numa distância anteriormente inimaginável em função da sua velocidade e custos reduzidos. No caso

do Estado de São Paulo, por exemplo, muitas vezes esse alargamento da área cultivável não representou apenas expansão, outrossim, itinerância de uma cultura como o café, que na sua "marcha, ou no seu roteiro, cansaria terras, abandonaria regiões, mataria cidades" (MATOS, 1990, p.43).

Na análise de Sérgio Millet (1941, p.21-22) sobre a relação da ferrovia com a expansão do café, se pode ver que:

O oeste é o ponto cardial do agricultor, o horizonte para o qual éle se dirige e que recua sempre e sempre até perder-se no norte do Paraná, onde, desde alguns anos, se vêm instalando as primeiras fazendas ainda tributárias das estradas de ferro paulistas. Atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias.

A relação da Sorocabana com a cidade que lhe empresta o nome - Sorocaba - parte da leitura defendida por Odilon Nogueira de Matos (1900, p.83) de que "são, pois, as cidades 'imediatamente interessadas' que se movimentam para a realização de 'suas' estradas de ferro". Nesse sentido, Alice Piffer Canabrava (in Holanda, 1971, p.92) lembra que:

Em toda a região do centro-sul os interesses do café exerceram pressão sobre as autoridades governamentais [...] em São Paulo, em grande parte, foi um investimento dos próprios produtores de café [...]

No entanto, nesse quadro das ferrovias paulistas, uma foge à regra, lembrando Saes (1981, p.41) que:

[...] a Sorocabana surge para servir os produtores e comerciantes de algodão da área de Sorocaba" [...] mais tarde também a Sorocabana obtém do café a maior parte da sua receita. Dessa forma, Paulista, Mogiana e Sorocabana podem, com a ressalva acima, receber o rótulo de estradas do café.

A ferrovia, vale a pena reafirmar, se instalou em Sorocaba, primeiramente, para atender ao algodão. O crescimento inicial da indústria na cidade se deve a essa cultura. A riqueza propiciada pelo café ao estado de São Paulo e o redirecionamento da lavoura

cafeeira para o oeste do Estado se deram num momento em que Sorocaba já expressava ações em prol da urbanização e da industrialização.

De acordo com Almeida (2002, p.282), "a transformação mais típica notada desde 1864 foi a invasão de chaminés e do barulho dos motores a vapor, dentro da cidade em toda esta década. Eram as máquinas de beneficiar algodão". Os grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época foram também os empreendedores da então Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro. Tanto é assim que esses mesmos senhores ocuparam cargos de direção nos primeiros anos da ferrovia. Essa elite, embora capitalizada, precisou convencer os demais empreendedores locais e a própria população de uma forma mais ampla, dos benefícios que a ferrovia traria à cidade e estimulá-los a investir na nova companhia.

Assim, o nascente setor ferroviário permitiu a uma burguesia capitalizada com a exportação de seus produtos, diversificar seus investimentos de forma segura, através de ações das companhias férreas que tiveram o seu nascimento possibilitado graças a promulgação do Código Comercial de 1850. Importante frisar que o Brasil foi inserido nessa nova fase do capitalismo mundial moderno e liberal, com uma sociedade que ainda concentrava sua economia no modo escravista de produção. Os fazendeiros da época, "tinham o seu capital imobilizado em escravos e terras" (EL-KAREH, 1982, p.11) para o cultivo em grandes propriedades" e a saída encontrada por essa burguesia para entrar nesse novo momento do capitalismo "foi ao mesmo tempo [...] conservadora e progressista" (EL-KAREH, 1982, p.27).

Foi conservadora pois com o fim do tráfico negreiro pela Lei Eusébio de Queiroz, principalmente os fazendeiros de café do Sudeste se aprovisionaram de escravos do Nordeste no maior volume possível, além de incentivarem a natalidade dos negros dentro das fazendas e assim mantiveram intacto o modo de produção tradicional calcado na mão de obra cativa. Ao mesmo tempo progressista pela "introdução de atividades capitalistas fora da produção [...], pela modernização de infraestrutura e de serviços, e mesmo do setor industrial [...]" (EL-KAREH, 1982, p.28).

Sem mexer no modo de produção escravista enquanto pôde postergá-lo, essa elite visou investir ou cobrar um movimento do governo imperial no que ela entendia por "melhoramentos materiais", ou seja, serviços e infraestrutura citados no parágrafo anterior e que incluíam "portos, serviços urbanos, imigração estrangeira, estradas e, principalmente, ferrovias, o meio mais moderno da época" (LAMOUNIER, 2012, p.36). Como forma de atender a estas reivindicações por "melhoramentos materiais", é aprovado o Decreto nº 641 de 26 de Julho de 1852, que motivou às primeiras iniciativas bem sucedidas para a construção das estrada de ferro⁷:

Art. 1º O Governo fica autorisado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

Os privilégios se viam nos dispositivos abaixo:

§ 1º A Companhia empresaria terá o direito de desapropriar, na fôrma da Lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente para o mesmo fim concedidos os terrenos devolutos, e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

§ 3º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante hum prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas oficinas, e costeiro da estrada.

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia

⁷

De acordo com PINTO (1903) a história da ferrovia pode ser dividida em quatro fases distintas. A primeira com a promulgação da lei n. 101 de 31 de outubro de 1835, que tinha por intenção estimular a constituição das primeiras companhias ferroviárias e não logrou sucesso. A segunda fase com a lei de 26 de junho de 1852 alcançou o objetivo da constituição das primeiras companhias ferroviárias, via zona privilegiada e garantia de juros. Terceiro momento com a construção de estradas de ferro com o privilegio das zonas, mas sem a garantia de juros. A quarta fase com o deslanche do setor, com a liberdade das construções das linhas e emancipação das companhias do Estado. Como o livro foi escrito em 1903, outras fases sobrevieram e o setor ferroviário enfrentaria sérias dificuldades, gerando outras fases e novas interferências do Estado.

§ 6º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento d'este juro.

§ 7º Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo huma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a Companhia tiver feito dividendos de oito por cento pelo menos.

Algumas obrigações eram impostas, entre elas, as de que:

§ 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e costeo do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais.

§ 10º A Companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com Estatutos approvados pelo Governo⁸.

A alínea nona da lei trouxe a proibição do trabalho escravo na construção das vias férreas e preparou o nascente setor da ferrovia - desde o início - ao emprego de mão de obra livre⁹. De acordo com Almir Chaiban El-Kareh (1982, p.36), com essa medida "prevalecia o interesse da produção escravista [...] a fim de não desviar a mão de obra escrava da lavoura".

Ainda que o emprego maciço de escravos realmente não tenha acontecido, num determinado aspecto ela serviu "para inglês ver", pois tinha o intuito de garantir o apoio de bancos ingleses ao financiamento dos novos empreendimentos ferroviários no Brasil. Na forma, criava um ambiente mais propício ao fornecimento pela Inglaterra - país que via o emprego da mão de obra cativa como contrário aos seus interesses - de máquinas e tecnologias que havia acumulado ao longo da constituição de seu parque industrial e ferroviário.

⁸ Decreto Lei nº 641, de 26 de Junho de 1852. O decreto sofreu algumas alterações em 1870 e outras durante o início do período republicano.

⁹ A Lei paulista nº 115 de 30/03/1838, de incentivo a construção de uma estrada de ferro na província já proibia o emprego da mão de obra escrava (MATOS, 1990, p.64). A lei geral de 1828 no seu artigo 2º permitia a interpretação de que as províncias podiam legislar sobre as ferrovias - exceto a aprovação das companhias anônimas por ações, a cargo do governo imperial - (PINTO, 1903, p.24).

A pesquisadora Lamounier (2012) lembra que a construção das vias férreas aconteciam por meio de empreitadas e as companhias responsáveis pelo empreendimento subcontratavam outras empresas de menor porte, que por sua vez tinham na constituição de seus quadros, escravos que faziam os trabalhos mais pesados. O historiador sorocabano Aluísio de Almeida (2002, p.337), por exemplo, diz que "a escravidão ia acabando por si, e os escravos que haviam eram alugados para ganharem de jornais, p. ex. aqueles que padeceram o primeiro desastre da Sorocabana, com um trem de lastro. Um morto e muitos feridos, a 28 de julho¹⁰".

Essa sociedade paradoxal que mantinha um "pé fortemente fincado" no trabalho escravo e adiava ao máximo o fim do seu emprego, dava portanto os primeiros passos rumo a constituição de um capitalismo moderno, como o emprego do trabalho livre - necessário a empreendimentos mais complexos - e que exigiam especializações e modos de produção incompatíveis com a escravidão, como o setor ferroviário. Afinal, de acordo com Saes (1981, p.58), "a estrada de ferro é uma expressão definitiva do capitalismo: técnica moderna, trabalho assalariado e grandes volumes de capital representam 'um corpo estranho' à economia e à sociedade escravista".

Ao passo que as reformas econômicas da segunda metade do século XIX eram implementadas - consoantes com um projeto de modernidade para o país - foi necessário criar na sociedade o ideário calcado no progresso e na técnica, que as novas formas de produção e locomoção trariam, como no caso de Sorocaba, a exemplo da indústria (têxtil) e do trem.

Para tanto e repetindo e perseguindo o conceito que esse projeto acredita - de que as cidades antes de algo concreto são entidades imaginadas - a elite local sorocabana agiu ao nível do discurso para o convencimento do novo, com o intuito de deslocar os investimentos da Feira a atividades mais lucrativas (algodão e ferrovia), estratégia que se efetivou através de um dos jornais formados por esse grupo, chamado "O Sorocabano". A reprodução de uma de suas matérias, com o título

¹⁰ O autor está citando, aproximadamente, o ano de 1875.

"Projectos da Estrada de Ferro" (1870 apud BADDINI, 2002, p.173) favorece a compreensão do ideário desse grupo:

Durante dez meses uma população inteira se preparava para a feira. Não descansavam a bigorna, o buril, o tear e o cadinho. Todos os officios, todas as artes, todas as industrias, inclusive as ilícitas, todos os generos de commercio, cobrava vida e força, durante os dous venturosos mezes. O proprietário não lamentava de ter suas casas fechadas o resto do anno nem o capitalista de ter seus cofres em descanso. A felicidade, porém, é inconstante: baixou o preço das bestas, succederam-se feiras más, a ruina entrou em muitas casas, a banca rota ameaçou as mais fortes [...] O principio regenerador não estava, entretanto, perdido. Sorocaba nunca tinha de todo abandonado a cultura do algodão, senão para exportar, ao menos para o fabrico de redes, e de alguns grosseiros tecidos. Quando as atenções se voltaram para o algodão, Sorocaba foi a primeira que despertou. A reacção começou [...] todos os braços inúteis emigraram para a lavoura, e em breve só não ganhou muito dinheiro o occioso. É para notar, e agradecer à Providencia, a distribuição da riqueza, que trouxe consigo a cultura do algodão" (AMARAL, Ubaldino do. Projectos de Estradas de Ferro. O Sorocabano, Sorocaba, 13 fev. 1870)

Um outro periódico, do mesmo espaço de tempo e com o nome de "O Araçoiaba"¹¹, de acordo com Wesley Carlos da Silva (2009, p.13) nasceu:

[...] como resultado de vários processos que levaram a cidade a uma ebulição progressista, ocasionada pela lavoura do algodão [...] comprometido [...] através de sua difusão, criação da indústria têxtil sorocabana, implantação de métodos como forma de otimização da agricultura, utilização racional dos recursos naturais [...] foi um reflexo da mente progressista de seus idealizadores.

Esse jornal, que circulou de 1866 a 1867, com 24 edições, trouxe com frequência a preocupação com melhoramentos materiais de infraestrutura de transportes com 06 reportagens e os benefícios da lavoura e do algodão com 13 ocorrências¹². A leitura de uma de suas reportagens, em seu número de 02 de setembro de 1866 é significativa para mostrar as preocupações dos empreendedores locais:

¹¹ O nome O Araçoiaba pode trazer estranhamento pela ligação com o nome da hoje cidade Araçoiaba da Serra. No entanto, na época da publicação do periódico essa cidade ainda não existia.

¹² Algumas partes do jornal, de acordo com SILVA W. (2010) foram perdidas pela ação do tempo, o que impede uma contabilidade precisa da quantidade de reportagens e anúncios.

Quando se medita a cerca da lavoura do paiz, e dos ônus á que ella está sobrecarregado, já pelos direitos de exportação, já pela dificuldade que encontra o lavrador nas vias de comunicação, para fazer chegar o producto de seu trabalho á um centro commum, onde possa negocial-o, não se pode deixar de reconhecer, de que forla de vontade deve dispor o lavrador, para vencer todas essas difficuldades, e não desanimar no meio de sua afadigoza lida. Quando se medita ainda que, da lavoura da provincia, fonte principal de sua riqueza, têm de sahir os meios para a sustentação da via férrea de Santos á Jundiahy, e que para os pontos centrais não tem o lavrador vias de comunicação fáceis, de maneira que seus productos, apresentados em tempo, alcancem no mercado um preço, que cobrindo os gastos da producção, não seja pezado ao consumidor; sente-se profunda magôa, e ao mesmo tempo a necessidade de reclamar pelos melhoramentos precizos.

Quando se meditar toma-se como ponto de partida uma localidade, como a cidade de Sorocaba, que concorre para os cofres da provincia com centenares de contos de reis, que lhe fornece já a administração do registro de animaes, já a collectoria, já finalmente a cultura do algodão, grande em seu começo, prometendo um futuro grandioso, e que nós mercados consumidores tem sido reconhecida a melhor da provincia [...] (periódico O Araçoiaba, Nº 02 de Setembro de 1866, apud SILVA W., 2010¹³).

No mês de Outubro do mesmo ano, o jornal O Araçoiaba traz em sua sessão Publicações a Pedido, ou seja, uma reportagem encomendada; porém, como matéria de capa, que a cidade deveria aproveitar a oportunidade que uma contingência internacional trazia:

A magna importância do algodão acha-se eloquentemente demonstrada pelos acontecimentos notaveis que prezenciamos. Todas as nações civilisadas soffrem, mais ou menos, as consequencias de sua falta, em seus respectivos etabecimentos. A guerra fraticida que alagou de sangue os campos da União do Norte - Americana, lhe fez perder em grande parte o quase exclusivo monopólio, de que gosava nos grandes mercados europeos [...] (periódico O Araçoiaba Nº 5 de 14 de Outubro de 1866, apud SILVA W., 2010)

Um anunciante frequente do O Araçoiaba e que foi o principal articulador para a construção da Estrada de Ferro Sorocabana, Matheus Maylasky, veiculou onze anúncios nesse jornal com o intuito de fomentar seus empreendimentos voltados a manufatura e processamento do algodão. Como o que segue:

¹³ O livro de SILVA W., traz a reprodução das folhas do jornal na sequência uma das outras por data, sem no entanto paginar o próprio livro. Por isso a impossibilidade de localizar a pagina da citação.

PARTICIPA aos senhores lavradores e á todos aquelles que quizerem comprar maquinas de descaroçar algodão, ou de qualquer espécie, e vapores (Locomovel) feitos nos Estados-Unidos, e na Inglaterra, dirijaó-se ao annunciante, que achando-se relacionado com os proprietários das melhores fábricas, da América e da Europa, está autorizado a receber todas as encomendas para qualquer ponto [...] recebe igualmente algodão enfardado para remeter a Santos, Rio de Janeiro, e Europa [...] (SILVA W. 2010)

Essas publicações têm o intuito de mostrar o ambiente econômico e os ideários que permearam Sorocaba em meados do século XIX e como estes influenciaram nos rumos e empreendimentos que a cidade tomou para si. Os produtores de algodão estavam animados com as oportunidades de negócio que a Guerra Civil Americana traria não só aos grandes agricultores, como também aos pequenos, pois de acordo com Almeida (2002, p.282) no beneficiamento do algodão:

[...] qualquer casa servia. Não se fazia barracões. O algodão chegava da roça em carros de boi ou em tropas de carga e ficava depositado nos quartos de casas alugadas. Depois de beneficiado, amontoavam-se as sementes nos subúrbios e fundos de quintais. E os fardos do algodão em rama eram transportados para São Paulo, a embarcar na Inglesa para Santos, em lombo de burro. Até 1875.

Ainda que a cultura do algodão proporcionasse ganhos gerais, as reportagens mostram o interesse direto de uma "alta burguesia", dona de grandes propriedades e capitalizada com a Feira de Muares - setor que apesar de muito lucrativo de 1855 a 1869 - mostrava sinais de declínio. Possibilita ainda ver uma elite que dominava todo o ciclo do algodão e, por isso, extraía da atividade os maiores lucros - do plantio a exportação e importação de maquinários, como no caso de Maylasky - portanto, a mais interessada na diversificação dos seus investimentos e na urgência em ligar à cidade de Sorocaba ao mercado externo. Nesse sentido, a forma mais moderna e eficiente que havia na época para esse fim, era o trem.

Ao mesmo tempo, a empresa eminentemente familiar das fazendas e comércios, ia abrindo espaço a organizações mais elaboradas de capitais e ações, tendo, no entanto, a figura do Estado como controlador e garantidor de cenários seguros para investir.

Com esse fim, a alínea sexta da Lei Geral de 1852, garantia o pagamento de 5% de juros sobre o capital efetivamente investido na construção da ferrovia, porcentagem muitas vezes somadas aos 2% de juros oferecidos por muitas províncias mais abastadas e que viam o investimento na ferrovia como vital ao incremento econômico de suas regiões. Esse mecanismo era corrente em todo o mundo, principalmente nos países que tinham por objetivo atrair capitais externos sobretudo no mercado de ações de Londres (EL-KAREH, 1982).

O pagamento dos juros era um item fundamental para garantir o sucesso das empresas ferroviárias, como ficou claro após a tentativa frustrada de Thomaz Cochnare de construir uma estrada de ferro que ligaria "o Rio de Janeiro até o Vale do Paraíba [...] e até a província de São Paulo, com ponto final em Cachoeira (atualmente Cachoeira Paulista)" (MATOS, 1990, p.62). Cochnare se fiava na primeira lei que regulava e incentivava a criação das primeiras ferrovias, de 31 de outubro de 1835, promulgada pelo então Regente do Império, o paulista Padre Diogo Antonio de Feijó.

Devido a dificuldade em conseguir compor a companhia e dar início efetivo ao projeto, logo o empreendedor viu que o problema maior estava na falta do pagamento de juros, que impedia a atração de investimentos; somado à desconfiança do mercado de capitais com a estabilidade política de um país que, praticamente, acabava de se tornar independente.

Apesar do malogro de Cochnare, sua experiência demonstrou a inevitabilidade no pagamento de juros e outras medidas que atraíssem os investimentos, o que foi corrigido na segunda lei de 1852, que trazia ainda as facilidades de desapropriação por parte da companhia empreendedora, de terras particulares necessárias a ferrovia; isenção de impostos de importação do que fosse necessário a sua construção e operação nos primeiros anos e dispensa do serviço militar na Guarda Nacional aos brasileiros empregados - o que ajudava, ainda, na formação de uma mão de obra especializada na experiência da própria função.

A garantia de juros se dava quando a renda líquida da companhia não chegasse a distribuir dividendos de 7% ao ano aos acionistas¹⁴, então o governo completava o percentual faltante. No entanto, apesar de ser um mecanismo fundamental na constituição das estradas de ferro, no decorrer do tempo e com a confiança nos retornos financeiros das ferrovias já estabelecidas, a garantia dos juros foi progressivamente abandonada, por iniciativa dos próprios fazendeiros e demais investidores. Isso porque o contrato estabelecia que quando a renda líquida "fosse superior a 9% [...], metade seria destinado ao governo [...]" e como não havia um limite ao seu funcionamento, as ferrovias passaram a restituir ao Governo mais do que haviam recebido na fase de baixos rendimentos" (SAES, 1981, p.152).

Estavam, pois, assentadas as bases para a construção das primeiras iniciativas bem sucedidas ao empreendimento ferroviário, após as lições aprendidas com as tentativas frustradas e sem perder de vista que esse alicerce foi construído sobre: a) um conjunto de leis que fomentaram os negócios e criaram o ambiente à constituição das primeiras empresas anônimas e, como consequência, uma acumulação maior de capitais; b) a regulação da mão de obra e o seu acesso a posse da terra, mantendo-a como força de trabalho; d) a garantia via política de juros e demais incentivos aos melhoramentos materiais de infraestrutura, como as Ferrovias, para o transporte de produtos agrícolas valorizados no mercado externo, ajudando a expandir as áreas agricultáveis e a substituir o então arcaico transporte por mulas.

A primeira estrada de ferro construída no Brasil percorreu a distância de apenas 14,5 km, por iniciativa do empresário Irineu Evangelista de Souza, o Barão e Visconde de Mauá. "Era a Imperial Companhia de Navegação e Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis e ligava o fundo da Baía de Guanabara à raiz da Serra de Petrópolis" (LAMOUNIER, 2012, p.36). O início das obras contou com a presença do imperador D. Pedro II, personificando a presença do Estado, que na leitura Pablo Luiz de Oliveira Lima (2015, p.47) simbolizava "uma estratégia de consagração da imagem do Império e

¹⁴ Sendo 5% do governo imperial e os outros 2% da província. A cada novo trecho e novo investimento, um novo contrato e a renovação ou não desses incentivos.

do entusiasmo relacionado ao progresso". Além do monarca, a cena era completada com a assistência dos principais ministros do governo e assim descreve Ganns (1954 apud LIMA, 2015, p.47) que, depois da cerimônia religiosa:

D. Pedro II, segurando uma pá de prata, com ela por três vezes escavou a terra e lançou num carrinho expressamente feito para esse fim. Depois, o imperador passou a pá aos ministros do Império, da Guerra, e da Marinha. Cheio que foi o carrinho, S. Majestade se dignou a conduzi-lo até alguma distância e depois o entregou ao Sr. Presidente da Companhia, que o despejou.

A 30 de Abril de 1854, "o trem inaugural, composto de locomotiva, três carros de passageiros e um de bagagem, fez o percurso até o ponto terminal do trecho em 25 minutos, com velocidade média de 35 km/h" (PAULA, 2008, p.46). Fora o ineditismo do feito, que consagrou Mauá como o Patrono dos Transportes no Brasil, a região servida por essa ferrovia não atendia a nenhuma demanda específica, o que comprometeu a sua sobrevivência. Essa estrada teve uma função mais política do que sócio-econômica, "funcionou mesmo como uma propaganda ideológica e concreta do progresso, construída pela iniciativa privada de um indivíduo e voltada para o usufruto da elite imperial" (LIMA, 2015, p.49).

Em 4 de Outubro de 1852 foi aberta uma concorrência pública para conceder a uma ou mais companhias a construção de uma linha férrea que partindo "do município da Côrte, fosse terminar nos pontos mais convenientes das Províncias de Minas Geraes e S. Paulo" (PINTO, 1903, p.28). Em 09 de fevereiro de 1853, numa segunda chamada, o Governo Imperial decidiu transferir para Londres o lugar da concorrência e celebração final do contrato, com o intenção de angariar mais rapidamente os fundos necessários a formação da Companhia. No entanto, fatores externos desfavoráveis como a Guerra do Oriente e outros de ordem interna, que de acordo com Cristiano Benedito Ottoni¹⁵ (EL-KAREH, 1982, p.41) se ligavam a visão de alguns setores do império que:

[...] haviam percebido as conveniências de uma direção brasileira e compreenderam a possibilidade de conciliá-la com o levantamento de

¹⁵ Cristiano Ottoni foi uma figura decisiva na história da ferrovia no Brasil e indicado pelo próprio imperador D. Pedro II para ser um dos diretores da EFPII.

capitais ingleses. Prova disso é que haviam permitido inicialmente a emissão de apenas um terço do total das ações na praça do Rio de Janeiro, deixando por se emitir os restantes dois terços, que deveriam constituir o investimento inglês.

Num primeiro momento o governo imperial decidiu contratar ele próprio a construção da ferrovia com a empresa inglesa E. Price, mas teve que recuar por motivos legais que impediam ao governo figurar como empresário na construção. Foi então criada uma empresa privada, nomeada de Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), que deveria honrar os termos do contrato firmado pelo governo imperial com a E. Price e arcar com o ônus da construção da ferrovia; observando, é claro, os incentivos de juros de 5% do governo, mais 2% do Rio de Janeiro e aos demais "facilitadores" garantidos pela Lei de 26 de junho de 1852. Dessa forma, de 1855 a 1865 a D. Pedro II foi uma empresa privada. A partir de então o governo imperial encampou a estrada, "trocando as ações que não pertenciam ao Tesouro Nacional [...] passando a ser propriedade do Estado todo o ativo da Companhia e tornando-se o Governo responsável pelo passivo" (PINTO, 1903, p.30).

De acordo com El-kareh (1982), os interesses na construção dessa ferrovia tinham laços estreitos com a agricultura cafeeira escravista fluminense do Vale do Paraíba e cumpre lembrar que as suas linhas atingiriam Cachoeira (atual Cachoeira Paulista) apenas em 1875.

A segunda estrada de ferro a desbravar o Estado de São Paulo - considerando a Estrada de Ferro D. Pedro II a primeira, apesar dela "estar mais ligada ao Rio de Janeiro do que a São Paulo" (SAES, 1981, p.22) foi concedida em "1856 ao Barão de Mauá, Marquês de Monte Alegre e J. A. Pimenta Bueno para a construção de uma estrada de ferro que ligasse Santos a São Paulo e a Jundiaí" (SAES, 1981, p.22). Obteve todas as garantias comuns do período, inclusive os 2% adicionais garantidos pela Província de São Paulo ao empreendimento.

Após constituída a companhia, sua efetiva execução foi possível graças à capitais britânicos. As obras tiveram início em 1860 e, sete anos mais tarde - devido a

grande complexidade do empreendimento - era inaugurado o tráfego de toda a estrada. Com o nome de The São Paulo Railway Company, ficaria popularmente conhecida como "a Inglesa". A garantia de zona, que impedia outro empreendimento próximo de perfazer o mesmo trecho, garantiu o monopólio durante anos a essa estrada de ferro para o acesso ao porto e, por isso, a empresa não se interessou em prolongar seus trilhos para além de Jundiaí, "deixando essa tarefa para os cafeicultores, principais interessados no rápido escoamento da produção. Surgem assim, as principais companhias férreas de São Paulo¹⁶" (SOUKEF JR., 2001, p.29-30). De acordo com Saes (1981, p.23), essas companhias foram:

[...] a Companhia Paulista, a Companhia Mogiana e a Companhia Sorocabana. Embora não constituam o conjunto de todas as ferrovias de São Paulo [...] [representam] uma síntese da evolução ferroviária de São Paulo, quer por constituírem a maior parte da rede ferroviária de São Paulo, quer por sua posição estratégica, ao canalizar os fluxos de transporte de todo o interior paulista (exceção feita ao Vale do Paraíba).

A primeira oportunidade de Sorocaba atingir seu objetivo de ter uma estrada de ferro que passasse pela cidade, surgiu durante a constituição da Companhia Ituana de Estradas de Ferro em 1869, lembrando Almeida (2002, p.319) que:

A imprensa local já começava a martelar de rijo na tecla da construção de uma estrada de ferro para o sul da Província, passando pelo Ipanema, quando uma comissão de sorocabanos compareceu [...] à reunião de 20 de janeiro de 1870, em Itu, para a fundação da Ituana.

Essa comissão da cidade, interessada em participar da nova companhia na função de investidor, teve a liderança de Maylasky "que pôde arranjar 300:000\$000¹⁷, capital esse subscrito pelos mais fortes capitalistas do município de Sorocaba" (GASPAR, 2001, p.27). O projeto da ferrovia, aprovado pelo governo imperial, previa a

¹⁶ Lembrando da ressalva importante feita na p.42, de que a Sorocabana surgiu devido aos interesses ligados a produção algodoeira em Sorocaba. Como EFS - depois da sua constituição - vai auferir seus maiores lucros também com o café, por extensão, recebe igualmente esse status de "estradas do café" (SAES, 1981, p.41)

¹⁷ Leia trezentos mil contos de réis [...] a moeda do século XIX tinha a seguinte divisão: TOSTÃO: - moeda de níquel de Portugal e do Brasil, que valia cem réis, hoje o equivalente a dez centavos; REAL (réis no plural): unidade convencional, no antigo sistema monetário do Brasil - equivalente hoje a 1 real ou cem centavos; CONTO DE RÉIS: - um milhão de réis, mil reais hoje. (GASPAR, 2001, p.27)

construção de uma linha férrea ligando Ytu a Jundiahy e de acordo com Almeida (2002, p.319) ao comparar Sorocaba a sua vizinha Ytu, diz que essa "possuía fortunas mais numerosas e maiores, alicerçadas nos engenhos de cana, no algodão e, já então, no café", interesses aos quais a nova ferrovia atenderia.

Em reunião efetuada a 20 de janeiro de 1870, a "comissão sorocabana foi muito mal recebida" (GASPAR, 2001, p.27), ocasião em os "capitalistas fizeram a proposta de compra de ações se a estrada de ferro Jundiaí-Itu se prolongasse até Sorocaba" (ALMEIDA, 2002, p.319). A oferta não recebeu uma boa acolhida dos ituanos, que utilizaram como argumento principal o fato de não ter a nascente companhia condições de arcar com esse novo traçado e duvidaram que haveria demanda para poder custear esse caminho, fazendo-o rentável. Com a negativa, Maylasky então tomou a palavra e disse: "senhores, construiremos nós mesmos a nossa ferrovia" (ALMEIDA, 2002; PEGORETTI, 2006; GASPAR, 2001).

"A lei provincial nº 34 de 24/03/1870 foi a primeira que autorizou a construção de uma estrada de ferro para Sorocaba" (PINTO, 1903, p.49) e dispunha as mesmas cláusulas que havia autorizado a construção da linha de Jundiaí a Itu, inclusive que a linha para Sorocaba partiria de Itu, onde se uniria a estrada dessa cidade, ligando ambas a Jundiaí. Esse percurso não interessava mais aos "sorocabanos, por alongar desnecessariamente o traçado até a capital da Província" (PINTO, 1903, p.49).

Após várias representações para convencer da inconveniência da lei original, "resolveu a Assembléia Provincial autorizar a construção da estrada de ferro de S. Paulo a São João de Ypanema, passando por São Roque e Sorocaba" (PINTO, 1903, p.50). A nova lei concedeu a linha da Sorocabana os mesmos benefícios comuns as demais ferrovias do estado, como a garantia dos 7% sobre o capital, privilégio de zona e gozo dos resultados da companhia pelo prazo de 90 anos, através do Decreto nº 4729 de 24 de maio de 1871.

Oficialmente constituída à Companhia, era preciso levantar o capital inicialmente aprovado pelo governo, via a venda de ações, que foram adquiridas "pelos filhos de Sorocaba, ricos e remediados [...] muitas tomadas por pessoas do sul da Província, da capital e do Rio de Janeiro" (ALMEIDA, 2002, p.320-322).

Figura 5: Papel de ação da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro

Fonte: Museu Ferroviário de Sorocaba.

O primeiro quadro diretivo provisório de 1870 e o segundo, oficial, de 1872, foram ocupados pelos mesmos senhores ligados à Feira de Muares, a produção de algodão ou por nomes de destaque na política ou comércio:

A presidência nos dois quadros de direção coube a Luiz Matheus Maylasky. Os diretores Francisco Gonçalves de Oliveira e Olivério Pilar, aparecem no primeiro quadro provisório (GASPAR, 1958, p.53); além de nomes que se mantêm no segundo quadro definitivo, como o Bacharel Ubaldino do Amaral Fontoura (secretário) e Francisco Ferreira Leão e novos nomes como o Comandador Antonio Joaquim da Rosa, Bacharel

Vicente Euphrasio da Silva Abreu, Roberto Dias Baptista e Antonio Lopes de Oliveira¹⁸ (GASPAR, 2001, p.19-20).

A construção da ferrovia inicia-se "desde São Paulo, nas proximidades da Rua General Couto Magalhães e da atual Estação da Luz [...], até Sorocaba, tendo-se Ipanema [...] como horizonte [...] para escoar o ferro produzido na Real Fábrica" (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011) .

As festividades do início das obras tiveram lugar a 13 de junho de 1872, às margens do córrego Supiriri, onde os gestos teatrais e simbólicos, completaram o quadro hegemônico do trabalho e da inevitabilidade do progresso da elite empreendedora da estrada de ferro. A cena, no entanto, foi emoldura pela presença e participação da população, ainda que apenas abrilhantando a festa.

Os trechos a seguir, mesmo que longos a respeito da data, ajudam a mostrar a posição e importância atribuída, naquele momento, a cada estrato social na glória da construção da sua ferrovia. Antônio Francisco Gaspar (2001, p.72), diz que assim decorreu as festividades de inauguração dos trabalhos:

Foi organizada em Sorocaba uma comissão composta (pelos principais capitalistas locais) [...] a fim de prepararem jubilosa recepção ao Exmo. Sr. Presidente da Província [...] **Esses srs. incansáveis**, convidaram o povo da cidade a iluminarem as frentes de suas casas por três noites

¹⁸

Francisco Gonçalves de Oliveira, foi presidente da Câmara Municipal [...] Em 1863, recebeu as primeiras sementes de algodão erbaceo [...] depois plantou e colheu em seu sítio [...] construiu um maquinário de beneficiar e descaroçar algodão (GASPAR, 1958, p.54); **Olivério Pilar**, conceituado advogado deste foro e o mais antigo chefe republicano deste município [...] duas vezes eleito deputado provincial (*idem, 1958, p.47-49); **Antonio Joaquim da Rosa**, nasceu em São Roque, cidade a margem da EFS [...] dedicou-se ao comércio [...] iniciou-se na carreira política [...] em 1850 é eleito Deputado Provincial [...] Em 25 de julho de 1868 foi nomeado vice-presidente da província de São Paulo [...] logo que se soube que se pretendia fundar uma via férrea não poupou esforços para que a cidade de São Roque fosse beneficiada [...] coopera com avultada soma de 41.200\$000 réis, adquirindo 206 ações de 200\$000 reis (GASPAR, 1958, p.67); Grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época, como **Manoel Lopes de Oliveira**, **Roberto Dias Baptista**, **Francisco Ferreira Leão** [...] aplicavam parte de seus rendimentos no comércio de animais, financiando negociantes ou vendendo tropas (BADDINI, 2002, p.174); **Vicente Euphrasio da Silva Abreu** [...] primeiro bacharel em direito em Sorocaba, ao que se sabe, tornou-se uma tradição respeitável, uma notabilidade no foro e na política (IRMÃO, 1999, p.35); **Antonio Lopes de Oliveira** - fundou a primeira fábrica de tecidos de Sorocaba (ALMEIDA, 2002, p.282); **Ubaldo do Amaral Fontoura**, bacharel em Direito [...] desde 1866, se encontram seus escritos em jornais paulistas e Sorocabanos (IRMÃO, 1999, p.36).

consecutivas [...] e concorrerem com sua famílias, **a fim de tornar mais brilhante e pomposa a festa patriótica.**

Reuniram-se as famílias; combinavam-se os afazeres; imaginavam-se as luminárias os copinhos de velas variadas cores e depois sob júbilos barulhentos, **o povo aguardou a chegada da comitiva presidencial** [...] foram ao encontro de S. Exma., a Diretoria da Companhia Sorocabana, o presidente da Câmara Municipal e membros, um piquete de cavalaria comandado pelo Sr. Fleury e para mais de cem pessoas [...] **deu entrada triunfal** na cidade o exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira, Presidente da Província [...] (e demais autoridades) Por intermédio do sr. A. Marques, representante do "Correio Paulistano", Américo de Campos sauda a trindade do **trabalho, da indústria e da democracia nas pessoas de** Maylasky, Amaral e Firmo [...] veio assistir ao batismo da cidade do trabalho nas **áras do vapor - o Deus do século -** [...] No dia seguinte 13 de junho [...] afluíu o povo da cidade e compareceram a esse solene ato, grande número de cidadãos, em cujos semblantes lia-se o prazer e o entusiasmo de que **se achavam possuídos**, pelo grandioso empreendimento de ir-se construir [...] o sr. Presidente da Província, após o discurso inaugural que foi dirigido aos circundantes, **fazendo-os ver** a magnífica idéia e mostrando o incalculável melhoramento [...] **tomou de uma cavadeira de prata que lhe foi apresentada pelo presidente da Companhia e com ela fendendo o solo, encheu de terra um elegante carrinho de mão e o foi despejar mais além adiante, em meio a calorosos vivas.** (são meus os negritos e as observações entre parênteses)

O Jornal Ipanema (1872 apud GASPAR, 2001, p.73-74) igualmente descreve o feito dos sorocabanos com o título de Festas de Regozijo::

[...] Daí, aquela expansiva alegria que refletia-se em todos os semblantes; daí, aquele consórcio entre o homem rico e o proletário. De mil obstáculos que os cercavam, caminham a via do progresso os sorocabanos, ébrios do seu triunfo! [...] Em um ameno e vasto local, **erguia-se um quiosque octogonal imponente**, a flutuar-lhe nas quinas emblemas vários de nações livres: no centro o pavilhão nacional [...] No centro de cada face viam-se inscritos quatro nomes gratos à província e ao povo Sorocabano - Firmo de Mello, Saldanha Marinho, Maylasky, Costa Pereira [...] **No fundo**, ao lado de cima, entre o quiosque e o pavilhão das senhoras **estava um barracão coberto de lona e ornado de murtas, onde esperavam o povo quatro esplêndidas mesas em que deviam servir um grande lanche** (são meus os negritos e as observações entre parênteses)

As passagens negritadas têm por objetivo realçar a sutil divisão social e a importância atribuída a cada estrato da sociedade nas glórias da construção da ferrovia.

Na sequência, uma pintura de Jules Martin¹⁹ retrata a festa de inauguração dos trabalhos às margens do córrego Supiriri em Sorocaba.

Figura 6: Quadro de Jules Martins sobre a festa de inauguração da Sorocabana

Fonte: Jules Victor André Martin. Disponível na Secretaria da Cultura de Sorocaba

Interessante notar como foi se fortalecendo o discurso do progresso, expresso na técnica, acompanhado de gestos teatrais que fixaram na história dos acontecimentos os feitos "dessas pessoas notáveis", capitalizadas, donas dos meios de comunicação (pelo menos em Sorocaba) convencidas e convencendo os demais dos benefícios à toda nação do que, num primeiro momento, atendia aos seus próprios interesses. A repetição da cena de pá de prata dando início aos trabalhos, tanto na inauguração da Estrada D. Pedro II quanto na Sorocabana podem ser consideradas, de acordo com a leitura de Lima (2015, p.22), como:

¹⁹ Jules V. A. Martin foi pintor, arquiteto, litógrafo e empresário. Seu nome está ligado a idealização de um boulevard que, após 1890, torna-se o primeiro viaduto de São Paulo: o Viaduto do Chá.

[...] entidades de valor social, o trabalho industrial, ao lado do maquinário, foram apropriados pelas memórias da elite como trações do progresso. Ao mesmo tempo, as condições concretas da realidade dos trabalhadores foram deliberadamente excluídas das representações oficiais.

Portanto, nos discursos oficiais o povo aparece à cena para ornar, aplaudir, soltar foguetórios e participar ao fundo, numa barraca de lona ou para comer um lanche no final da festa. Apesar de os trabalhadores aparecerem como coadjuvantes no processo de construção da ferrovia no Brasil, SILVA P. (2002, p.97) mostra que vozes dissonantes foram se constituindo em contraposição ao "espetáculo do progresso":

O operariado reage, manifesta suas necessidades e descontentamentos tentando unir-se em associações mutualistas. Na sua maioria são imigrantes italianos, espanhóis e portugueses.

Segundo o autor citado, as sociedades mutualistas congregavam trabalhadores que se uniam para reivindicar, em grupo, benefícios à classe. As associações foram criadas na seguinte sequência:

1885 Societá Operaria Italiana Umberto; 1886 Societá Italiana Soccorso i beneficenza; 1890 Sociedade Beneficente e Protetora dos Chapeleiros; 1896 Sociedade Beneficente dos Empregados da Cia União Sorocabana Y Ituana; 1903 Liga de Resistência Operária; 1912 Comitato da Societá Dante Aligheri; 1912 Real Sociedade Portuguesa Beneficente Vasco da Gama; 1912 Conferência de São Vicente de Paulo.

Me permitindo uma digressão, separados no tempo e no espaço por 126 anos - da festividade de inauguração da estrada ao dia do pregão da BOVESPA a 10/11/1998 das ferrovias paulistas - mais uma vez parte do povo e trabalhadores estavam presentes, emoldurando a cena do lado de fora - só que dessa última, fazendo barulho e protestando contra o então discurso hegemônico²⁰ de uma classe capitalizada e novamente convencida e convencendo os demais que a concretização dos seus ideários seria o melhor caminho para a nação, apesar de num primeiro momento

²⁰ Hegemonia, entendida nesse trabalho de acordo com a visão da evolução histórica do termo, defendida por Boaventura de Souza Santos (2007, p.55), como sendo primeiramente uma "uma tentativa de criar consenso baseada na ideia de que o que ela produz é bom para todos [...] .Mas houve uma mudança nessa hegemonia, e hoje o que existe deve ser aceito não porque seja bom, mas porque é inevitável, pois não há nenhuma alternativa".

atender ao benefício próprio. No lugar da pá da prata havia um martelo de madeira, simples, mas não menos icônico, segurado por capitalistas sorridentes que "bateram o martelo" para administrar o que havia restado da FEPASA.

Pontuar essas posições sociais, ora apenas dispares e ora conflitantes de forma latente, é importante pois permite a leitura da importância do conjunto da Sorocabana, enquanto um patrimônio simbólico mais ligado aos trabalhadores da ferrovia do que aos seus proponentes, donos ou administradores ao longo do tempo. Conservar o conjunto desta obra - como oficinas, barracões, armazéns, escolas e o ambiente geral do seu dia a dia do trabalho - traz o avesso do que historicamente se convencionou conservar, ligado prioritariamente ao belo, ao excepcional e associado aos feitos notáveis da classe dominante. Conservar esses bens, retira os trabalhadores do fundo da cena em que figuraram como coadjuvantes da história e os traz como atores principais dos destinos da cidade e do país que ajudaram a construir.

Nesse sentido, a apropriação do discurso e dos feitos da elite parecem se eternizar ao longo do tempo no Brasil. Como exemplo, e para focar apenas no caso da EFS, a antiga Estação Júlio Prestes da Sorocabana, está não apenas tombada como patrimônio cultural, como conservada enquanto símbolo da opulência e poder dos barões do café. A recuperação desse conjunto, em São Paulo, recebeu vultosa verba do Governo do Estado de São Paulo para a transformação de partes do antigo complexo para a Sala São Paulo, que abriga a OSESP - Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo - com usos fundamentalmente elitista do patrimônio. Na contramão, os imóveis da Sorocabana ligados à classe trabalhadora, até o momento, a despeito do tombamento, não receberam a mesma atenção e cuidado.

Ecléa Bosi (2013, p.190) nos lembra da clássica peça de Sofócles em que "Antígone deseja enterrar com honra seus mortos: é perseguida e condenada pelos poderosos que desejam que se apague a memória dos vencidos". De forma análoga, os feitos notáveis e o discurso do "progresso" continuam a ser contados pelos "vencedores", o que nos leva a pensar em outra analogia, agora com Walter Benjamin,

de que nem os mortos estão a salvo enquanto o discurso da elite vencer; e ela não tem cessado de vencer²¹ (BENJAMIN, 1985).

Essa digressão nos trás de volta à construção da Sorocabana, quando em 3 de Abril de 1873 é inaugurada a linha telegráfica entre Sorocaba e São Paulo e a ferrovia que deveria ficar pronta em 8 anos, ficou pronta em 3 (GASPAR, 2002; PEGORETTI, 2006). Para a festa de inauguração foi convidado o imperador e sua esposa, que confirmaram a vinda, mas, acabaram cancelando pouco antes da data. No entanto, vieram no dia 20 de agosto do mesmo ano, para fazer um minicioso exame da linha" (GASPAR, 2002, p.183).

O jornal A Gazeta Comercial²² cobriu as festividades da inauguração do trecho entre Sorocaba e São Paulo, no dia 10/07/1875. As festividades se estenderam, com diferentes compromissos, até o dia 12. Novamente é reforçada a ideia de progresso, realçada por gestos teatrais para colocar em destaque os idealizadores da ferrovia:

Novos horizontes abrem-se para a prosperidade, e a diretoria da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro, marca uma nova era de desenvolvimento [...] devorando os quilômetros que nos separavam da capital, trazendo o progresso, badalando o sino, e sob o acorde do seu apito entrando na gare da estação tal qual a prima-dona entrando no palco resplandecente de luzes, recebendo palmas da platéia, e sob vivas da população [...] Luiz Matheus Maylasky, postando em frente da locomotiva, em alto e bom som exclama: SOROCABANOS, EIS AHI A SUA FERROVIA, CUMPRI MINHA PROMESSA. ENTREGO A CIDADE A COMPANHIA SOROCABANA DE ESTRADA DE FERRO (RIBEIRO, JÚLIO. A cidade está em festa. A Gazeta Comercial de 10 de junho de 1875 apud PEGORETTI, 2006, p.23-24)

²¹ Adaptado do original: "[...] convencido de que também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer" (BENJAMIN, 1985, p.224, 225)

²² O jornal A Gazeta Comercial foi um periódico fundado por Maylasky em 1874.

Figura 7: Primitiva Estação Ferroviária da EFS em Sorocaba, 1877

Fonte: Antonio Francisco Gaspar (GASPAR, 2002, p.187)

Figura 8: Primeiras Oficinas da Sorocabana na cidade no ano de 1877

Fonte: Antonio Francisco Gaspar (GASPAR, 2002, p.191)

O trecho entre Sorocaba e São João do Ipanema foi inaugurado no dia 10 de Março de 1877. Importante dizer o porque das linhas da Sorocabana se estenderam até São João do Ypanema e, para isso, é necessário lembrar que nessa localidade foi

fundada a Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema²³, "por ordem Régia, em 1810 e que foi [...] a única Siderúrgica de grande porte mantida pelo governo no país durante o século XIX" (SANTOS N., 2009, p.14).

Essa siderúrgica viveu diversos períodos de incremento e reorganização, em que o "transporte da produção era apontado como o grande empecilho para o sucesso da empresa (BADDINI, 2002, p.121). Em 1860 o governo imperial decreta a sua liquidação, voltando atrás nessa decisão em 1865, influenciado pelos problemas de fornecimento de munição durante a Guerra do Paraguai (1865-1870). Ainda que a fábrica não tenha sido importante para esse fim, "sua produção foi insignificante até 1870 [...] as dificuldades [...] durante a Guerra serviram para indicar quão estratégica era a posição de Ipanema e como seria importante para o país dominar a produção do ferro" (SANTOS N., 2009, p.18).

O dossiê estadual de tombamento (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2001) realça a importância da viabilidade da produção com a linha de ferro, pois:

Em 1870, o Conde D'Eu visita o local e compromete-se a garantir com juros o capital a ser empregado na construção de uma ferrovia na região. Sua ideia ganha força entre os produtores locais, que visavam escoar a produção para o Porto de Santos, via trilhos de São Paulo Railway, a partir de Jundiá.

Essa posição de alguém diretamente ligado ao império certamente pesou no prolongamento das linhas da Sorocabana até Ipanema, para suprir o problema do transporte da produção, como foi fundamental à decisão pela aprovação da própria companhia. Com o tempo, verificou-se que o problema principal da siderúrgica era de outra natureza, a exemplo do que registrou a princesa Isabel em seu Diário, em 1884, que "o ferro de Ipanema, em Santos, custa três vezes mais caro que o vindo da Europa" (DAUNT apud BADDINI, 2002, p.121).

²³ As construções remanescentes da Real Fábrica de ferro de São João de Ipanema situam-se no município de Iperó/SP, no interior da Floresta Nacional do Ipanema, unidade de conservação de uso sustentável administrado pelo IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (SANTOS N., 2009, 19). Em 1964 o complexo foi tombado pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Figura 9: Estação de Ipanema em 1927

Fonte: Antonio Francisco Gaspar (GASPAR, 2002, p.209)

Por aproximadamente dez anos, Maylasky esteve à frente da Sorocabana e seus feitos renderam-lhe a "condecoração da Ordem da Rosa pelo imperador D. Pedro II e feito Visconde de Sapucaí pelo governo de Portugal (PEGORETTI, 2006, p.32). No entanto, apesar do feito da construção, Maylasky não conseguiu fazer da Sorocabana uma empresa lucrativa, em parte graças ao restabelecimento das lavouras de algodão dos EUA. Como a ferrovia teve seu nascimento embasado nas esperanças com os lucros da produção cotonicultura, a queda de suas exportações provocaram as primeiras dificuldades da ferrovia. Somaram-se, também, denúncias fiscais e de desvios na empresa, que levaram ao afastamento de Maylasky. Para facilitar a leitura da cronologia da Sorocabana e suas principais fases, na sequência uma linha do tempo visual e simplificada.

Figura 10: Linha do tempo da cronologia da Sorocabana

Fonte: Luciano Rodrigues Leite

Em dezembro de 1880, assume o controle da Sorocabana "um dos homens mais influentes e ricos do império, o banqueiro Francisco de Paula Mayrink" (SOUKEF Jr., 2001, p.33). Esse novo diretor, "convencido de que o sucesso das ferrovias paulistas estava atrelado ao transporte de café, [objetivou] expandir suas linhas até Botucatu (MARQUES, 2009, p.68). Sob seu comando "o total de trilhos implantados salta dos cento e sessenta e dois quilômetros em 1882 para seiscentos e trinta e seis em 1893 (SOUKEF Jr., 2001, p.33). O banqueiro considerava prioritária, também, a construção de uma linha até Santos, para romper com o monopólio da "Inglesa" e apesar da iniciativa caber a ele, esta obra "só consegue ser concluída na década de 1930 (SAES, 1981, p.54).

Quase no final de sua gestão, em 1892, conseguiu encampar a Ituana, unindo as duas empresas sob a nova denominação de Companhia União Sorocabana e Ytuana. Para as obras da ferrovia no período e para cobrir os problemas da união com a ferrovia de "Itu, que estava praticamente falida [...] Mayrink assina um contrato com o banco Construtor (instituição criada e dirigida por ele), transformando-o em financiador e empreendedor das obras" (SOUKEF Jr., 2001, p.34). Com sua saída, alegando impossibilidade de honrar os contratos, lega a Sorocabana sérias dificuldades em razão da falta de investimentos.

Em 1892, o Governo Federal encampa a Companhia, uma vez que o Tesouro Nacional e o Banco da República eram os seus maiores credores e acionistas. Em 1905 o Governo do Estado de São Paulo compra a Sorocabana do Governo Federal, assumindo suas dívidas que, por sua vez, em 1907, arrenda à Companhia a estrada de Farquhar e Legrú, que assume o serviço da dívida (SAES, 1981, p.169) e passou a se chamar Sorocabana Railway Company. Sob o comando do investidor americano Percival Farquhar²⁴, a aquisição da Sorocabana era estratégica, já que esse grupo empresarial era o controlador de diversas outras estradas do Sul do Brasil, além de grande número de ações e influência sobre a Mogiana e Paulista, empreendendo uma primeira "tentativa de criar uma malha ferroviária (SOUKEF Jr., 2001, p.47). As linhas da Sorocabana "avançam [...] rumo à terras inexploradas [...] atinge Presidente Prudente a 740 quilômetros da capital" (MARQUES, 2009, p.69).

Os negócios de Farquhar começam a declinar a partir da Iª Guerra Mundial, que somadas a dificuldades como o aumento de preços de gêneros importados necessários a manutenção da ferrovia e protestos dos ferroviários sob o seu comando, culminam com a revogação do seu contrato em 1919. A Sorocabana volta as mãos do Estado de São Paulo, passando a se chamar Estrada de Ferro Sorocabana.

²⁴ Farquhar, por meio da Brazil Railway Company, comandava em 1906 um conglomerado que reunida trinta e oito empresas no Brasil, como ferrovias, frigoríficos, madeireiras [...] Foi também o responsável pela construção da ferrovia Madeira-Marmaré (SOUKEF JR., 2001)

De acordo com Soukef Jr. (2001, p.49), após a "estatização e pelo período que se estende até a metade da década de quarenta, pode ser considerado o apogeu da empresa". Em 1922, as linhas da Sorocabana atingem Presidente Epitácio, na divisa com Mato Grosso do Sul. A partir de 1926, começam a ser construídas as novas oficinas de manutenção em Sorocaba, parte do conjunto arquitetônico que integra o objeto desse estudo.

Figura 11: Ao fundo da Estação, construção das Oficinas da Sorocabana em 1927

Fonte: Banco de Imagens Históricas da SECULT. Autor desconhecido.

Figura 12: Fotos da construção das Oficinas da Sorocabana (externa) em 1927

NOVAS OFFICINAS DE SOROCABA
Vista geral, vendo-se a fachada principal

NOVAS OFFICINAS DE SOROCABA
Fachada posterior do edifício principal, e fachada principal do edifício da Ferraria.

Fonte: Relatório anual da Sorocabana de 1927

Figura 13: Fotos das Oficinas da Sorocabana (internas), em 1927

NOVAS OFFICINAS DE SOROCABA
Vista interna do pavilhão de Mecânica.

NOVAS OFFICINAS DE SOROCABA
Vista geral, interna.

Fonte: Relatório anual da Sorocabana de 1927

Figura 14: Continuação, foto das Oficinas da Sorocabana (interna), em 1927

NOVAS OFFICINAS DE SOROCABA
Vista interna do Pavilhão de Mecânica, vendo-se ao fundo os escriptorios.

Fonte: Relatório anual da Sorocabana de 1927

Figura 15: Foto da fachada frontal das Oficinas da Sorocabana, data provável 1930

Fonte: Museu Ferroviário de Sorocaba. Autor desconhecido.

Nesse período favorável, a companhia Estrada de Ferro Sorocabana realiza "a maior aquisição de carros e vagões da sua história, aumentando a sua frota em mais de 60% (SOUKEF Jr. 2001, p.49). A construção das Oficinas da Sorocabana foram pensadas e planejadas estrategicamente para garantir o funcionamento e manutenção dessa nova e aumentada frota, que pela estrutura instalada "tinham a capacidade de reparar trezentas locomotivas por ano" (*idem, 2001, p.49). Com essas medidas, cresceu significativamente o volume de cargas e de passageiros, "tornando-se a empresa finalmente rentável" (*ibidem, 2001, p.49).

Em 1929 foram erguidos os armazéns para o fornecimento de gêneros alimentícios para os empregados, além da criação, no ano seguinte, do popularmente conhecido "Curso Ferroviário", que de acordo com MOREIRA (2008, p.72):

[...] foi justamente a Empresa Ferroviária Sorocabana que avançou, pioneiramente, para uma prática educacional sistematizada e diferenciada do modelo experimental da Escola Profissional de Mecânica, por meio da criação do Serviço de Ensino e Seleção Profissional (Sesp), em 1930. Sua fundação foi resultado da união e da iniciativa de duas personalidades intimamente ligadas ao IDORT²⁵ e, portanto, emprenhadas na ação de produzir, aplicar e difundir um conhecimento científico na administração das empresas e na gestão da força de trabalho. Foram Gaspar Ricardo Júnior e Roberto Mange²⁶ os responsáveis pela fundação do Sesp na Sorocabana, em 1930.

O dossiê estadual de tombamento (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011) destaca o pioneirismo na formação do trabalhadores, ao dizer que:

[...] consideradas em seu tempo as maiores edificações do tipo na América do Sul, expressam fisicamente programas específicos de espaços racionais para o labor manual e de formação de mão-de-obra especializada, que contribuíram para a constituição do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI.

²⁵

IDORT - Instituto de Organização Racional do Trabalho

²⁶

A escola SENAI de Sorocaba é batizada com o nome Gaspar Ricardo Júnior e a Praça em frente com o nome de Roberto Mange.

Dentro desse momento áureo para a Sorocabana, Soukef Jr. (2001, p.65) destaca ainda dois outros pontos, a inauguração da Estação Ferroviária na capital paulista e o terminal de ligação de São Paulo a Santos:

Em 1938, com grande repercussão da imprensa, inaugura a Estação de São Paulo (Estação Júlio Prestes, atual Sala São Paulo) e a Mayrink-Santos, pondo fim ao monopólio da São Paulo Railway no controle do acesso ao Porto de Santos. Essas construções, de forma simbólica, encerram o período de maior progresso e conquistas.

Existem diversas explicações acerca do declínio da importância das ferrovias no Brasil como meio privilegiado na logística de transportes, a exemplo da que identifica "o sistema ferroviário voltado, como a própria atividade agrícola, para os portos de exportação, a causa básica da inadequação desse sistema para a economia mais diversificada [...] que emerge após 1929" (SAES, 1981, p.32).

Outra, credita na ineficiência das empresas ferroviárias estatais, a causa principal de sua inadequação com a empresa capitalista. Em contrapartida a essa tese, Saes (1981) levantou dados que mostraram que as ferrovias estatais eram tão eficientes quanto as empresas privadas, em que a Sorocabana figurou com o menor número de empregados por número de serviços prestados e mostrou, ainda, que os itens que mais oneravam a operação das estradas de ferro eram o pagamento com pessoal e combustível, que juntos somavam 75% de suas despesas totais.

Outra questão que explicaria o abandono dessa modalidade de transporte no Brasil é, de acordo com Moibeng (1952 apud SAES, 1981, p.33) o fato de que a construção "das linhas férreas não obedeceu pois a um plano sistemático: ele foi comandado pelos interesses de administradores, produtores e comerciantes de café". Esse fato provocava mais um agravante, os trens acabavam transportando produtos num único sentido, do interior para o litoral, voltando praticamente vazios ao ponto de origem, o que acabava encarecendo a operação.

Soma-se a esses problemas econômicos e estruturais, decisões de cunho político que, ao longo do tempo, procurou convencer de que a opção rodoviária seria a mais adequada às necessidades do país. Essa guinada rumo ao que se convencionou chamar de "rodoviarismo", teve pontos de inflexão importantes: o primeiro durante o governo de Juscelino Kubitschek (1955-1960) em que, de acordo com Paula (2010, p.144) foi "implementada uma articulada política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras", sem se esquecer, ainda dos pactos feitos com as multinacionais petrolíferas, interessadas no fornecimento do combustível para o transporte rodoviário. Junta-se ao pacote de atratividade à opção rodoviária/automobilística a desativação de ramais e de estradas de ferro, num plano levado a efeito pelos governos militares (1964-1984):

[...] em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguiram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros (PAULA, 2010, p.144)

A "morte" de um meio tão arraigado e consolidado como a ferrovia precisava ser descaracterizado, não apenas fisicamente através do seu proposital desmonte; mas, sobretudo, na construção do discurso do novo, agora representado pelo automóvel e a rodovia. Argumentos de convencimento foram forjados ao longo de décadas, fabricando o consenso de que o trem seria antiquado e ligado a símbolos de uma época que já havia ficado para trás. De acordo com Paula (2010, p.144) foi necessário para o sucesso dessa empreita:

[...] o controle do movimento sindical ferroviário, eliminando sua "voz", inclusive pela própria redução numérica da categoria. Mas a luta era travada também no campo simbólico, produzindo *doxas*²⁷, no sentido atribuído por Pierre Bourdieu, ou seja, um conjunto de pressupostos dados como evidentes, "aquém de qualquer discussão, porque constituem a condição tácita da discussão". Nesse caso, a *doxa* de que

²⁷ Nota da própria autora: o conceito de *doxa* é desenvolvido por Pierre Bourdieu ao analisar o campo científico, afirmando que a "ciência jamais teve outro fundamento senão o da crença coletiva em seus fundamentos, que o próprio funcionamento do campo científico produz e supõe". O fundamento do consenso acontece a partir do campo da *doxa*. ORTIZ, Renato (Org.). Pierre Bourdieu. Col. Grandes Cientistas Sociais, 39. São Paulo: Ática, 1994, p. 145.

os trens de passageiros seriam coisas do passado, relegados ao romantismo, ao saudosismo e aos passeios turísticos.

Mais do que uma política previamente orquestrada por diferentes governos, tendo como objetivo a opção rodoviária, foi fruto de grupos de pressão que emergem com força econômica a partir da segunda metade do século XX no país e que pressionaram às políticas de transporte no atendimento dos seus interesses. A exemplo das grandes montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha e as grandes empreiteiras nacionais.

O efeito de todos esses fatores econômicos, estruturais e políticos podem ser observados na EFS, que após a fase áurea, começa a declinar. O período após a Segunda Guerra Mundial apresenta um quadro recessivo generalizado, somado ao encarecimento e grande dificuldade de reposição de itens ferroviários importados. Entre os fatores do declínio, de acordo com Soukef Jr. (2001, p.66) estiveram a necessidade de "absorver outras empresas de transportes. Estas, deixando de gerar lucros, mas ainda cumprindo uma função social, [foram] entregues ao Estado e em seguida incorporadas à Sorocabana".

Em 10 de Novembro de 1971 a EFS foi integrada à Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) que reuniu e unificou sob a administração do Estado de São Paulo, as linhas ferroviárias Paulista, Araraquense, São Paulo - Minas, Mogiana e Sorocabana. A FEPASA já pouco transportava passageiros e amargava o seu transporte de mercadorias minguar, que seguiam agora cortando o país em caminhos abertos pelas estradas rodoviárias

Em meados de 1998, sob a onda neoliberal da década de 90, a Fepasa foi entregue - um mês antes de sua privatização - ao governo federal e transformada em moeda de troca para o pagamento de dívidas do antigo BANESPA - Banco do Estado de São Paulo. A Empresa passou a fazer parte, ainda que por pouco tempo, da malha ferroviária federal. De acordo com Moreira (2008, p. 53):

Em 1999, é adquirida por um grupo composto por várias empresas: Ferronorte, Vale do Rio Doce, Bradesco-Previ, Ferrovia Centro-Atlantic e Ferrovia Sul-Atlantic. Com a cisão do grupo, a maior parte do trecho que correspondia à antiga Sorocabana passa a ser operada pelo grupo América Latina Logística (ALL).

Esse processo coincidiu com uma profunda mudança na sociedade, nos modos de produção e consumo, passando da “Era do Industrialismo para a do Consumismo” (2009, CASTELLS) numa lógica de descarte e produção acumulativa. Com a produção de produtos cada vez mais efêmeros e feitos para durar apenas até o próximo lançamento, focado no indivíduo e não mais no coletivo, o Estado foi progressivamente deixando de ser o fornecedor da maioria dos serviços à sociedade. Estabelecia-se, com maior profusão, a confusão entre o público e o privado (2008, BAUMAN).

No caso da EFS, essas alterações ao longo do tempo implicaram na mudança drástica de usos de um complexo ferroviário tão heterogêneo, esvaziando seções que iam desde a carpintaria, pintura, serralheria, caldeiraria, fundição, usinagem, centro técnico e de aprendizagem, etc.

Em 11 de fevereiro de 2015, outra mudança. O CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica - aprovou a fusão entre a Rumo Logística Operadora Multimodal S.A e a América Latina Logística (ALL), num processo que culminou, em termos práticos, com a direção da Rumo sobre as decisões importantes que interessam a operação. Essa transição societária gerou, por exemplo, o encerramento das atividades das oficinas na cidade de Sorocaba.

De acordo com informações do sitio na internet da empresa, a respeito do histórico da nova companhia e sua atual configuração:

O processo de fusão entre Rumo e ALL começou a ser definido em 24 de fevereiro do ano passado, quando a Cosan²⁸ formalizou a oferta à ALL. Em menos de três meses, os acionistas da ALL aprovaram a

²⁸ A Cosan é um dos maiores grupos empresariais privados do país, com investimentos em vários setores, como lubrificantes, combustível e transportes.

incorporação (08/05/14) e, em 21 de julho, a Rumo deu entrada à proposta de incorporação no Cade.

Em 05 de novembro, a Superintendência Geral (SG) do Cade classificou o caso como complexo, mesmo dia que a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) aprovou a fusão sem restrições. Já no começo de dezembro (09/12), a SG transferiu a decisão final para o Tribunal do Cade, que aprovou hoje a operação.

Após tantas transformações, atualmente a empresa é resultante da fusão entre Rumo e ALL e conta com 12,9 mil quilômetros de malha ferroviária, 19 milhões de toneladas de capacidade de elevação no porto de Santos, 966 locomotivas, 28 mil vagões e 11,7 mil funcionários diretos e indiretos. Nesse período inicial de integração, a empresa afirma que “irá operar com foco na expansão da capacidade de operação, redução de custos e aumento da eficiência operacional” (ALL, 2016).

Atualmente, os trens apenas passam por Sorocaba, num único ramal atrás da desativada Estação Ferroviária. A cidade se transformou em local de passagem, com o encerramento total das manutenções periódicas de vagões, sem carga ou descarga de mercadorias.

As alterações havidas provocaram mudanças nas edificações do complexo ferroviário em Sorocaba, com trocas de usos e funções. Nos deteremos no próximo capítulo em analisar como essas variações impactaram as construções da EFS e como a sociedade pensa esse conjunto na atualidade, inserido no ambiente urbano e proporcionalmente dissonante com a sua função original. Para isso, apresentaremos também uma visão espacial do conjunto arquitetônico.

3. O complexo ferroviário da EFS como Patrimônio

3.1. Apresentação do complexo ferroviário da EFS

A apresentação do complexo ferroviário em Sorocaba, seu estado atual e novas propostas de apropriação por diferentes agentes sociais, representa uma dinâmica incessante de transformação do espaço e abarca visões humanas completamente diferentes no tempo. De uma sociedade que construiu uma visão original sobre essas construções, quando essas serviam a preponderância do trem como meio privilegiado de transporte e como símbolo de uma vida inserida numa atmosfera industrial e de produção de bens duráveis; até as transformações de uso que essas construções passaram e que continuam a se reconfigurar, como resultado das ações de agentes locais que buscam novos significados e utilizações para essas edificações, inseridas no ambiente da cidade e usufruído por essa nova sociedade de consumo e produtora de bens descartáveis e efêmeros. Neste sentido, LEFEBVRE (2011, p.52), nos diz que:

[...] a cidade é obra a ser associada mais com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas.

Os usos para o mercado prevalecem na cidade contemporânea, que encontra meios de utilizar as edificações que perderam as funções originais. É o que se verifica com as grandes industriais têxteis de Sorocaba que viraram centros de compras, a exemplo da antiga Fábrica de Tecidos Santa Rosália, atualmente Extra Supermercados ou a Cianê, hoje Shopping Pátio Cianê²⁹. Esses grandes empreendimentos industriais herdados do passado, por suas características arquitetônicas servem muito bem a essas funções e podem ser alternativas válidas a conservação do patrimônio e quando

²⁹ [...] após a proclamação da República, com a expansão industrial, surgem na cidade três novas fábricas de tecidos de algodão [...] - Santa Rosália e Votorantim em 1890 e Santa Maria em 1897 - em pontos distantes, mas sempre próximas à nascente rede ferroviária (FILHO, 2009, p.03). Fundada em 1909, pelo inglês John Kenworthy, a Companhia Nacional de Estamparia - Cianê [...] foi a indústria mais importante de Sorocaba no século XX. (SILVA W., 2009. p.13-14).

o seu uso está inserido na lógica do consumo isso não é necessariamente um demérito, desde que possibilite a manutenção da edificação e suas representações.

O problema é quando essa saída coloca o empresário como ente privilegiado na exploração do bem público e exclui a sociedade - de uma forma mais ampla - enquanto possibilidade de também usufruir do seu patrimônio de outras formas e com outras iniciativas. A cidade deve ser compreendida "como produto coletivo e não apenas decorrente dos agentes tipicamente capitalistas" (RODRIGUES, 2014, p.12); nesse sentido, a ação social ampla - que não exclui a alternativa de participação do empresário - é importante por se configurar numa luta de direito à cidade, traduzindo-se em diferentes propostas de uso do patrimônio e para a construção de uma sociedade mais democrática, no entanto, como lembra Harvey (2014, p.20):

[...] o direito à cidade é um significante vazio. Tudo depende de quem lhe vai conferir significado. Os financistas e empreiteiros podem reivindicá-lo, e têm todo o direito de fazê-lo. Mas os sem-teto e os *sans-papiers*³⁰ também o podem. Inevitavelmente, temos de enfrentar a questão de os direitos de quem está sendo identificado, e, ao mesmo tempo reconhecer, como Marx afirma n'O Capital, que 'entre direitos iguais, o que decide é a força'. A própria definição de "direito" é objeto de uma luta, e essa luta deve ser concomitante com a luta por materializá-lo.

Ao escolher o complexo da EFS em Sorocaba como objeto de estudo, é possível verificar que ao contrário da exclusiva via do consumo, as ações no seu patrimônio mostram diferentes propostas de uso e permite, na leitura de Lauro César Figueiredo (2005, p.22,23), entender:

[...] que o lugar guarda uma dimensão prática sensível, real e concreta, que a análise, aos poucos, vai revelando [...] o processo se faz modificando e transformando a configuração e a morfologia espacial, e, com isso, o sentido dos lugares e os modos de uso, revelando nova relação espaço-tempo [...] o lugar tem uma dimensão explicativa e permite entender como se realiza, hoje, o processo de reprodução da sociedade, vista a partir da reprodução espacial de um fragmento da cidade [...]

³⁰ "Sem papéis", em francês. Refere-se a estrangeiros sem documentos, ou seja, imigrantes ilegais, clandestinos

O conjunto aqui discutido ocupa uma extensão total de 199.000 m² e área construída em torno de 66.000m², distribuída por aproximadamente 40 prédios. Originalmente era composto por Estação Ferroviária, armazéns, escola profissional, escola normal, vila operária, centro recreativo, oficinas etc. Fica localizado entre os bairros de Santa Rosália e Vila Santana, próximo ao centro comercial da cidade. Seu terreno divisa com importantes corredores viários, como a Marginal Dom Aguirre, a Avenida Afonso Vergueiro e Rua Aparecida, além das ruas Moacyr Figueira, Arlindo Luz e Comendador Hélio Monzoni. Na sequência uma vista aérea do conjunto facilita a sua leitura espacial.

Figura 16: Vista aérea do complexo ferroviário da EFS em Sorocaba, em 2015

Fonte: Google Earth, acessado em 27/12/2015.

Apesar de ocupar uma área muito extensa, a parte visível e que marca efetivamente a paisagem é a Estação Ferroviária e prédios do seu entorno, ficando a grande maioria do conjunto - as Oficinas - encoberto por estar numa região mais baixa, cercado por outras construções e por vegetação.

A área ocupa uma extensa região urbanizada, com toda infraestrutura instalada e com acesso as principais vias da cidade. Qualidades que emprestam valorização imobiliária ao complexo.

Ao fundo, numa grande área retangular é possível ver o campo de futebol e as arquibancadas do Clube Estrada Futebol Clube.

A planta baixa a seguir apresenta a quase totalidade do conjunto - exceção feita ao campo do Estrada. A planta original, impressa no formato A0 e na escala de 1:750 foi modificada por este autor para destacar aspectos que interessam a esta dissertação.

3.2. As medidas legais para a conservação do patrimônio

Segundo Sílvia Zanirato “o patrimônio é compreendido como os elementos materiais e imateriais, naturais ou culturais, herdados do passado ou criados no presente, no qual um determinado grupo de indivíduos reconhece sinais de sua identidade (2009, p. 137). A proteção do patrimônio no Brasil remete a 1937, quando foi promulgado o Decreto-Lei número 25, que instituiu a política nacional para a conservação do patrimônio do país.

Esse Decreto normatizou a atividade de conservação dos bens e definiu o tombamento como “o instituto jurídico através do qual o poder público determina que os bens culturais sejam objetos de proteção”. Ele ainda fixou o modo como deveria ocorrer essa proteção. (DECRETO-LEI 25/1937, citado por Zanirato, p.5).

A autora citada diz que o tombamento é:

[...] o procedimento jurídico pelo qual se faz a proteção do monumento e que se efetiva ao ser inscrito no livro do Tombo³¹. Ele é tanto um ato administrativo quanto uma operação de inscrição do objeto em um dos livros de tombo: arqueológico, etnográfico e paisagístico, histórico, das belas artes e das artes aplicadas. Os efeitos jurídicos sobre o patrimônio tombado restringem a alienação, a alteração da paisagem da vizinhança e a modificação do bem. Por fim, obrigam o proprietário a conservá-lo (SILVA, 2003, p. 139, apud Zanirato, p. 5).

Convém lembrar que:

As expressões Livros do Tombo e tombamento provêm do Direito Português, onde a palavra *tombar* significa inventariar, arrolar ou inscrever nos arquivos do Reino, guardados na Torre do Tombo. Por tradição, o legislador brasileiro conservou as expressões reinícolas na nossa “lei de tombamento”. E fez bem, porque começou, assim, a preservar o nosso patrimônio linguístico, dando o exemplo aos que vão cumprir a lei [...] Como a Constituição da República fala em “Poder Público”, qualquer das entidades estatais pode dispor sobre o tombamento de bens em seu território (MEIRELES, 1997, pp.465-467 e 319).

³¹ Os bens tombados devem ser inscritos num Livro do Tombo específico, de acordo com as suas características, Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Livro do Tombo Histórico, Livro do Tombo das Belas Artes ou Livro do Tombo das Artes Aplicadas.

Em Sorocaba, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba - CMDP - foi criado em 1995 e tem por missão assessorar o setor de Patrimônio Histórico, no levantamento "de bens tombados, instrução de processos e tombamentos, bem como análise de projetos de restauro e adaptações, criando laudos de vistoria e agindo conjuntamente ao Ministério Público" (PREFEITURA DE SOROCABA, 2017).

Em parceria com a Divisão de Patrimônio Cultural, o CMDP é responsável pelo levantamento de bens com características histórico-arquitetônicas para abertura de processos de tombamento. A divisão, por sua vez, é o principal órgão, lotado na Secretaria de Cultura, pela gerência, administração e fiscalização tanto do bens tombados na cidade, como da demanda burocrática criada por eles.

Com essa competência propôs, no final de 2014, o processo de tombamento da Estação Ferroviária (CMDP, Decreto 13.753/2003), que havia recebido esse status devido à eminência do leilão do prédio e consequente temor do seu futuro nas mãos de um novo proprietário ainda desconhecido³². Em janeiro de 2016, após a demissão em massa operada pela ALL na operação em Sorocaba, as "incertezas do futuro do complexo e devido às denúncias de depredação da Superintendência Regional³³, o CMDP decidiu agilizar e concretizar o Tombamento das Oficinas (CMDP, Decreto 22.147/2016)"³⁴. De acordo com reportagem do jornal local *Cruzeiro do Sul*:

Após 15 dias de anúncio da Rumo ALL sobre o fechamento da oficina de vagões existente desde 1932 em Sorocaba, o prefeito Antonio Carlos Pannunzio (PSDB) assinou decreto que dispõe sobre o tombamento, em caráter definitivo, do prédio onde funcionava as oficinas da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. No decreto, Pannunzio destaca a "necessidade de defesa do Patrimônio Histórico e Cultural da comunidade sorocabana, representada por elevados valores arquitetônicos". No documento está previsto o grau de preservação 2 (GP2). Nesse grau, o imóvel tombado terá sua parte externa (fachada) preservada, podendo somente ser restaurado por técnicos qualificados (PESSOA, 2016).

³²

O leilão acabou não acontecendo e a Prefeitura conseguiu a cessão do prédio.

³³

Prédio 11, ver planta baixa p.82

³⁴

Informação verbal da diretora do patrimônio do CMDP, dia 17 de fevereiro de 2016.

Portanto, via de regra, esses dois Tombamentos em Sorocaba - Estação e Oficinas - confirmam um padrão de outros congêneres pelo país, por qualquer instância: na grande maioria das vezes, o Tombamento só se efetiva na eminência da perda do bem. Muitas decisões tomadas nesse afã da garantia da perenidade dos bens, nem sempre cumprem todo o rito burocrático e detalhado capazes de dar sustentação jurídica a essas medidas céleres.

Por exemplo, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, responsável pela conservação do patrimônio tombado em nível federal, já havia se posicionado desde 2007 em relação aos riscos de perda dos imóveis que faziam parte da Rede Ferroviária Nacional Sociedade Anônima – RFFSA, quanto a importância da preservação da memória ferroviária.

A enorme diversidade de bens móveis e imóveis do espólio ferroviário, não permitiria um tombamento generalizado de todo o conjunto existente no Brasil, uma vez que esse processo exigiria uma criteriosa inventariança³⁵, de cada objeto específico e seu respectivo processo individualizado. Ainda assim, o IPHAN, cômico da importância do que se convencionou chamar de "Memória Ferroviária", assim se posicionou:

Ao extinguir a RFFSA (Rede Ferroviária Nacional Sociedade Anônima) por meio da Lei 11.483/2007, percebe-se que o legislador intencionalmente não utilizou o termo tombamento. Bolognani, Procurador Federal em exercício no Iphan, afirma que no projeto de lei de conversão da 11.483 “aparece pela primeira vez no mundo jurídico, o conceito de Memória Ferroviária, como um atributo, um conjunto de valores a ser atingido, fins de se obter um novo instituto jurídico, cujo o amparo mor está no art. 216 da Constituição Federal de 1988” . O jurista defende que a Memória Ferroviária deve ser objeto de outra forma de acautelamento e proteção.

Foi dentro desse princípio que o Iphan publicou a Portaria 407/2010 instituindo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como um novo instrumento de preservação, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural. A referida portaria institui também a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário. Essa portaria faz uma aproximação

³⁵ A inventariança, ainda inconclusa, dos bens móveis e imóveis das Ferrovias Nacionais esta sendo feita pelo DNIT. Todos os prédios do complexo ferroviário da Sorocabana, por exemplo, apresentam uma placa com o seu respectivo NBP - Número de Bem Patrimonial ou simplesmente NP - Número de Patrimônio. Nos casos de bens móveis, como máquinas, ferramentas, cadeiras etc, apresentavam uma inscrição INV - de Inventário - e seu respectivo número.

da Lei 11.483/2007 com o Decreto Lei 25/1937 ao estabelecer um trâmite processual semelhante, com aplicabilidades específicas (IPHAN, 2017).

Percebe-se nesse posicionamento do órgão federal um parecer favorável a preservação da "Memória Ferroviária", representada nos seus bens móveis e imóveis, independente do seu respectivo Tombamento, através de outros meios de acautelamento do Estado e aplicáveis a antiga malha ferroviária federal. Como a FEPASA - consequentemente a Estrada de Ferro Sorocabana - já que foi federalizada um mês antes do leilão, seria também beneficiada por essa medida. No entanto, ao observar a contínua deterioração da malha ferroviária e dos prédios que os constituem, cabe questionar a efetiva aplicação dessa portaria.

Uma análise dessa medida mostra que sob a luz do direito comparado, o IPHAN tentou utilizar a inventariança executada pelo DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - das ferrovias, como medida protetiva do bem, de forma mais ágil do que o pormenorizado instrumento legal do tombamento. Isso seria possível, de acordo com Marcos P. Miranda (2008, p.293), uma vez que na Constituição de 1988, o inventário foi alçado a instrumento jurídico de preservação do patrimônio cultural, ao lado do "tombamento, da desapropriação, dos registros, da vigilância e de outras formas de acautelamento e preservação (art. 216, § 1º)".

O mesmo autor, no entanto, frisa que embora não exista um ordenamento jurídico e uma lei nacional que regule os efeitos decorrentes do inventário, este se constitui por si só como instrumento protetivo dos bens culturais inventariados, conquanto que o proprietário tenha conhecimento do fato, e cita diversas jurisprudências no Estado de Minas Gerais que garantiram a preservação de bens culturais apenas inventariados sem receberem o status definitivo do Tombamento; que de acordo com sua visão, é um recurso muito restritivo ao proprietário do bem. Ainda no sentido de corroborar a sua opinião, cita a Professora Sônia Rabelo de Castro (1991, p.5):

Comumente costuma-se entender e usar como se sinônimos fossem os conceitos de preservação e de tombamento. Porém é importante distingui-los, já que diferem quanto a seus efeitos no mundo jurídico, mormente para a apreensão mais rigorosa do que seja o ato de

tombamento. Preservação é o conceito genérico. Nele podemos compreender toda e qualquer ação do Estado que vise a conservar a memória de fatos ou valores culturais de uma Nação. É importante acentuar este aspecto já que, do ponto de vista normativo, existem várias possibilidades de formas legais de preservação. A par da Legislação, há também as atividades administrativas do Estado que, sem restringir ou conformar direitos, caracterizam-se como ações de fomento ou têm como consequência a preservação da memória. Portanto, o conceito de preservação é genérico, não se restringindo a uma única lei, ou forma e preservação específica.

De acordo com essas visões, equiparam-se o ato da Inventariança ao do Tombamento do bem cultural, porém, sem lançar mão dessa medida mais restritiva e obtusa a limitação ao direito de propriedade ou, ainda, da desapropriação pelo Estado do objeto em questão. Outro ponto interessante, segundo Miranda (2008, p.308) é que:

[...] a inventariança pode ser efetuada de forma muito mais célere do que o seu tombamento, apresentando-se como uma medida administrativa rápida e eficiente, principalmente em casos em que a atuação do poder público tenha que ser urgente.

Essa visão, no entanto, não é unânime e de acordo com o dossiê estadual do conjunto ferroviário em Sorocaba (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

[...] Deve-se destacar, por fim, que a quase totalidade da malha ferroviária brasileira permanece propriedade da União, inclusive grande parte da antiga Sorocabana [...] No entanto, após mais de três anos (22/01/2007), a Inventariança não foi concluída [...] criando-se um imbróglio jurídico devido às várias interpretações da Lei quanto à definição de responsabilidade pela posse e preservação dos **52 mil bens ferroviários** dispersos pelo País, sejam eles tombados ou não. Infere-se, pois, que muitos conjuntos ferroviários do Estado de São Paulo encontram-se num preocupante limbo jurídico, sob reais danos à integridade do patrimônio. A exceção consiste daqueles cuja posse não tenha sido transferida previamente à Lei (como é o caso de algumas prefeituras que a conseguiram) ou através dos recentes mecanismos de Guarda Provisória, juridicamente precários (grifo do original).

Nessa leitura, portanto, o decreto do IPHAN criou uma burocratização que impede um destino mais rápido e seguro desses bens inventariados, quando criou esse imbróglio jurídico. Ao passo que, ao dificultar pelas vias legais essas destinações, pode ter garantido sua manutenção, pelo menos num primeiro momento. Afinal, se a transferência definitiva dos bens ferroviários tivesse sido

facilitada, por exemplo a instâncias públicas municipais - os danos aos bens e a memória ferroviária poderiam ter sido bem maiores, tendo em vista que nem sempre esses poderes atendem ao interesse público.

Problematizando ainda a respeito dos desafios do recurso do inventário e que, infelizmente, não encontra consenso no meio jurídico quanto a sua relevância e equidade a lei do tombamento, vale trazer a leitura do professor JÚNIOR (JUNIOR, 2015) da Universidade de São Paulo, ao comentar uma jurisprudência contrária a manutenção de um bem cultural:

[...] proprietária de imóvel em São Luís do Maranhão, com o objetivo de obstar a demolição de obra arquitetônica, pertencente à ré. Contestada a ação, foi ela julgada improcedente, porque a alegada inscrição do imóvel, no Livro do Tombo das Belas Artes pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, subordinado ao Ministério da Educação e Cultura, a final não se concretizara, por não ter sido procedida de acordo com as disposições legais vigentes. Ora, sem inscrição perfeita, válida, incontestável, não há tombamento, ficando o bem isento de toda e qualquer restrição, o que dá ao proprietário plenos direitos sobre a coisa que lhe pertence, inclusive o direito de demolição.

Portanto, ainda que o reconhecimento da necessidade da manutenção do bem quando inventariado de forma criteriosa e técnica mereça o mesmo tratamento do Judiciário quanto à garantia da sua continuidade, a legalidade se apresenta tênue, ensejando à interpretação do legislador sobre o tema. Situação oposta quanto ao efetivo Tombamento, aprovado pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de Novembro de 1937.

Mas, ainda nesse caso, cabe uma observação específica da realidade brasileira e que tinge com cores mais dramáticas a contínua produção do espaço, já que o país figura como, provavelmente, o único a acenar na própria constituição com a possibilidade do "destombamento". Assim, nem o efetivo Tombamento é a palavra final e definitiva do reconhecimento da importância do bem cultural, uma vez que a possibilidade do seu cancelamento coloca esta decisão, até certo ponto, como datada e importante enquanto não obste à obscura definição do "interesse público".

Como nem sempre o poder estatal preza pelo "interesse público", no seu sentido *strictu sensu*, outrossim representa grupos de interesses invariavelmente ligados a renovação célere do próprio espaço - como as grandes construtoras e empreiteiras - há de se combater esse poder de decisão dado ao presidente da república. Nesse sentido, Hely Lopes Meirelles (1997, p.467) faz uma observação importante a esse recurso ao dizer que:

Feito o tombamento definitivo, caberá recurso ao Presidente da República, para o cancelamento na forma estabelecida pelo artigo único do Dec.-lei 3.866, de 29.11.41. Esse cancelamento, aliás, pode ser determinado até mesmo de ofício, "atendendo a motivos de interesse público", como diz o mencionado artigo. Não é de se louvar o poder discricionário que se concedeu ao Presidente da República em matéria histórica e artística, sobrepondo-se seu juízo individual ao do colegiado do IBPC³⁶, a quem incumbe decidir originariamente o assunto. A autoridade desse órgão, especializado na matéria, não deveria ficar sumariamente anulada pelo julgamento subjetivo ou político do Chefe da Nação. A instituição desse recurso deve-se, naturalmente, à origem ditatorial do diploma que o estabeleceu, em cujo regime o Presidente da República absorvia todos os poderes e funções, ainda que estranhos à sua missão governamental.

A política patrimonial brasileira foi historicamente construída via Conselhos Federais, Estaduais ou Municipais de Tombamento, formados por profissionais ligados as mais diversas áreas do conhecimento e sua preponderância disciplinar, como arquitetos, historiadores, escritores e mais recentemente antropólogos etc, aos quais cabia a decisão sobre o julgamento sobre os bens que deveriam ser mantidos a posteridade. Assim, de acordo com Maria Cecília Londres Fonseca (2005, p. 23):

A legitimidade da constituição de um patrimônio assenta, para seus mentores, não apenas no seu valor como símbolo da nacionalidade, mas também em valores culturais atribuídos a partir de critérios formulados por essas disciplinas.

Um efeito colateral dessa política, em que pese a burocracia, é que tornou tímida a participação popular nos processos. A esses Conselhos, na visão de Fonseca (2005, p.23):

³⁶ O Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural-IBPC voltou a denominar-se Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN, por força da Medida Provisória 610, de 8.9.94 (art. 6.º), mantendo a mesma natureza e competência jurídica. O que muda, portanto, é a denominação, valendo o que foi dito a respeito do antigo IBPC, que foi constituído pelo Dec. 99.492, de 3.9.90, como autarquia federal, mediante autorização da Lei 8.029, de 12.4.90, no, bojo da reforma administrativa de 1990 (MEIRELLES, 1997, p.309)

[...] são dois os desafios com que se defrontam: o primeiro é o de, através da seleção de bens "móveis e imóveis" (conforme o preceito legal vigente na maioria dos países), construir uma representação da nação que, levando em conta a pluralidade cultural, funcione como propiciadora de um sentimento comum de pertencimento, como reforço de uma identidade nacional; o segundo é o de fazer com que seja aceito como consensual, não-arbitrário, o que é resultado de uma seleção - de determinados bens - e de uma convenção - a atribuição, a esses bens, de determinados valores. Ou seja, de, ao mesmo tempo, buscar o consenso e incorporar a diversidade.

No entanto, houve uma mudança importante operada ao longo do tempo com relação ao processo de patrimonialização. Com a promulgação da Constituição de 1988, para além da inclusão e reconhecimento do patrimônio imaterial como passível de proteção, de acordo com Menezes (2009, p.33), houve um importante "deslocamento da matriz" para a atribuição de valor aos bens culturais. Para entender essa mudança destacada pelo autor e seguir seu raciocínio, vale destacar o artigo 216 da Constituição de 1988, que diz que:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem [...]

Em contraposição ao Decreto Lei 25/1937, que instituiu e "organizou o patrimônio no Brasil e ainda serve de guia" (MENEZES, 2009, p. 33):

Art.1º Constitui o patrimônio artístico e histórico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Essa alteração trazida pela Constituição de 1988 deslocou, portanto, a atribuição de valor de bem cultural do poder público para a sociedade, possibilitando um maior protagonismo do sujeito. Nas palavras do autor:

[...] a nova Constituição Federal reconheceu aquilo que é posição corrente, há muito tempo, nas ciências sociais: os valores culturais (os valores, em geral) não são criados pelo poder público, mas pela sociedade (MENEZES, 2009, p. 33).

Foi uma alteração importante no conteúdo da lei e que colocaria o poder público na função declaratória de reconhecimento oficial, daquilo que diferentes grupos sociais já teriam escolhido como portadores de significados de sua identidade. De um lado houve uma mudança no campo teórico e de entendimento sobre o "patrimônio, mas também de ordem prática, que se deu no interior da instituição, movida e alimentada por esta nova demanda social" (SCIFONE, 2013, p.516). Porém, de forma prática, a novidade da lei de 1988 tem prevalecido sobre o patrimônio imaterial, em que são os agentes de uma determinada prática cultural que pedem o registro oficial de sua manifestação, como merecedora do reconhecimento de sua importância.

Não obstante, quanto ao patrimônio material, opera-se ainda de forma tradicional com vistas apenas no artigo Lei 25/1937, com a preponderância do poder público na atribuição de valor e seleção dos bens culturais importantes de serem mantidos a posteridade. De acordo com Ulpiano B. Meneses (2009, p.33-34), quando se trata de bens culturais edificados, se esquece que:

O patrimônio é antes de mais nada um fato social [...] continuamos a trabalhar como se o valor cultural fosse identificável exclusivamente a partir de certos traços intrinsecamente presentes nos bens [...] É deslocamento de significados, reificação, fetichização [...]

Assim, a EFS passou de uma geração que a construiu em fins do século XIX dentro de uma visão funcional, pragmática e funcionalista da dinâmica do transporte ferroviário, para o de uma representação atual de símbolo de uma época e enquanto patrimônio cultural. Porém, o reconhecimento e a valorização desse tipo de construção, ligada representativamente ao trabalho e ao operário não foi por todo o sempre natural; mas, sim, fruto de um processo histórico que passou a enxergar como artificial e despótico o tombamento de monumentos e objetos excepcionais ou exclusivamente ligados aos feitos heroicos ou da elite.

Essa visão foi favorecida pela evolução do próprio conceito de bem cultural que começa a tomar corpo no século XX e que confere valor de patrimônio não apenas a obras monumentais, como, também, a "arquitetura menor", como "edifícios marcadamente locais, estações, arquitetura industrial, altos fornos, aglomerados de

casas" etc (CHOAY, 2001, p.12-13). Contribuiu, também a abrangência do conceito patrimônio, o interesse cada vez maior das nações sobre os temas como memória, identidade, pertencimento, cultura e suas manifestações no patrimônio material ou imaterial de um povo ou grupo. Françoise Choay (2006, p.14), lembra que:

Da primeira Conferência Internacional para a Conservação dos Monumentos Históricos, que aconteceu em Atenas em 1931, só participaram europeus. A segunda, em Veneza, no ano de 1964, contou com a participação de três países não europeus: a Tunísia, o México e o Peru. Quinze anos mais tarde, oitenta países dos cinco continentes haviam assinado a Convenção do Patrimônio Mundial.

Uma vez que oficialmente aceito como Patrimônio, é importante lembrar também que essa palavra acompanha a humanidade desde a Antiguidade - e, como observa Maria Elisa Cevalco (2008, p.11), “o sentido das palavras acompanha as transformações sociais ao longo da história e conserva, em suas nuances e conotações, muito dessa história”.

O historiador francês Joel Candau (2014, p.159), assinala a evolução da noção de patrimônio:

Desde a acepção romana do termo *patrimonium* (legitimidade familiar que mantém a herança) até a concepção moderna (adesão efetiva a certos traços do passado e reapropriação de heranças diversas concernentes tanto ao material quanto ao ideal, o cultural e o natural), sua “extensão quase metafórica” abre a ele caminho de uma expansão conquistadora (pode ser patrimônio nacional, etnológico, natural, imaterial, histórico, arqueológico, artístico e mesmo genético).

Ao reforçar a concepção moderna de patrimônio, Zanirato (2009, p.137) traduz o termo como “elementos materiais e imateriais, naturais ou culturais, herdados do passado ou criados no presente, no qual um determinado grupo de indivíduos reconhece sinais de sua identidade”.

Segundo o mesmo autor, dois aspectos então se destacam: que são as funções identitárias e memoriais do patrimônio. Conceitos que, quando aplicados a grupos sociais, acontecem por meio de representação, “a expressão memória coletiva é uma representação [...] um enunciado que membros de um grupo vão

produzir a respeito de uma memória supostamente comum a todos os membros desse grupo" (*idem, p.24).

Essas representações que podem se traduzir materialmente, tem o poder de nos lembrar que "as coisas que modelamos durante anos resistiram a nós com sua alteridade e tornaram algo do que fomos" (BOSI, 2013, p.28). A exemplo da Sorocabana, que apesar de não atender mais plenamente a sua função original está sendo retrabalhada pelos novos habitantes, irmanados pela mesma vida do trabalho e na elaboração de uma memória suprageneracional, "como um fenômeno coletivo e social [...] construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações [e] mudanças constantes" (POLLAK, 1992, p.201).

Por tudo isso, a memória está longe de ser traduzida como saudosismo, mas ao contrário, que na visão de Bosi (2013, p.67):

A memória deixa de ter um caráter de restauração e passa a ser memória geradora do futuro. É bom lembrar com Merleau-Ponty³⁷ que o tempo da lembrança não é o passado mas o futuro do passado. A nostalgia revela sua outra face: a crítica da sociedade atual e o desejo de que o presente e o futuro nos devolvam alguma coisa preciosa que foi perdida.

Já identidade quando traduzida a grupos sociais, para Candau (2014, p.26) pode ser entendida mais como semelhanças ou similitude, "maneira constantemente renovada de como os indivíduos imaginam-se [...] membros de um grupo e produzem diversas representações quanto à origem, história e natureza desse grupo". Luigi Pirandello (2010, p.303 e 304) traz uma interpretação poética sobre identidade ao dizer que:

O aspecto trágico da vida está precisamente nessa lei a que o homem é fadado a obedecer, a lei que obriga a ser um. Cada qual pode ser um, nenhum, cem mil, mas a escolha é um imperativo necessário. E é essa escolha que organiza a nossa harmonia individual, o sentimento do nosso equilíbrio moral. É ela que a constitui e que faz com que os meus dramas não sejam simples farsas. Eles apresentam uma lei do sacrifício: o sacrifício da multidão de vidas que poderíamos viver e que, no entanto, não vivemos.

³⁷

M. Merleau-Ponty. *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1945.

Essa lei que obriga a ser "um" ou um número limitado de seres ao longo de uma vida - por escolha própria ou por circunstâncias do destino - como ao se reconhecer como um operário ferroviário, por exemplo, cria uma espécie de alteridade que se faz traduzir, reconhecer e ser reconhecido pela diferença.

Apesar do direito - tanto a esse reconhecimento das diferenças como pela garantia de sua representatividade - as sociedades ao longo do tempo precisam enfrentar um embate de lutas, paradoxos e contradições entre as opções inevitáveis da seleção do que deve ou não ser preservado. Nesse sentido, alguns entendimentos internacionais sobre a necessidade da manutenção da memória e identidade de um povo é reforçada pelas cartas patrimoniais, que trazem contribuições importantes ao conceito de patrimônio:

A Carta de Veneza - principal referencial teórico do Icomos-Unesco [...] aborda a questão da expansão do patrimônio cultural aos sítios urbanos e edifícios modestos que adquiriram significado cultural ao longo do tempo e reúne adequadamente os princípios amplamente debatidos e acordados em âmbito internacional com relação aos critérios gerais de intervenção em bens culturais. De maneira análoga, no que tange à atuação em sítios urbanos, a Declaração de Amsterdã e a Carta de Washington aprofundam aspectos específicos da questão e nos oferecem bases conceituais seguras³⁸ (RUFFINONI, 2013, p.18).

Toda essa discussão esteve presente nas ocasiões em que se discutiu o tombamento do complexo arquitetônico ferroviário em Sorocaba. Talvez buscando ampliar e reforçar a proteção, o tombamento dessas edificações foi considerado no âmbito estadual, a pedido do CMDP de Sorocaba em meados de 2011.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, subordinado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo foi criado pela Lei Estadual 10.247 em 22 de outubro de 1968. Sua função é de identificar, proteger e preservar os bens móveis e imóveis do patrimônio histórico, arqueológico, artístico, turístico, cultural e ambiental do Estado de São Paulo, com a capacidade legal de tornar tais patrimônios, de definir a promoção e proteção desses lugares.

³⁸ Carta de Veneza (1964); Declaração de Amsterdã (1975); Carta de Washington (1986), em Carta Patrimoniais.

Durante os meses Outubro e Novembro de 2015 e de forma inédita, esse órgão abriu uma consulta pública para que a população pudesse ser ouvida e opinar sobre novas propostas de tombamento do conjunto edificado. De acordo com o Edital da Consulta Pública (CONDEPHAAT, 2015), a consulta se justificava, pois:

Considerando a importância deste bem no contexto histórico e econômico do Estado / Considerando a importância dos estudos e reconhecimento do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo / Considerando os impactos deste tombamento no contexto urbano / Considerando importância e a necessidade de estabelecer diálogo com a população / Considerando a escala, a diversidade de bens e a multiplicidade de sentidos de memória.

Já os objetivos eram:

Receber sugestões e opiniões que auxiliem nas discussões relacionadas à proposta de tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba, de forma a aprimorar e dar transparência aos atos do Conselho, ouvindo vários segmentos da sociedade e interessados em geral.

Para melhor embasar a decisão foi apresentada a área envoltória proposta ao tombamento, restrições do entorno e o formulário via *on line* trazia uma única questão para que as pessoas pudessem participar, que era: "Escreva aqui suas considerações sobre a proposta de tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba".

No dia 28 de Abril de 2016, José Antonio Zagato, representando o CONDEPHAAT, proferiu uma palestra sobre o andamento do processo de tombamento no órgão, durante as comemorações do "Dia do Ferroviário", na cidade de Sorocaba. O evento aconteceu no Barracão Cultural (antigo armazém de bagagens), para mostrar os passos pelos quais o processo passou e sintetizou o resultado da consulta pública. Na fala de Zagato:

[...] ao longo dos anos 90 e início de 2000 o patrimônio ferroviário foi sendo progressivamente entendido no CONDEPHAAT, refletindo movimentos no exterior, no mundo todo do que é o patrimônio industrial, ou seja, a história do trabalho, a história da tecnologia e como isso se reflete. Então, a história da ferrovia, dos trabalhadores ferroviários, da estruturação do território, do desenvolvimento urbano e social da ferrovia [...] da produção cafeeira, enfim, da produção agrícola de uma maneira geral. E isso passou a nortear em 2007

(não soube precisar, exatamente) quando se começa a pensar de forma sistemática o patrimônio ferroviário no CONDEPHAAT [...]

Esclareceu ainda o representante do CONDEPHAAT que

o pedido não garante a proteção, que só se dá após uma análise preliminar... Tombamento é sempre uma seleção, uma atribuição de valor, a gente atribui valor a alguma coisa, aquela coisa não tem valor por si... e aí a gente tem que fazer uma seleção, porque se tudo é tombado, tudo tem o mesmo valor e as coisas não são assim... **existem valores distintos a serem atribuídos...** e a gente faz isso o tempo inteiro na nossa vida... **Vou falar dos valores que eu identifiquei, dos valores que eu atribuí, que são colocados para o conselho deliberar...**

Apesar da abertura da visão sobre o que pode ser patrimonializado, com a inclusão dos bens identificados com os trabalhadores, sua fala permite também identificar a observação destacada por Menezes³⁹ - apesar da utilização da locução pronominal "a gente", equivalente ao pronome pessoal reto "nós" - quando da visão ainda tradicional de atribuição de valor por parte do poder constituído através dos seus técnicos e pareceristas, como o que destaquei em negrito na fala Zagato. Em contraposição, foram apresentados os pontos que motivaram a consulta pública, pelo órgão em 2015:

[...] o conselho optou por fazer uma consulta pública, que de uma certa forma é uma ação inédita, considerando a amplitude do complexo ferroviário, tendo uma compreensão de que isso poderia potencialmente interferir talvez nos processos de planejamento urbano da cidade, de projetos eventualmente existentes e da própria compreensão de como a própria população se relaciona a esse bem cultural que é o complexo ferroviário [...] fiquei surpreso pela enorme... grande quantidade de respostas positivas que houve a essa consulta [...] Sintetizei essas respostas para o conselho deliberar [...]

Na continuidade da exposição, Zagato mostrou que a consulta mobilizou "97 contribuições no total, todas favoráveis com apenas algumas ressalvas pontuais". Os destaques da consulta, escolhidos por ele foram "a atribuição de importância do complexo para a história e memória da cidade, região, estado e Brasil; lamento do desmonte da ferrovia e cumprimentos ao CONDEPHAAT pela iniciativa".

³⁹ Cf. MENESES, obra citada pp.90,91.

Apesar do entusiasmo de Zagato pela "grande quantidade de respostas", o número absoluto de 97 contribuições representa um índice talvez baixo de participação, em comparação com o universo populacional de uma cidade com mais de 600 mil habitantes. Cabe um questionamento quanto a efetividade dessa ferramenta no sentido de ter real capilaridade entre as pessoas identificadas com o bem cultural, a exemplo dos ferroviários aposentados. Pela própria natureza moderna da pesquisa, por meio de um formulário na internet e sem uma interação mais próxima e mais humana entre o órgão estadual e a sociedade. Não é possível saber, ainda, o perfil dos pesquisados e qual é a ligação de cada um deles com a Sorocabana e como ficaram sabendo da pesquisa proposta pelo CONDEPHAAT. Perguntas que se fossem respondidas, poderiam mostrar se os antigos ferroviários participaram da enquete ou se seus descendentes, qual a ligação da sociedade com o bem ou até mesmo mostrar uma renovação das pessoas que se sentem ligadas com esse patrimônio.

Por fim, convém questionar se o aspecto positivo da pesquisa é apenas o seu ineditismo e que apesar disso, precisaria ganhar outros formatos que efetivamente promovam a aproximação do órgãos responsáveis pelos tombamentos com a sociedade.

O tombamento pelo CONDEPHAAT do conjunto arquitetônico da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba ocorreu no mês de Junho de 2016.

3.3. Os riscos que ainda pairam em relação ao conjunto tombado

Com relação ao Tombamento no âmbito municipal, proposto pelo CMDP e lavrado através do Decreto 22.147/2016 é um documento, até o mês de março de 2017 bastante incipiente e com um levantamento superficial do conjunto. Cita que estão tombados os prédios das "Oficinas da Sorocabana", sem especificar quais prédios, sem uma foto aérea do local e nem um inventário detalhado do que está sendo tombado. Não há um levantamento pormenorizado de cada edificação, histórico, técnicas construtivas, estado de conservação, novos usos etc.

Ao problematizar o Tombamento, enquanto um recurso legal e que precisa de alguma instância oficial para se efetivar, é preciso estar ciente que esses mesmos poderes atendem a interesses que nem sempre são os sociais, o que traz um outro questionamento importante, sobretudo nesse momento histórico em que a renovação do capital tem como uma das suas forças motrizes, a renovação do próprio espaço. Por isso, não deixa de ser polêmica a decisão de tomar um imóvel que pode, em tese, impedir a renovação do espaço enquanto vigorar o tombamento.

Nesse sentido, de acordo com o que destaca Manoela Rossinetti Rufinoni (2013, p.15) quando pensa a situação dos complexos ferroviários similares a EFS, ao dizer que:

Além da localização geralmente privilegiada, essas antigas áreas industriais representam reservas potenciais de terreno urbano ocioso, degradado e de baixo custo; um considerável conjunto de vantagens para a implementação de novos empreendimentos e que vem despertando, naturalmente, a atenção de diversos setores envolvidos na produção e transformação da cidade [...] Ao lado do mercado imobiliário privado, também o poder público tem demonstrado interesse nessas áreas e em seu evidente potencial fundiário e econômico para o desenvolvimento de grandes projetos urbanos.

Essa condição destacada por Rufinoni é importante por localizar essas áreas dentro de visões muitas vezes antagônicas da sociedade capitalista, com grupos que enxergam o valor de uso dessas áreas e suas possíveis destinações sociais, como marcos importantes à memória, identidade e inserido numa lógica democrática de direito à cidade em contraposição ao valor monetário, de troca e enquanto

mercadoria interessante à acumulação do capital ou de um planejamento estatal e urbanístico vertical voltado aos interesses do mercado. A autora Ana Fani Alessandri Carlos (2011, p.67) localiza esse momento histórico do solo, em que:

[...] o espaço-mercadoria se propõe para a sociedade enquanto valor de troca destituindo-o do seu valor de uso e, nessa condição, subjugando o uso, que é condição e meio da realização da vida social, às necessidades de reprodução da acumulação como imposição para a reprodução social. É certamente nesse momento que a extensão da propriedade se realiza plenamente, ganhando novos contornos, através da produção do espaço enquanto mercadoria e produzindo novas contradições. Nesse período da história, realiza-se socialmente, por meio da apropriação privada, a lógica do valor de troca sobre o valor de uso que está o fundamento dos conflitos tanto no campo quanto na cidade.

Esse dado fundamental quanto ao valor da terra, monetário e de troca em detrimento do valor de uso, é importante para pensar a EFS em Sorocaba atualmente, pelo fato do seu complexo ferroviário ocupar uma extensa área urbana valorizada pelo setor imobiliário e que passa pela quase total desativação e a possível devolução de parte dos prédios históricos por parte da ALL para a União⁴⁰, num processo que começou a ser desencadeado em 08/01/2016.

Nesse dia, todos os funcionários que ainda trabalhavam nos barracões foram dispensados, repentinamente e de forma traumática. A saída, muitos deles já aposentados e que voltaram a trabalhar na ferrovia dada a experiência acumulada, mal conseguiam disfarçar mais "esse golpe", mesmo tendo passado ao longo de suas vidas por Sorocabana, FEPASA, ALL, Rumo. A cada novo "dono" da ferrovia eles foram e continuam sendo o "lado mais fraco da corda" e o primeiro a sentir que a cada novo patrão, um novo descaminho.

Essa digressão para falar desses homens e mulheres é importante pela força que a cena produziu nesse pesquisador que a presenciou e que, na busca pela objetividade científica, não conseguiu ocultar o conjunto de sensações ruins provocadas pela verdade nos olhos marejados daqueles trabalhadores em pleno

⁴⁰ A possível devolução dos prédios é uma informação oral de vários funcionários que vieram de Curitiba, onde fica a matriz da Rumo/ALL. A empresa não confirmou essa informação até a data da demissão de todos os funcionários, apenas se limitou a dizer via imprensa que se tratava de "otimizar as operações de acordo com a demanda" (SOUZA, 2016 p. BI)

começo de ano, em que geralmente as esperanças se renovam. Me lembro que a segurança das Oficinas da Sorocabana era comumente feita por dois vigilantes que se revezavam na portaria; porém, nesse dia, a quantidade deles era cinco vezes maior. Além desse aparato, alguns policiais civis a paisana completavam a cena de opressão que, ao contrário, não apresentou a menor resistência - por saberem, talvez, que essa seria totalmente inútil. Jovens e velhos saíam de cabeça baixa, como já haviam feito em outras ocasiões os aposentados e como farão novamente os mais jovens, numa cena comum a quem tem apenas a sua força de trabalho para vender. Único gesto de rebeldia registrado foi a quebra de armários do vestiário, a inutilização de uniformes, além de algumas chaves que não foram devolvidas.

Enquanto a ALL e Rumo tinham, além da concessão, o interesse em operar o local, a questão da valorização imobiliária do espaço físico e a disputa por ele estava virtualmente adormecida. Agora, com o esvaziamento da função ferroviária esse processo tem o potencial de ganhar novos contornos e outros atores poderão entrar em cena, num momento em que tem prevalecido a visão do mercado sobre o solo, que Raquel Rolnik (Palestra, 2015) critica e explica como sendo:

O melhor uso para a terra urbana é aquele mais rentável pro capital investido. O melhor uso para a terra não é o que a cidade mais precisa, para o que as pessoas precisam mais, nem o que é a maior demanda, nem o que é a maior necessidade, o melhor uso para a terra é a sua rentabilidade máxima⁴¹.

Historicamente a visão do capital em seus diferentes momentos de produção e reprodução tem prevalecido sobre o espaço, até mesmo quando se pensa na construção das próprias ferrovias. As estradas de ferro foram erguidas em cima de algo pré-existente e justificada pelo então discurso do novo, da técnica e do maquinismo enquanto ícones da inevitabilidade do progresso, trazidos pela Revolução Industrial. Forjaram um discurso hegemônico, mas, que na verdade representava os interesses de um capital que precisava, naquele momento do capitalismo, do próprio espaço para operar e acumular riquezas. Os resultados foram mudanças sociais e espaciais destruidoras de elementos que não se convencionou, naquele momento, preservar:

⁴¹ Palestra de ROLNIK, Raquel sobre o seu livro A Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.

[...] as ferrovias promoviam "o desaparecimento progressivo da memória vinculada aos espaços tradicionais das pousadas, vendas e barracas de ferreiros ambulantes de beira de estrada" e destruíam "obstáculos naturais que protegiam os habitantes do sertão contra a intervenção das regras e normas da sociedade moderna, impossibilitando a apropriação e organização capitalista daquele espaço" (BARREIRO 1989, apud MOREIRA, 2008, p.35)

Essa análise não deve trazer um sentimento fatalista frente ao discurso que se pretende único, do capital; mas, de mostrar os caminhos percorridos pela sociedade ao longo do tempo para apontar alternativas de contraposição. Possibilitando, dessa forma, a criação uma cultura política emancipatória, num misto entre legalidade e ilegalidade para a concretização de alternativas contra-hegemônicas (SANTOS B., 2007). A exemplo do recurso as leis (Tombamento e outras formas de acautelamento - ainda que frágeis), a união em associações juridicamente constituídas (ONGs) ou até mesmo, quando necessário, atos de desobediência civil, pois nem sempre aquilo que é legal é justo.

Nesse sentido e pensando ainda a localização urbana da EFS, com todos os problemas que essa situação gera, é útil trazer uma observação da autora Maria da Glória Gohn (2008, p.10), que reforça esse momento de protagonismo das ações nas cidades, lembrando que:

No Brasil, neste milênio, o tema do urbano voltou para o centro dos debates, com problemas sociais sob a forma de desemprego, população vivendo nas ruas ou **ocupando imóveis**, aumento da violência e **reconstrução de cidades deterioradas**. As estatísticas oficiais e as manchetes da mídia divulgam problemas no urbano de diferentes ordens tais como [...] **destruição da paisagem e do patrimônio arquitetônico [...] abandono de áreas públicas e imóveis privados em regiões centrais ou antigos bolsões industriais, agora deteriorados, ocupações irregulares de todos os tipos realizadas por diferentes camadas sociais, escassez de equipamentos culturais**.

Destaquei algumas passagens na fala da Gohn, para realçar os movimentos de reação no ambiente urbano e que coincidem com ações possíveis de serem observadas no complexo da EFS e que estudaremos no decorrer da dissertação.

Como resultado dessas diversas ações no ambiente urbano e que tentam regular e melhorar o ordenamento do espaço e a vida nas cidades, pelas vias legais

e constituídas e que pode ser utilizado em favor do interesse social e/ou do patrimônio cultural é o Plano Diretor, que de acordo com Flávio Villaça (1999, p.30):

Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infra-estrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.

Através dele, as cidades com mais de 20 mil habitantes podem definir, por exemplo, zonas especiais de interesse, como a recente criação das Zonas Especiais de Preservação Cultural do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, que define⁴²:

Art. 61 - As Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC) são porções do território destinadas à preservação, valorização e salvaguarda dos bens de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico, doravante definidos como patrimônio cultural [...]

Por essa via, o cenário não é animador para as áreas de interesse histórico ou cultural em Sorocaba. No mais recente Plano Diretor da cidade, aprovado em 2015, não existem esses mecanismos que preveem Zonas de Interesse Cultural e não cita o complexo ferroviário de Sorocaba como de interesse à preservação da memória. Trata apenas de forma genérica que as áreas de interesse cultural deverão ser alvo de proteção pela Prefeitura via CMDP, sem especificar que áreas seriam. Pior, prevê um novo sistema viário, que comprometeria parte dos prédios das oficinas. De acordo com dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011), ao tratar desse projeto no Plano Diretor de Sorocaba, diz que:

[...] não previram transformações significativas para a área do Complexo Ferroviário, mantendo-se a atividade industrial, apenas havendo a indicação de novo sistema viário que contorna a área das oficinas até o encontro com a Av. Dom Aguirre. [...] o documento também menciona a possibilidade de uso do modal ferroviário como alternativa para o transporte público de passageiros.

⁴² Aprovada no dia 30 de junho de 2014 e sancionada em 31 de julho pelo prefeito Fernando Haddad, a nova lei (16.050/2014) para orientar o crescimento da cidade pelos próximos 16 anos.

Figura 18: Projeto de novo sistema viário do Plano Diretor 2015

Fonte: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 2016.

A interpretação da planta, no entanto, permite questionar o contido do dossiê estadual, pois a via, no traçado em que está desenhado em vermelho, precisaria inevitavelmente que derrubar os prédios 17 Lavagem de Vagão e 18 Ferraria (numeração de acordo com a planta baixa da p.82). Além disso, essa teria que passar entre os prédios 13 Oficina de Locomotivas e prédio 14 Manutenção de Equipamentos; porém, o espaço entre eles é de apenas 7,60 m - aparentemente insuficiente para dar vazão a uma avenida, a não ser que um deles ou parte deles venha abaixo. Convém lembrar que esses prédios estão na área delimitada de tombamento pelo CONDEPHAAT. Além desse aspecto negativo, pode-se ainda questionar o impacto que um grande fluxo viário traria à conservação das edificações e se não alteraria sobremaneira o entorno do complexo ou se, ao contrário, traria maior visibilidade a parte do conjunto menos visível.

Outro projeto, talvez dissonante à conservação do conjunto, mas, condizente para com a finalidade original dos prédios, foi proposto pela CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - para a reativação de trens de passageiros entre Sorocaba e São Paulo, de acordo com a reportagem do G1 (G1, 2015):

Anunciado pelo governo estadual em 2013 [...] prevê um investimento de R\$ 4 bilhões na região, com a construção de trilhos e pontos de embarque em Sorocaba e São Roque (SP) [...] para operar uma rede integrada de linhas de trens, abrangendo, além de Sorocaba, as cidades Santos, Mauá, São Caetano do Sul, Santo

André, Jundiaí, Campinas, Americana, São José dos Campos e Taubaté [...] Os atrasos no projeto do trem regional ainda geram reflexos nos projetos do governo municipal [...] De acordo com a Urbes⁴³, responsável pelos transportes na cidade, a expectativa é que um futuro Terminal Intermodal, contemplando uma nova rodoviária junto com o terminal ferroviário, esteja contemplado no projeto e vinculado com a implantação do trem regional. "Outros projetos que deverão vincular-se ao projeto é a adequação da antiga Estação Ferroviária e estudos de viabilidade de um futuro sistema de VLT compartilhado no mesmo leito ferroviário", conclui a nota.

Figura 19: Projeto da CPTM de uma linha férrea Sorocaba - São Paulo

Fonte: Portal G1 de notícias, 2016.

Ainda que sejam apenas projetos, mostram planejamentos distintos dentro da estrutura governamental, seja da Prefeitura ou do Governo do Estado quanto ao futuro do complexo e sua integridade. Não existe troca e nem simetria de ideias ou a busca de uma solução conjunta entre os órgãos que pensam a permanência dos prédios como patrimônio (CMDP e CONDEPHAAT) e dos outros, com direcionamentos distintos (CPTM e URBES).

Dentro desse mesmo raciocínio - de planejamentos e projetos - é importante trazer uma peça publicitária da campanha eleitoral vitoriosa de 2012 do então candidato Antonio Carlos Pannuzio. Com o mote "vem aí o trem rápido que vai unir

⁴³ URBES - Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba. É uma empresa pública de direito privado, criada pela Lei Municipal nº 1.946, de 22/02/0978.

Sorocaba a São Paulo" - o material se aproveita de uma suposta demanda ou nostalgia dos sorocabanos quando no passado embarcavam na Estação Municipal e desembarcavam na Estação Julio Prestes na capital Paulista. Endossam a promessa de campanha o deputado federal Vitor Lippi e o Governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (todos pelo PSDB). Nos quatro anos do governo Pannunzio, de 2013 a 2016, essa promessa não foi cumprida.

Figura 20: Peça publicitária de campanha de Pannunzio

O Governo Estadual do PSDB investe em Sorocaba

Vem aí o trem rápido que vai unir Sorocaba a São Paulo

“É um dos maiores investimentos do interior do Estado.”
Geraldo Alckmin

Com a mesma presença que teve no governo Vitor Lippi, o governador Geraldo Alckmin vai ampliar os novos projetos na gestão de Pannunzio45.

Novos investimentos são conquistados com a força do PSDB

- **Construção do AME** - Ambulatório Médico de Especialidades: vai atender 15 mil consultas por mês.
- **Recursos para a construção da Arena Multiuso** (Centro de Esportes e Cultura) e adequações do sistema viário.
- **Construção do segundo Hospital Regional**, na região da Raposo Tavares.
- **Contratação de mais 100 médicos.**
- **Recuperação dos hospitais Regional e Leonor Mendes de Barros**, com instalação de câmara de medicina nuclear e ressonância magnética gratuita.

prefeito **Pannunzio 45**
doutora Edith vice

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O novo prefeito eleito para administrar Sorocaba de 2016 à 2020, José Caldine Crespo (PMDB), antigo diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, fez

promessas que vão na mesma direção de reaproveitamento, reativação e modernização da malha ferroviária da cidade, ao prometer que vai:

- Implantar o VLT (metrô de superfície) aproveitando a ferrovia já existente, desde Brigadeiro Tobias até George Oetterer (folheto de campanha).
- Construir a nova rodoviária na área da antiga Siderúrgica Nossa Senhora Aparecida, a Gerdau, na rua Padre Madureira. A nova rodoviária será integrada a um complexo multimodal, que compreenderá a estação de trem de média velocidade para a capital e a estação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), o metrô de superfície, cujo funcionamento vai aproveitar a ferrovia já existente, desde Brigadeiro Tobias até George Oetterer e de Votorantim até o complexo (JUNIOR, 2017).

Crespo, talvez influenciado pelo Tombamento da Sorocabana ou por alguma decisão estratégica, pretende a mesma interligação Sorocaba-São Paulo só que a partir de uma outra área e não mais passando pelas Oficinas da Sorocaba, sem no entanto permitir uma leitura clara desse projeto uma vez que ainda está em fase de planejamento. No dia 15/03/2017 o site oficial da prefeitura divulgou que (SOROCABA, 2017):

A Prefeitura de Sorocaba, por meio da Secretaria de Planejamento e Projetos, tem investido em conhecer empresas que possam tornar-se parceiras na proposta de implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT (metrô de superfície) para a cidade. Nesta quarta-feira (15), o secretário de Planejamento e Projetos, Luiz Alberto Fiovarante, recebeu em seu gabinete um representante da empresa T`Trans, da cidade de Três Rios (Rio de Janeiro).

[...] A intenção do governo Crespo é implantar o VLT aproveitando a ferrovia já existente, desde Brigadeiro Tobias até George Oetterer, desafogando assim o trânsito na região central da cidade. O secretário aproveitou a oportunidade para conhecer os projetos que a empresa desenvolve.

Segundo Fioravante, a via férrea tem um papel estratégico para as políticas de mobilidade e desenvolvimento regional.

Uma análise de todos esses planejamentos e as ações atualmente em atividade na Sorocabana - mostra que não são ações isentas de lutas e nem tão pouco de tensões, pela colocação em cena de interesses muitas vezes conflitantes e representando, cada um, "Campos"⁴⁴ de luta e de forças pela preponderância ou

⁴⁴ Cf. Bordieu. Obra citada pg.18

coexistência num espaço considerado ao mesmo tempo de interesse imobiliário e patrimônio.

Sabemos que "como senhores de seus tempos" as ações na Sorocabana não se propõem à rememorar o passado de uma forma estanque, imortalizando-o num tempo e espaço que não reflete o presente, ainda que ecoe nele. Ao contrário, seguem o que em síntese Stuart Hall (2003, p.44) define da seguinte forma:

[...] depende de um conhecimento da tradição enquanto o mesmo em mutação e de um conjunto efetivo de genealogias. Mas o que esse desvio através de seus passados faz é nos capacitar, através da cultura, a nos produzir a nós mesmos de novo, como novos tipos de sujeitos. Portanto, não é uma questão do que as tradições fazem de nós, mas daquilo que nós fazemos das nossas tradições.

Porém, acredito que a somatória de propostas e de ações já definidas para o espaço que abriga o complexo ferroviário em Sorocaba traduz um desafio para aqueles que esperam sua conservação como tal e como forma de garantir a sua permanência às futuras gerações. Esse desafio envolve não só a necessidade de participação da sociedade identificada com o bem que se quer conservar, mas que esse envolvimento se renove ao longo da história, repensando a relação da comunidade com o patrimônio no sentido de "mantê-lo vivo", útil e com usos plurais e democráticos.

Sobre esses usos plurais identificados na Sorocabana que iremos no debruçar no próximo capítulo, com um levantamento pormenorizado de cada prédio, ação proposta, proponente do uso e se este é condizente com um bem patrimonializado, a luz do dossiê estadual do tombamento.

4. A EFS como Patrimônio e uma análise dos seus usos

Este capítulo está dividido em duas partes, primeiro com uma análise dos novos usos sociais do patrimônio, para na sequência tratar dos usos demais usos, os originais e diversos.

4.1. Novos usos sociais do patrimônio

Esse texto entende como novos usos sociais do patrimônio, aqueles estranhos à função original para a qual o prédio foi projetado, sem considerar como novo a cronologia da ação, ainda que essas utilizações sejam relativamente recentes. Se vale ainda da definição de Zanirato (2009, p.139) que entende que os usos sociais:

[...] correspondem aos modos socialmente construídos para a participação da sociedade em geral na identificação, conservação, estudo e difusão dos bens que configuram a sua identidade. [...] O reconhecimento do pertencimento coletivo dos bens acarreta esforços comuns para sua conservação e, quanto mais coletivo e representativo eles forem, mais protegidos estarão.

Essa apresentação das edificações e as propostas empreendidas seguirão a sequência da numeração da Planta Baixa da página 82.

Se apresentam aspectos dos usos a partir das fotos tiradas pelo pesquisador desse projeto, sendo que nem sempre foram possíveis imagens internas, por dois motivos principais: falta de acesso ao interior do prédio ou a segurança do local não aconselhava. As informações sobre as edificações foram colhidas nos dados constantes nos dossiês de tombamento estadual e municipal, além de jornais ou literatura específica. Algumas referências para o levantamento dos antigos usos foram tiradas de uma planta baixa de janeiro de 1958, intitulada "Oficinas de Sorocaba Pátio". Os dados como o NBP - Número do Bem Patrimonial e a área construída de cada edificação específica, foram colhidas de uma planta baixa

intitulada "Levantamento Aerográfico"⁴⁵, fornecida pelo Setor de Patrimônio da empresa ALL/Rumo. A análise a respeito do estado de conservação do prédio foi apenas visual. As fotos priorizaram ângulos capazes de mostrar a totalidade do prédio ou focado em pontos em que aparecem problemas de conservação.

Dentre as ações de novos usos , vale destacar:

- **Uso cultural através da arte: a Associação de Educação, Cultura e Arte**, empresa privada qualificada como uma organização da sociedade civil de interesse público - OSCIP - iniciou suas operações em 2011, num prédio onde funcionou o antigo armazém de fornecimento de gêneros alimentícios aos funcionários e o almoxarifado. Contiguamente, utiliza ainda o prédio onde originalmente funcionou o "Curso Ferroviário". Todos eles atendem atualmente ao Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba - MACS - sendo que parte das adaptações prediais já foram feitas e está sendo erguido um novo edifício (com verba do governo estadual) anexo ao original, para abrigar os escritórios e salas interativas do museu.

- **Uso cultural, espaço de eventos, de arquivo e de memória:** a Prefeitura de Sorocaba conseguiu a cessão de alguns prédios, como a Estação Ferroviária, um antigo Armazém de Bagagens e as antigas residências dos chefes da Sorocabana. Uma delas abriga atualmente o "Museu Ferroviário" e a outra, conhecida como o Chalé Francês, está em posse de uma entidade de arquitetos. A Estação está fechada por problemas de segurança e o Armazém abriga a casa de Informações Turísticas e o Barracão Cultural, onde acontecem atrações artísticas.

- **Uso como residência:** algumas famílias ocuparam pequenos armazéns que há muito tempo não estavam sendo utilizados pela ferrovia, à margem da Avenida Afonso Vergueiro e desde então têm utilizado e alterado essas construções para que possam servir a função de moradia.

⁴⁵ Planta baixa Oficinas de Sorocaba Pátio - atualização Janeiro de 1958 na escala de 1:1000. Disponível na Biblioteca Municipal de Sorocaba e no Museu Ferroviário. Planta baixa Levantamento Aerográfico - de 14/05/1982 na escala de 1:1000. Foi doada uma cópia dessa planta ao Museu Ferroviário de Sorocaba.

- **Usos culturais através da arte:** o Grupo Manto Cia. Teatro, fundado em 2003 em Sorocaba e constituído juridicamente como uma Associação Cultural sem fins lucrativos, se notabilizou na cidade por inaugurar ou revitalizar espaços culturais, a exemplo de lugares históricos como os Jardins do Mosteiro de São Bento da cidade, quintais da Biblioteca Municipal Infantil, Parques ecológicos etc. Em 2011 iniciou uma residência artística em um dos "Barracões da Sorocabana" - que serviram originalmente a reforma de vagões elétricos. A residência acontece com o consentimento da Rumo/ALL;

- **Usos educacionais:** o IFSP - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo - conseguiu a posse de dois prédios que anteriormente serviram as funções de Refeitório e Escritório da Fepasa, para a futura instalação de cursos superiores voltados a área de tecnologia.

Figura 21: Ficha dos prédios 01 e 02

Luciano Rodrigues Leite, 2017.

A **Associação de Educação, Cultura e Arte** é uma empresa privada, qualificada como uma organização da sociedade civil de interesse público - OSCIP. Iniciou suas operações em 2011 para a criação e operacionalização do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba - MACS. Ocupa, além dos antigos armazéns de fornecimento de gêneros alimentícios aos funcionários, o antigo Almojarifado e o prédio onde funcionou o "Curso Ferroviário". Adaptações prediais foram feitas e está sendo erguido um novo edifício, para abrigar os escritórios e salas interativas do museu.

No levantamento dos prédios em 2013 para a composição do dossiê estadual do Tombamento (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011), já consta a menção da ocupação pelo MACS dos prédios, porém quanto ao Armazém diz "que não foram

encontradas informações históricas até o momento". Ainda segundo o mesmo, quanto ao Almoxarifado:

[...] representa na prática uma extensão do Armazém [...], suas aberturas na face sul repetem os vãos de proporção vertical encerrados em arco pleno. Por outro lado, a fachada norte apresenta janelas com verga reta, as quais refletem o partido austero no outro edifício contíguo, o do Curso Ferroviário. Internamente, o prédio é marcado por vão contíguo e pela combinação de soluções estruturais variadas, como a alvenaria em tijolos, tesouras metálicas na estrutura do telhado de duas águas e estrutura laje-viga-pilar no trecho leste do prédio. Remanescem ainda trechos do piso em ladrilho hidráulico, os tijolos aparentes e a caixilharia metálica da face norte, voltada para a plataforma da estação. Embora tenham ocorrido ampliações ou vedações de algumas aberturas, o projeto do MACS previu a recomposição dos vãos em arco pleno, retomando-se o ritmo das fachadas desses prédios.

Em 2013, o MACS ainda não utilizava efetivamente o prédio do Curso Ferroviário, mas, já aparece no dossiê a intenção desse nos projetos de expansão do museu. Atualmente a ocupação desse prédio já se tornou efetiva, com uma utilização logística as exposições de arte, servindo como depósito das peças não expostas e guarda de equipamentos diversos, como cavaletes, equipamentos de luz etc. Como o prédio tem dois andares, o segundo pavimento está reservado para abrigar um Auditório, que ainda não está pronto.

A sede definitiva do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba foi inaugurado no dia 18 de Agosto de 2012 (prédio do Armazém de Alimentos), tendo como proponente a empresa Associação de Cultura e Arte, reconhecida como uma OSCIP - Organização da Sociedade Civil de Interesse Público - que é um título fornecido pelo Ministério da Justiça, qualificando à instituição como de interesse público e cujo reconhecimento facilita parcerias e convênios com o poder público.

A parte administrativa e curatorial do MACS funciona temporariamente numa das salas do Chalé Francês (Prédio 06 NP 312.297) em parceria com o IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil - que detêm a posse do prédio. Nele também foi instalado, com o incentivo do Edital Público PROAC - Programa de Ação Cultural - Concurso de Apoio a Projetos de Preservação de Acervos Museológicos no Estado de São Paulo:

[...] uma sala equipada com trainel, mapotecas, computador, entre outros equipamentos para a manutenção do acervo do Macs. A sala será instalada no Chalé Francês, e se trata de um espaço bastante específico. “Será a primeira reserva técnica em um museu da cidade e que atende a todas as especificações técnicas necessárias para o armazenamento perfeito de obras de arte. O nosso projeto prevê também um treinamento para equipes de outros museus de como trabalhar em reservas técnicas e armazenar e catalogar acervos”, adianta Cristina (FERANDES, 2012).

As obras de reforma do Armazém para abrigar o museu levaram cerca de um ano para se concretizar, com o projeto assinado pelo arquiteto Pedro Mendes da Rocha. Foram financiadas em parte pela Prefeitura da cidade de Sorocaba e em parte por empresas parceiras, que investiram parte do Imposto de Renda ou ICMS - imposto sobre circulação de mercadorias e serviços - no projeto, via leis de incentivos fiscais federais e estaduais. O prédio recebeu sua primeira exposição no dia 18 de Agosto de 2012, de acordo com reportagem do Cruzeiro do Sul (2012):

A sede oficial do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba [...] receberá em 18 de agosto a sua primeira exposição denominada “Percursos contemporâneos”. A mostra será montada em uma das salas do galpão, ainda inacabado, situado ao lado do prédio da antiga Estação Ferroviária [...] o Macs vai se dedicar a quatro áreas importantes: das artes plásticas, da fotografia, da arquitetura e do design (BONAMIM, 2012).

A mesma página trazia ainda mais uma reportagem, enaltecendo a visita de autoridades oficiais em visita ao MACS, além do pleito e promessa de verbas para a conclusão das obras:

O secretário estadual de Cultura, Marcelo Araújo, esteve ontem na cidade para ser apresentado à sede oficial do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (Macs). O representante do governo de São Paulo foi recebido pelo prefeito Vitor Lippi (PSDB) e percorreu todas as dependências do complexo de prédios da antiga Estação Ferroviária. Segundo Araújo, o Macs possui os requisitos para se transformar em um centro de referência no Interior na construção de um circuito cultural. “É um desafio do Estado para valorizar esse patrimônio arquitetônico e construir espaços de fomento e divulgação da produção contemporânea”, diz.

Figura 22: Fotos antigas do Armazém

Fonte: Museu Histórico Sorocabano. Autor desconhecido

A esquerda é possível ver o Armazém com arco pleno numa foto sem data e a direita, um pedaço dele ao fundo, numa foto de 1924. De acordo com o levantamento histórico do dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

Originalmente a construção apresentava aberturas em arco pleno em suas fachadas, como era bastante característico de edifícios desta função na virada do século XIX para o XX, e possuía uma cobertura formada por dois conjuntos de duas águas executadas em telhas cerâmicas e *sheds*. Ao longo dos anos o edifício sofreu alterações, sobretudo em suas aberturas, cujas formas se tornaram retilíneas ou foram mesmo vedadas - provavelmente no período em que são erguidos dois outros prédios germinados em sua extremidade leste, antes do final da década de 1940, para abrigar o Almojarifado e o Curso Ferroviário. Posteriormente (em torno da década de 1970), o prédio recebeu ainda um anexo para serviços em sua lateral. Isso implicou a alteração da fachada sul (voltada para a rua) e alterou a leitura do conjunto, por seu tratamento de baixa qualidade [...]

Ao pensar os diferentes destinos e usos do Armazém, de acordo com Luciana Valsechi⁴⁶, ele foi "instalado onde originalmente ficava a antiga Oficina [grifo do original], ao lado da estação". Já o prédio onde funcionou o curso ferroviário, de acordo com dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

Encerrando o renque de edifícios ladeando a estação ferroviária, o prédio do Curso Ferroviário, erguido [...] entre as décadas de 1920 e 1930 [...] Com pois pavimentos, a solução estrutural reflete padrões mais modernos de construção e que se alargavam no período: estrutura independente (laje, viga e pilar), vedada por alvenaria de tijolos e marcado por aberturas de traços retos, além da linguagem austera, desprovida de ornamentos. Assim como o Almojarifado, no

⁴⁶ Esse documento é um levantamento histórico e particular da arquiteta Luciana Valsechi, conselheira do CMDP.

âmbito do projeto do MACS ampliações ou vedações das aberturas que romperam com o partido serão revertidas.

De acordo com os levantamentos feitos por Luciana Valsechi, as aulas teóricas eram ministradas no pavimento superior do prédio e as práticas no piso térreo. A arquiteta fez esse estudo dos prédios, pouco tempo antes da ocupação das intervenções no prédio pelo MACS e, assim definiu de forma resumida o estado de conservação constatado por ela (VALSECHI, 2008, p.16-17):

Quanto ao conjunto formado pelos edifícios Armazém de Abastecimento, Almoxarifado e Curso Ferroviário [...], podemos sintetizar da seguinte forma: Inicialmente, existia apenas a antiga Oficina, com suas esquadrias em arco pleno, e cobertura formada por dois conjuntos de duas águas executados com telhas cerâmicas e *sheds*. Posteriormente, quando os trabalhos passaram a ser executados nas modernas oficinas situadas atrás do prédio principal da estação, a construção passou a abrigar o Armazém de Abastecimento. E ele foi ampliado para o fundo, onde funcionou o Almoxarifado e o Curso Ferroviário. Suas fachadas foram completamente modificadas. As antigas esquadrias em arco pleno deram lugar a outras retangulares e muitas delas foram substituídas por portas para facilitar a entrada e saída de mercadorias, tanto do Armazém de Abastecimento, quanto do Almoxarifado.

Figura 23: Foto externa do Prédio do Curso Ferroviário, 2008

Fonte: Luciana Valsechi (arquivos pessoais)

Na sequência - da esquerda para a direita e de cima para baixo, uma seleção de problemas estéticos e estruturais encontrados por Valsechi (2008, p.18-25):

Última Ampliação (anexa ao Armazém) – Ausência de preocupação com a estética"; Partes faltantes das esquadrias (moldura, caixilho e vidros); Piso e Paredes do Almoxarifado – danos causados pela

umidade e Estrutura da cobertura do Armazém escorada devido ao mal estado de conservação (umidade e cupim).

Figura 24: Fotos de problemas estruturais e conservação dos prédios (1 e 2), 2008

Fonte: Luciana Valsechi (arquivos pessoais)

A ocupação desse espaço se deu por uma oportunidade pontual e de espaço ocioso disponível, sem uma ligação com a história ferroviária do local. As lembranças da era ferroviária ficam por conta da fachada, localização e características arquitetônicas dos prédios. Não há menção quanto a herança ferroviária dos edifícios e nem uma única menção a esse passado no sítio oficial do MACS na internet (MACS, 2017). Algumas fotos da reforma dos prédios em que o anexo mais recente (provavelmente erguido na década de 70) e que contrastava com o restante do conjunto foi demolido. O teto, então de madeira foi todo retirado e substituído por uma estrutura com um desenho semelhante, porém, em estrutura metálica.

Figura 25: Fotos das reformas para abrigar o MACS, sem data

Fonte: Cristina Delanhesi (arquivos pessoais)

O piso em taco foi retirado e substituído por cimento polido, provavelmente, mais adequado a grande circulação de pessoas. Parte das paredes foram descascadas e retirado o reboco que recebeu um revestimento em gesso.

Figura 26: Foto da fachada do MACS, após as reformas em 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

A esquerda, Barracão Cultural, Estação e o Armazém, ao fundo. A direita, fachada do MACS com a parte que destoava já demolida. Abaixo, foto da sala principal de exposição do MACS e na sequência, projeto de ampliação iniciado em 2013 e inconcluso.

Figura 27: Foto Sala de exposições e projeto de ampliação, 2013

Fonte: Pedro Negrão, 2013.

Figura 28: Ficha do prédio 03

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana foi constituído em 1997 com a missão prioritária de recuperação e salvaguarda do patrimônio ferroviário da cidade, conservação de documentos, livros, plantas, mapas e objetos da ferrovia. Ocupa uma antiga residência para chefes da Estrada de Ferro, localizado na Praça Maylasky e de frente à Estação Ferroviária.

De acordo com dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64201/2011):

A antiga residência, que abriga hoje o Museu Ferroviário de Sorocaba, possui um pavimento elevado sobre um porão alto. As fachadas são marcadas pelas janelas de perfil vertical, com alguns ornamentos elevados em argamassa, e pela cobertura de várias águas, que compõe uma linguagem típica de *chalets* [...].

Internamente, a estrutura está em ótimo estado de conservação e guarda, inclusive em seu porão recuperado, um significativo acervo de mobiliário e equipamentos da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. Tal uso dialoga de forma direta com o edifício onde está e com o complexo ferroviário à volta, e exerce um relevante papel em valorizar a memória ferroviária, exibindo objetos e documentos afeitos ao trabalho operário, à história institucional da empresa e mesmo de parte do desenvolvimento ferroviário de São Paulo [...].

Foram realizadas alterações pouco significativas no prédio, com a exceção da eliminação de um banheiro que sobressaía do prédio e não havia informações se esse cômodo era da construção original. Aparentemente outras construções menores foram demolidas para dar visibilidade ao prédio principal, o que dá para inferir pela quarta foto de cima pra baixo, da esquerda para a direita. É muito bom o estado de conservação do prédio, apenas as venezianas das janelas precisam de cuidados.

Figura 29: Alterações prediais para sediar o Museu da EFS, sem data

Fonte: Museu Ferroviário. Autor desconhecido.

Figura 30: Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Na foto da esquerda, entre a janela e um armário, havia uma espécie de balde com a maioria das plantas arquitetônicas da Sorocabana. Graças a esse acondicionamento, os desenhos estavam recebendo umidade do solo e se deteriorando. As únicas cópias eletrônicas de parte desse material foram providenciadas pelo pesquisador desse projeto.

Figura 31: Ficha prédio 05

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O Instituto de arquitetos do Brasil é uma associação da sociedade civil, de caráter cultural, sem fins econômicos ou lucrativos. Entre suas missões estão a defesa dos interesses dos profissionais arquitetos, representar o pensamento da classe, promoção do desenvolvimento profissional etc. Existem várias representações espalhadas pelo país, como no caso da sede em Sorocaba que atualmente ocupa o "Chalé Francês", uma antiga residência de chefes da Estrada de Ferro, localizado na Praça Mayalasky e de frente à Estação Ferroviária.

De acordo com Luciana Valsechi, responsável pelo restauro do prédio, o IAB núcleo Sorocaba, procurava um local para a construção de uma sede e pensaram, num primeiro momento, em utilizar um prédio histórico chamado de Casa de Espanha, erguida pelos imigrantes espanhóis no bairro do Além Linha e que estava deteriorada. Assim que a comunidade espanhola soube dessa intenção, se organizaram para restaurar e efetivamente ocupar o prédio. Com esse movimento, voltaram os olhos para o "Chalé Francês", que também estava abandonado, deteriorado e com moradores de rua habitando o porão⁴⁷.

As obras tiveram início em 2007, quando foi apresentado ao então prefeito de Sorocaba, Vitor Lippi (PSDB), as intenções de ocupação, restauro e manutenção, "que ficou animado com a proposta e organizou uma recepção na prefeitura, com empresários da cidade que se pré-dispusessem a investir, uma vez que a Prefeitura não poderia desprender verbas, mas entrou como parceiro⁴⁸". De acordo com

⁴⁷

Informação verbal de Luciana Valsechi, dia 07/03/2016.

⁴⁸

Informação verbal de Luciana Valsechi, dia 07/03/2016.

documento elaborado pelo IAB como parte de apresentação da ação e forma de angariar parceiros:

O CHALÉ FRANCÊS, casarão situado em frente à Estação Ferroviária de Sorocaba, tem data provável de 1910 e, mesmo não tendo sido ainda efetivamente tombado pelo patrimônio⁴⁹, tem seu valor histórico reconhecido e respeitado. Ficou assim conhecido por causa das telhas francesas usadas no amplo telhado, mas principalmente por seus aspectos formais e decorativos que refletem uma inspiração bucólica e romântica, característica dos chalés alpinos e residências de campo francesas. Mas tem na realidade arquitetura inglesa como as demais estações ferroviárias da época [...] Assim, nasce o PROJETO IAB CULTURAL que visa garantir o restauro, manutenção e a preservação deste edifício, através do cumprimento de um de seus maiores compromissos com a cidade: zelar pelo seu patrimônio histórico, artístico, cultural, ecológico e paisagístico, promovendo e incentivando cultura e conhecimento. O Chalé Francês sempre foi para nós arquitetos, muito mais que uma simples sede do instituto. Estamos criando lá um novo espaço, aberto ao público, integrado ao Museu Ferroviário e ao futuro Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS), que ocupará um galpão da Estação Ferroviária. É o início de um núcleo de cultura e arte para Sorocaba e região (documento IAB, arquivos particulares cedidos por Luciana Valsechi)

A primeira etapa das obras contou com a contribuição financeira de empresas tradicionais da cidade, como a Construtora Julio & Julio, Construtora Alavanca, Splice, Premodisa, Tertecman, Pratic Service, Minercal, e Comercial Sete Belo. A segunda etapa, contou com o apoio via materiais e prestação de serviços das empresas Portobello Shop, Hidráulica Rei, Alberflex, La Boutique Revestimentos, Acqua Design, Comagra, Marmoraria Mendes, JJ Lustres, Luminarea, Monteiro Sistemas de Irrigação, Morarte, Index Vidros, Latuf Seguros, Flora Morumbi, entre outros.

Todas empresas listadas como parceiras, são ligadas ao setor da construção civil e frequentemente contratadas pelos arquitetos de Sorocaba para o fornecimento de matérias primas e serviços de seus projetos, o que pode ter facilitado o interesse em investir, com vistas a manutenção de um bom relacionamento e negócios futuros. A Prefeitura aparece como parceira em todas as etapas, como apoio técnico e institucional. As obras efetuadas, de acordo com o IAB, foram:

⁴⁹ Nessa etapa da pesquisa e pela data do documento o Chalé Francês ainda não havia sido tombado, o que aconteceu no mês de março de 2016 pelo CMDP.

A primeira etapa das obras, concluída em 2009, incluiu a reconstrução do telhado, recuperação parcial de calhas, dos forros de madeira dos beirais, restauração de esquadrias de madeira (pinho de Riga e peroba) e da fachada. Além disso, foram feitas prospecções da pintura interna, onde foram encontradas, sob a tinta atual, ricas pinturas decorativas com motivos florais, no estilo *art nouveau*. Na segunda etapa do restauro, concluída em 2010, a edificação contou com obras que incluíram novas instalações hidráulicas e elétricas, iluminação, forros de gesso, adequação da pintura interna, paisagismo e criação de deck externo.

E na terceira e última etapa das obras, concluímos a recuperação de itens como: forro da varanda, piso de madeira das salas, vidros e divisórias dos banheiros, mas principalmente as obras do subsolo da residência que encontrava-se inabitável (sem instalações elétricas ou hidráulicas, apenas no chão de terra). Com as obras concluídas em dezembro de 2012, ele conta agora com infra-estrutura completa (cozinha, bar, depósito, sanitários e salão) para a realização de pequenos eventos. Trata-se de um espaço interessantíssimo, onde podemos visualizar toda a estrutura e fundação da residência, com suas largas paredes e pilares de alvenaria de tijolos maciços aparentes (arquivos particulares, cedidos por Luciana Valsechi)

Segundo Luciana Valsechi, o único item que deliberadamente não foi seguido do original foram as cores das janelas, que recebiam uma cor verde escura e que, após o restauro especializado das persianas e a constatação da sua beleza, optou-se por manter a cor da própria madeira. De acordo com o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204-2011):

De forma geral, o projeto respeitou as características da residência, e demonstrou preocupação em deixar evidências das prospecções pictóricas empreendidas nos diversos cômodos - registrando a presença de pinturas e cores antigas, favorecendo uma leitura histórica do edifício.

Igualmente a ocupação desse prédio, num primeiro momento atendeu a uma urgência do IAB por uma sede própria e que pudesse comportar suas atividades, aparentemente, sem uma pré-definição com o local em si ou com suas representações. Isso fica claro pelo interesse num primeiro momento pela Casa de Espanha, ligada a história da imigração na cidade, ainda que esse processo tenha ligações com a industrialização da cidade e tangencie com a própria história da Sorocabana. De qualquer forma o serviço executado pelo IAB na conservação da memória ferroviária foi notável e os documentos do IAB mostram o minucioso cuidado com a busca pela originalidade da construção, entrevistas, coleta e cópia de

fotografias dos antigos moradores da residência e o registro dos depoimentos dessas pessoas, a fim de confirmar dados do *chalet*.

Figura 32: Fotos do "Chalé Francês", antes da reforma, 2008

Fonte: Luciana Valsechi (arquivos pessoais)

Figura 33: Fotos da segunda etapa das obras no "Chalé Francês", 2009

Fonte: Luciana Valsechi (arquivos pessoais)

Figura 34: Fotos da terceira etapa de restauro do "Chalé Francês", 2010

Fonte: Luciana Valsechi (arquivos pessoais)

É possível ver pelas fotos acima, também, a criação de uma ambientação que valorizasse o prédio, além de adaptações com vistas a acessibilidade (terceira e quinta foto, da esquerda para à direita e de cima para baixo). O porão da residência foi escavado cerca de cinquenta centímetros a mais que na construção original, para melhorar a circulação e possibilitar o seu uso (quarta foto).

Figura 35: Montagem de fotos de alguns eventos do "Chalé Francês"

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 36: Ficha prédio 06

Fonte: Luciano Rodrigues Leite

Esse é o prédio mais antigo do complexo ferroviário da EFS e "foi um marco na construção civil sorocabana [...] [pois] foi o primeiro edifício construído [...] em alvenaria de tijolos, em substituição a antiga de taipa" (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011). Passou ao longo da sua história por algumas alterações, até chegar a forma definitiva que tem hoje e que adquiriu da última ampliação entre da década de 1930. De acordo com o dossiê estadual (*idem):

[...] a conformação atual da Estação de Sorocaba, é resultado de uma grande reforma do prédio em 1929, inaugurada em janeiro de 1930 e que a tornou uma das maiores da linha, e de uma ampliação subsequente entre os anos 1930 e 1940. O edifício original, já com dois pavimentos, teve seus corpos laterais ampliados, sofreu alterações nas envasaduras e foi dotado de uma nova plástica, marcada por uma ornamentação mais rebuscada, de repertório eclético. A imagem resultante possui traços semelhantes, embora resguardada a grande diferença nas proporções e requinte, á plástica utilizada na Estação Sorocabana em São Paulo [...]

De acordo com o levantamento feito por Valsechi (2008, p.16):

Hoje, a prédio principal da Estação apresenta exatamente as mesmas características de 1936 em termos de volumetria e composição das fachadas, mas sofreu inúmeras alterações internas, principalmente no que diz respeito a usos, revestimentos de piso e forro. Principalmente no pavimento térreo.

O dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011) traz a reprodução de cerca de dez reportagens que tratam da depredação e deterioração do prédio da Estação, um ofício da Procuradoria da República cobrando ações contra o abandono do prédio e Boletins de Ocorrência, devido a peças, sobretudo de bronze, furtadas da Estação. Traz ainda, o movimento da sociedade cobrando o tombamento do prédio e envolvimento do poder público na conservação, como os "Amigos da

Estação", a ASI - Associação Sorocabana de Imprensa e o IHGGS - Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba, entre outros. Reportagem do Jornal Cruzeiro do Sul (2001) numa matéria com o título "Grupo cobra preservação do prédio da Sorocabana", traz esse envolvimento:

Com a proposta de conscientizar a comunidade para a importância de preservação do prédio da desativada Estação Ferroviária de Sorocaba foi lançada ontem o movimento "Amigos da Estação". Ferroviários aposentados, artistas e políticos participaram do ato realizado na área em frente ao imóvel [...] A próxima etapa da mobilização conta com a criação de uma comissão que deverá interceder junto aos poderes competentes com a finalidade de agilizar o processo de tombamento e pensar a ocupação do imóvel (15 de Agosto de 2001, caderno Cidades, p.A8)

O dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011) destaca que:

Funcionou como uma estação tradicional até a implantação da operação, Ferrobán, que desativou o trem de passageiros da linha-tronco da EFS na data de 16 de janeiro de 1999. Ainda permaneceu prestando serviços para o trecho Sorocaba-Apiáí (o qual seguia pelo antigo ramal de Itararé), até 1º de março de 2001, quando esse trem também foi suprimido. O pátio e a estação estiveram abandonados e ameaçados até de demolição. No final de 2005, a Prefeitura Municipal de Sorocaba conseguiu negociar com a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) a compra e a posse provisória do prédio, o qual pretendia transformar em sede do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba. Em julho de 2011, o prédio recebeu o nome de Guarino Ferandes dos Santos, dirigente sindical, político, militante e filho de ferroviário [...]

No dia 13/10/15, a Prefeitura de Sorocaba divulgou que contratou a empresa responsável por fazer as obras de restauro da Estação e que as começariam até o final daquele mês, no entanto, ainda hoje não começou (SOROCABA, 2015):

A Secretaria da Administração (Sead) publicou na última sexta-feira (09), no Jornal "Município de Sorocaba", o edital de contratação da empresa que será responsável pela elaboração do projeto de reforma e restauro da Estação Ferroviária de Sorocaba. A empresa VEC Engenharia e Gestão Ltda. foi a vencedora do convite CPL nº 59/2015, orçado em R\$ 98.899,68. O valor é aproximadamente 11% abaixo do preço estimado no edital, que era de R\$ 111.231,41.

Figura 37: Estação Ferroviária de Sorocaba em 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2015.

Nas duas fotos de cima é possível verificar o estado de deterioração dos detalhes em arte do teto do saguão principal da Estação. Na terceira foto de cima para baixo, um cômodo interior em que um incêndio - contido a tempo - chamuscou algumas paredes, quando moradores de rua ocuparam o local. Na foto ao lado, a configuração arquitetônica atual da Estação, no primeiro plano a Avenida Afonso Vergueiro - foto tirada da Praça Matheus Maylasky, próxima ao Chalé Francês.

Durante alguns anos, a Prefeitura de Sorocaba utilizou a Estação para um evento especial de Natal e que já havia se tornado esperado por toda população, pela beleza do espetáculo chamado "Cantata de Natal". Era inspirado na tradicional Cantata de Natal da cidade de Curitiba. Em 2015, em razão da promessa do início das obras de restauro, esse evento foi realizado no Mosteiro de São Bento.

Figura 38: Fotos da Cantata de Natal, 2012

Fonte: Banco de Imagens da SECULT. Autor desconhecido.

Os eventos festivos propostos pela Prefeitura na Estação, para além do espetáculo, procuraram promover o patrimônio e levar novamente à população a fruí-lo de alguma maneira. Ao problematizar essa ação, pode-se pensar positivamente e enxergar uma atitude louvável ou, ao contrário, ver nela uma ocultação de preocupações importantes quanto ao seu estado de conservação, mesmo tendo sido o primeiro prédio tombado e de levantar questões pertinentes de formas efetivas de fazê-lo novamente um bem útil a população. Pode acabar promovendo com esses *shows* um tipo de "encenação do passado", tornando o edifício "uma tela oca" de suas representações e ao final "não temos uma compreensão profunda da história, recebendo em vez disso uma criação contemporânea, que é mais um drama e uma representação de costumes do que discurso crítico (HARVEY, 2006, p.86)

Figura 39: Ficha prédio 07

Uso Cultural, Casa de Espetáculo e Casa do Turista pela Prefeitura de Sorocaba
Prefeitura de SOROCABA	Secretaria da Cultura	<p>Prédio 07 - NP 410.161 Armazém de Bagagens</p> <p>Novo uso: Centro cultural, eventos e casa de informações turísticas</p> <p>Acesso: Local visível e com fácil acesso pela Av. Afonso Vergueiro</p> <p>Área construída: 1.237m²</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Esse prédio do Armazém de Bagagens é tão antigo quanto a própria Estação, aparecendo em registro fotográfico já em 1877. De acordo com o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

Desde 2012 o prédio é ocupado pela "Casa do Turista" e por atividades culturais da Prefeitura, após realização de projeto de recuperação que valorizou boa parte das características externas e internas do prédio, como os vãos e caixilhos. Contudo, manteve-se um volume anexo tardio na extremidade leste da fachada, sem que haja diferenciação entre este o prédio original. Internamente, o espaço é ocupado por atividades culturais e abriga uma pequena arquibancada para espetáculos. Parte do revestimento foi mantido descascado para evidenciar a técnica construtiva: embasamento em pedra e paredes de alvenaria de tijolo.

Figura 40: Barracão Cultural à esquerda, 1877

Fonte: Banco de imagens da SECULT, sem menção de autoria.

Figura 41: Barracão Cultural, 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

É bom o estado de conservação do prédio, que recebe diversas atrações artísticas, reuniões do conselho de cultura e sociais e alguns eventos da Prefeitura. Observa-se apenas goteiras em pontos isolados em dias de muita chuva e a manta que faria as vezes de um forro - entre as telhas e a estrutura - está se soltando.

Figura 42: Ficha prédio 08

Uso Residencial
Prédio 08 - NP 410.162 Armazéns Novo uso: imóveis ocupados, servindo como moradia Acesso: Local visível e com fácil acesso pela Avenida Afonso Vergueiro

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Esses prédios foram utilizados no passado como armazéns pela Estrada de Ferro Sorocabana, atualmente estão ocupados por famílias que estão utilizando o local como moradia.

Figura 43: Armazéns ocupados por famílias, 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Não há a menção dessas edificações no dossiê de tombamento do CONDEPHAAT, apesar de pertencerem ao conjunto da Sorocabana. Ao mesmo tempo, essa pesquisa não encontrou fotos antigas que possibilitassem uma leitura da originalidade construtiva frente as alterações empreendidas. De qualquer forma, pela área envoltório definida por esse órgão, essas construções apareceriam como

de não interesse ao tombamento. Apesar disso, as adaptações para servirem ao novo uso residencial são óbvias, como os portões de correr feitos de material metálico, chapas galvanizadas e grades de ferro.

Quando a maioria das fotos dessa dissertação foram tiradas, em 2015, um novo muro feito de tijolos furados estava sendo erguido por esses moradores, para isolá-los ainda mais da linha férrea. A situação deles, também, parece não ser confortável. Todas as vezes que tentei conversar com os moradores, eles sempre foram muito reticentes e se negaram a fazer qualquer tipo de comentário a respeito de suas ações ou das questões legais que envolvem a permanência no local.

Figura 44: Ficha prédio 13

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

A Associação Cultural Grupo Manto é constituído juridicamente como uma empresa privada sem fins lucrativos, fundada em 2006 sob o nome fantasia de Manto Cia. de Teatro. Se notabilizou na cidade por utilizar espaços não convencionais para o fazer teatral. Ocupa uma pequena parte do conjunto de Oficinas (parte destacada em laranja no mapa da página 82) que começou a ser construído em 1926 e finalizado no começo da década de 30 conforme o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

Trata-se do maior dos prédios do conjunto, cujas dimensões superam os 120 metros de comprimento por 90 metros de largura, superando o tamanho mesmo de quadras urbanas do centro de Sorocaba. A edificação consiste em um grande galpão totalmente executado em concreto, inclusive a cobertura e seus elementos de sustentação. Possui pé-direito bastante alto, de modo a comportar as "pontes rolantes", equipamentos responsáveis por deslocar de forma aérea peças, maquinários ou mesmo inteiros vagões e locomotivas ao longo do eixo central do prédio. O edifício é composto por um bloco central e dois adjacentes, cuja divisão interna se dá, exclusivamente, por uma linha de pilares. O pavilhão central

apresenta uma cobertura serrilhada com sheds e um pé-direito ligeiramente mais baixo que os dos blocos laterais; essa diferença de nível das coberturas é aproveitada para a iluminação natural, juntamente com grandes fachadas envidraçadas.

O levantamento feito pelo CONDEPHAAT não comprovou as atividades do Grupo Manto, portanto, não há a menção da atividade desse coletivo artístico no dossiê de tombamento e nem se seriam condizentes ao espaço.

Figura 45: Imagens das oficinas

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 46: Fotos internas das Oficinas

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2015

Figura 47: Fotos internas das Oficinas

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2015

Os prédios apresentam problemas de infiltração, com várias telhas quebradas, vidros faltando e grandes áreas com o reboco se soltando, como é possível verificar pelas últimas fotos da pg. 136. A grande maioria desse conjunto é utilizado como depósito de sucata, apenas uma pequena parte era operacional, onde eram utilizadas algumas máquinas de transformação mecânica como tornos, fresadoras etc, como é possível ver nas fotos um e dois - de cima pra baixo - da pg. 135. Poucas máquinas do conjunto revelado pela foto, funcionam, a maior parte delas está deteriorando, muitas sem motores, fios, componentes etc.

O Manto Cia. de Teatro ocupa uma pequena parte dentro desse conjunto, através de uma residência artística que teve início em 2011, com o espetáculo "Estações", montado e encenado dentro de um vagão de trem desativado da década de 1980, aproximadamente. Desde essa data, o Grupo tem utilizado diferentes partes conjunto que possam dialogar com as diferentes montagens.

Figura 48: Fotos do trem antes da reforma, 2012

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Essa ação foi autorizada pelos funcionários da ALL, em Sorocaba, que movimentaram o vagão do ponto onde estava e o "rebocaram" até a área solicitada pelo Grupo. A nova pintura, externa, foi feita gratuitamente pelos empregados da empresa, que se envolveram com o projeto.

Figura 49: Fotos da montagem após a reforma do trem, 2012

Fonte: Fábio Eloi, 2012

O projeto teve o apoio da LINC - Lei de Incentivo à Cultura, da cidade de Sorocaba e, após essa primeira experiência, o Grupo começa a se movimentar para continuar no espaço.

Após o espetáculo "Estações", o Grupo é novamente um dos vencedores da LINC, com a proposta de montagem do "O Amor de Benedicta" e, mais uma vez, a ALL cede um espaço para a montagem, dessa vez uma área semicoberta entre os prédios 13 e 14, por escolha do próprio Manto. Várias adaptações foram feitas, para dotar o local de condições de servir a uma apresentação de teatro.

Figura 50: Fotos da área escolhida antes das adaptações, 2013

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 51: Fotos das adaptações feitas no local, 2013

Fonte: Luciano Rodrigues Leite.

Pelas fotos das intervenções no local, é possível ver que o Grupo priorizou trabalhar com materiais que podiam ser encontrados na empresa, sem função operacional, como molas de trem para servir de suporte de "arquibancada", *pallets*, moldes para fundição de peças em madeira, cadeiras de madeira, etc; assim, a intenção era a de ressignificar objetos da ferrovia para novos usos.

Figura 52: Fotos da montagem do espetáculo "O Amor de Benedicta", 2013

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Após essas duas experiências bem sucedidas na ALL o Grupo monta o monólogo "Um dia de visita", dessa vez num pequeno barracão, dentro do conjunto das Oficinas. No mesmo ano é montado um outro espetáculo chamado "O pássaro azul", que percorria vários pontos do conjunto arquitetônico, além de receber inúmeros grupos de fora que viram a oportunidade em se apresentar ali. Nesse momento, o setor responsável pela imagem institucional da ALL na sede em Curitiba toma ciência das atividades em Sorocaba, o que não havia acontecido até então, ou, não haviam demonstrado interesse ou preocupação. O apoio sempre foi, no entanto, de deixar utilizar os espaços sem nenhum compromisso formal e assinado. Sempre foram cedidas áreas onde não havia atividade fabril.

No ano 2014 o Manto operou a grande maioria das intervenções no espaço para a montagem e incremento de suas atividades. Com mudanças estruturais, compra de equipamentos e acessórios e incluiu, uma nova reforma no trem - esse havia ficado novamente no tempo e deteriorado - montagem de duas salas de apresentações, uma maior e outra menor, reforma do telhado, instalação elétrica

adequada etc. Foram feitas algumas obras para garantir a acessibilidade as salas de apresentações. Algumas cadeiras que haviam sido relegadas, foram reformadas, limpas e reutilizadas para acomodar a plateia.

Figura 53: Obras de acessibilidade, reaproveitamento e reforma de cadeiras, 2014

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

A sala menor destinada às apresentações de espetáculos, estava repleta de materiais considerados como sucata pela Rumo/ALL, somado a sujeira, ao reboco da parede que ameaçava cair e a uma prateleira de concreto também instável. Obras foram feitas para resolver esses problemas.

Figura 54: Sala menor antes da reforma, 2014

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Todas as obras aconteceram com a supervisão da ALL/Rumo, apenas no que diz respeito a segurança dos operários que trabalhavam na execução dos trabalhos; mas, nunca houve objeções quanto as alterações ou questionamento no que diz respeito ao tipo de intervenção predial que estava sendo empreendida.

Figura 55: Resultado da reforma da sala menor, 2014

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Apesar do cuidado com a equipamentos e construções antigas, nunca houve um pedido do Grupo com relação ao órgão de proteção do patrimônio para empreender tais mudanças, ainda que o bom senso tenha prevalecido. O cômodo derrubado que estava em frente a janela (segunda foto de cima pra baixo da pg.143) era de bloco de cimento, denotando uma construção recente e feita sem critério, pois dividia a janela e estragava esteticamente a visão. A porta aberta na parede (penúltima foto acima) foi colocada também rasgando uma parede recente de bloco de concreto e a porta foi reaproveitada, pois fazia parte do espólio da ferrovia. Assim, manteve-se a harmonia do local.

Destinada às apresentações de espetáculos, recebeu inúmeras melhorias, como: limpeza, pintura, instalação elétrica, reforma de banheiros, varas de luz, praticáveis modais para construção de palco ou plateia, instalação de cortinas etc.

Figura 56: Fotos da reforma da sala maior, 2014

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O trem, após a temporada do espetáculo "Estação" em 2011, ficou novamente sujeito à ação do tempo e uma vez mais se deteriorou. Nesse período, o Grupo fez uma campanha de convencimento dentro da ALL para levar o trem para dentro do barracão, no que foi atendido apenas em 2014. Recebeu novas intervenções para servir a função de recepção para a plateia. Obras: troca do teto, troca do piso, colocação de janelas, forro dos bancos, construção de escada de acesso etc.

Figura 57: Fotos do trem depois da segunda reforma, 2014

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Após a compra da ALL pela Rumo, o futuro do Manto no espaço está incerto. A nova empresa, coloca como exigência a legalização das atividades no local, no entanto, a legislação (segundo a empresa), não permite que a concessionária ceda locais de prédios concedidos a ela, que não tenham como foco o trabalho ferroviário.

A vinda do Grupo para esse espaço se deu num primeiro momento por uma oportunidade de montar o espetáculo "Estações" dentro de um trem, compondo um cenário que somava ao texto da própria peça. Apesar de consonante com a área, não havia clara compreensão da importância daquele conjunto, nem tão pouco da

dimensão icônica e representativa daquele conjunto. Isso não se constitui um demérito, mas, pode ser sintomático de um sensação no geral de desconhecimento da própria história. Era comum ver o deslumbramento que o público tinha ao adentrar as oficinas da Sorocabana e dizer: "- que nem imaginava que havia isso em Sorocaba".

No início do mês de Abril o Grupo foi surpreendido pela notícia que suas atividades no local não estava mais autorizada pelo setor de Patrimônio da empresa e que uma nova autorização seria necessária. Foram feitos alguns contatos com os escritórios de Curitiba e São Paulo para contornar a situação e manter as atividades, que até o meio do mesmo mês redundaram em fracasso. No último contato recebido, houve um reforço das intenções e tratativas da prefeitura municipal e demais envolvidos para a transferência do conjunto para o poder local, de acordo com o e-mail abaixo:

Figura 58: Reposta das tratativas para a continuidade do Manto na Sorocabana

RES: Luciano / Grupo Manto - Sorocaba SP

Resposta do Sr. Emanuel Tavares Costa Júnior por e-mail em 12/04/2017

O desejo demonstrado pela nova administração municipal em assumir o conjunto arquitetônico, traz alguns questionamentos importantes, como a presença do secretário de planejamento e do prefeito e a ausência dos representantes que pensam o patrimônio (de acordo com as informações do e-mail, p.147). Reforça o

temor - apesar do tombamento dos prédios - da concretização da avenida proposta pelo Plano Diretor e, mesmo que pensem o uso da Sorocabana para "fins inclusive culturais", não promove nenhuma esperança quanto a esse fim, uma vez que a Estação Ferroviária, infinitamente menor, espera há anos por um restauro que permitiria a sua utilização efetiva. Não obstante, recentemente a Prefeitura também incluiu esse equipamento (Estação Ferroviária) como possível ponto de embarque para integrar a rede do VLT.

4.2. Demais prédios, usos originais e diversos

Figura 59: Ficha prédio 13, 2015.

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Aparentemente o estado de conservação do prédio é bem ruim, com várias telhas se soltando. Ele é todo de estrutura metálica e sua extensão vai desde o prédio do curso ferroviário até praticamente metade do prédio do armazém de bagagens. Na época em que essas fotos foram tiradas, havia vários trens há muito tempo abandonados no local, que foram tirados após ameaça de processo por parte da Prefeitura de Sorocaba. Esse equipamento está sem nenhum uso e localizado na área envoltória do tombamento.

Figura 60: Ficha prédio 09

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Esse prédio foi construído para servir a função de escola de primeiro grau ou equivalente na época, para filhos dos funcionários da ferrovia. Ainda hoje funciona como escola, atualmente sob responsabilidade do município e não mais apenas para os filhos de ferroviários, mas, atende a toda a sociedade. De acordo com o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 54204/2011):

O edifício da hoje escola municipal, em bom estado de conservação, possui dois pavimentos, cuja entrada no térreo é demarcada por pequeno alpendre semicircular. As duas asas (leste e oeste) do prédio dão acesso ainda, nos fundos, a outros dois blocos contíguos. As fachadas espelham a austeridade da arquitetura de todo o conjunto das oficinas ferroviárias, com envasaduras em ritmo retangular que se distingue dos edifícios do trabalho. No interior, um busto de Mathues Maylasky se destaca no hall de entrada.

Surgiu recentemente (2017) uma tensão, com a possibilidade dessa escola deixar de ser municipal e seu prédio servir as instalações do IFSP - Instituto Federal

de Educação, Ciência e Tecnologia - para cursos seus cursos. Essa entidade já detém a posse dos prédios 10 e 11.

Figura 61: Ficha prédios 10 e 11

Futuro Uso Educacional
Prédio 10 - NP 410.251 Refeitório FEPASA
	Prédio 11 - NP 410.250 Superintendência Regional
	Novo uso: futuro uso como Escola de Ensino Superior
	Acesso: Local pouco visível, com fácil acesso pela Rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O IFSP é uma organização de ensino superior do governo federal, focado principalmente em cursos tecnológicos.

Os prédios estiveram durante algum tempo de posse da Prefeitura de Sorocaba, com promessas implantação de um centro cultural no local. Com o tempo e como os prédios não foram utilizados, a Prefeitura os devolveu para a União, que por sua vez, os repassou para o IFSP. Algumas irregularidades puderam ser observadas desde a posse desse órgão, como o desrespeito com a questão do estudo do tombamento do prédio, uma vez que todas as janelas originais foram tiradas sem a consulta de nenhum órgão de proteção ao patrimônio, móveis da antiga FEPASA foram estocados no prédio 10, de forma irregular, muitos simplesmente jogados do segundo andar do prédio, etc. Após denúncias, as obras foram paralisadas.

Figura 62: Fotos do Prédio 10 "Refeitório FEPASA", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Na foto acima, da direita, é possível ver uma técnica construtiva de teto pouco habitual e muito bonita esteticamente. Abaixo do teto, foco da foto, é possível notar um pouco a forma nada organizada ou cuidadosa em que os móveis foram "guardados". Como o prédio não possuía segurança a grande maioria dos móveis foram roubados e, como resultado, o prédio está praticamente vazio.

Figura 63: Fotos do prédio da "Superintendência Regional", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Nas duas primeiras fotos acima, o prédio ainda com as janelas originais. Na sequência, a retirada delas e pedaços de móveis ao chão na penúltima foto. A última foto apresenta a fachada do prédio, já sem nenhuma janela. Todas as vezes que

essas fotos eram tiradas, os operários se "escondiam" e só recoçavam o trabalho ao se sentirem seguros que não eram mais fotografados ou filmados. Esse *modus operandi* gera mais um temor, caso o órgão venha a tomar posse também da Escola Maylasky, no que diz respeito ao cuidado adequado com um bem patrimonializado.

De acordo com o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011), a respeito do prédio da Superintendência Regional:

Edifício de dois pavimentos construído entre o final da década de 1940 e início da década de 1960 para abrigar funções administrativas da EFS, posteriormente sediou a Superintendência regional FEPASA/RFFSA. No centro da fachada racionalista de aberturas horizontais com ampla caixilharia na arquitetura modernista, o prédio exibe os mesmos aspectos da funcionalidade já adotada nas oficinas, com plantas livres de obstruções, apenas marcadas pelos pilares que sustentam a laje da cobertura.

O início das obras nesse prédio foram operadas sem a autorização de nenhum órgão de proteção ao patrimônio e foi um dos motivos que levaram ao tombamento dos prédios das oficinas da Sorocabana municipalmente. O dossiê do CMDP traz as denúncias de "depredação" e as tentativas de contato com os responsáveis pela obra. De acordo com informação verbal da responsável pelos processos de tombamento, no entanto, "as alterações só foram paralisadas por que a obra não tinha alvará, ou seja, via Secretaria de Obras, pois, nem via Ministério Público e nem a denúncia no CONDEPHAAT surtiram algum efeito eficaz"⁵⁰.

⁵⁰

Informação verbal da diretora de patrimônio da Secretaria da Cultura, dia 15/03/2016.

Figura 64: Ficha prédio 12

Guarita	
	Prédio 12 - NP 410.249 Uso atual: sem uso Acesso: Local pouco visível, com fácil acesso pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O DNIT é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes e tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação. A esse órgão ficou a responsabilidade do inventário do patrimônio ferroviário e a destinação de muito dos seus imóveis.

Aparentemente é ótimo o estado de conservação dessa Guarita, que não está em uso e fica bem no meio da Rua Paissandú, separando a Sorocabana do Bairro. Esse é um prédio que aparece como não operacional para a ALL, portanto, não está sob sua responsabilidade e sim, sob a do DNIT.

Figura 65: Foto Guarita, 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 66: Ficha prédio 14

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Fundada em 1997, como Ferrovia Sul Atlântico, foi uma das companhias a assumir os serviços ferroviários no Brasil após o processo de privatização do setor. Nesse ano obtém o direito de explorar com exclusividade a Malha Sul dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em 1998 passa a operar a parcela Sul da Malha Paulista e a adotar o nome de América Latina Logística S.A. Adquiriu em 2006 a Brasil Ferrovias (Ferrobán e Ferronorte) e a Novoeste, operadoras das ferrovias nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo, passando, assim, a atender até o Porto de Santos. Em 30/10/2014 a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT - aprova a incorporação das ações da ALL pela Rumo Logística Operadora Multimodal S.A e passa a operar como RUMO ALL.

Visualmente é muito ruim o estado de conservação desse prédio, com grandes áreas do reboco se desprendendo, telhas de cerâmica despencando e parte do telhado desabando; inclusive, parte dele veio abaixo na semana em que essas fotos foram tiradas, ficando escorado na parede. Com muitos vidros quebrados e arbustos crescendo entre os tijolos, também. De acordo com o dossiê estadual (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011):

O edifício é constituído por dois blocos contíguos, o oeste recuado em relação ao leste, com a mesma técnica construtiva e linguagem austera que a das Oficinas de Locomotivas: estrutura em concreto, vedos em alvenaria de tijolos, fachadas marcadas por amplos caixilhos de ferro e vidro e revestimento de argamassa lisa, com marcações verticais da estrutura. A divisão interna se dá exclusivamente por uma linha de pilares, apresentando ainda uma pequena cabine de madeira suspensa e um volume de vestiário.

Figura 67: Fotos do prédio de "Manutenção de Equipamentos", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Na primeira foto da esquerda, de cima para baixo, é possível ver o espaço entre os barracões por onde, de acordo com o que está desenhando no projeto do Plano Diretor, passaria a avenida. Como dito anteriormente esse espaço é de apenas 7,6 m, insuficiente para tal operação. Ao mesmo tempo o telhado do prédio está ruindo, o que pode corroborar a esse projeto urbano, uma vez que com as chuvas sucessivas, pode comprometer em definitivo seu uso e condená-lo.

Figura 68: Ficha prédio 15

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 69: Fotos do prédio do "Depósito", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Não foi possível fotos internas desse prédio, por questões de segurança e por que não havia chaves para abri-lo, o que também denota o seu não uso. Pelas fotos é possível ver que o mato pode comprometer sua estrutura, até mesmo pela vegetação que cresce no telhado, o que provavelmente está favorecendo infiltrações. Algumas peças de trem, feitas de material plástico estão armazenadas contiguamente ao prédio, como é possível ver na primeira e na segunda foto de cima para baixo.

Figura 70: Ficha prédio 16

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 71: Fotos do prédio de "Depósito II", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O conjunto das fotos mostra que o prédio está sem uso, com vários pontos de infiltração, vidros quebrados, óleo velho se espalhando pelo chão e contaminando o solo, apesar de igualmente tombado, de acordo com a área envoltória.

Figura 72: Ficha prédio 17

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 73: Fotos do prédio "Lavagem de Vagão", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Esse prédio, apesar do estado aparente de abandono, estava em uso em 2015 quando essas fotos foram tiradas, exercendo a mesma função original de lavagem de vagões. Esse prédio, pela interpretação do traçado da avenida prevista no Plano Diretor teria que ser derrubado.

Figura 74: Ficha prédio 18

Uso Industrial e Operacional Logístico
<p>Prédio 18 - NP 410.232 Ferrara</p> <p>Uso atual: depósito de máquinas antigas e sucata</p> <p>Acesso: local pouco visível, com acesso mais fácil pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú</p> <p>Área: 3.018m2</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 75: Fotos do prédio da "Ferraria", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Esse prédio estava sendo utilizado exclusivamente como depósito de peças e móveis sucateados pela ALL e as fotos permitem a mesma interpretação quanto a problemas de infiltração devido as telhas que se soltaram, mato crescendo nas estruturas e entorno, etc.

Figura 76: Ficha prédio 19

Uso Industrial e Operacional Logístico
<p>Uso industrial e operacional logístico Prédio 19 - NP 410.230 Manutenção Mecânica Uso atual: Manutenção Mecânica 01, o mesmo uso. Manutenção Mecânica 02, depósito de sucata Acesso: local pouco visível, com acesso mais fácil pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 77: Fotos do prédio de "Manutenção Mecânica I", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Figura 78: Fotos do prédio de "Manutenção Mecânica II", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

O prédio de Manutenção Mecânica 1 estava em uso em 2015 pelo setor de manutenção industrial da ALL e era ótimo o seu estado de conservação. Já o prédio de Manutenção Mecânica 2 estava sendo utilizado como depósito de peças sucateadas e seu estado aparente de conservação era muito ruim, com o reboco se descolando das paredes, vidros e telhas quebradas.

Figura 79: Ficha prédio 20

Uso Industrial e Operacional Logístico
<p>Prédio 20 - NP 410.229 Depósito de Materiais Novo atual: mesmo uso, depósito Acesso: Local pouco visível, com acesso mais fácil pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú Área: 587 m2</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 80: Fotos do prédio "Depósito de Materiais", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

As fotos permitem a visualização de mais um exemplo de prédio utilizado como depósito de peças sucateadas de trem, tambores de óleo pela metade, telhas e vidros quebrados, além de mato crescendo no interior do prédio. Não havia nem ao menos trava no portão de entrada ao prédio, ficando o tempo todo exposto a entrada de qualquer pessoa.

Figura 81: Ficha prédio 21

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 82: Fotos do prédio "Casa de Força", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Esse prédio continuava com o seu uso original de Casa de Força e, por isso, o seu estado aparente de conservação era bom. Apenas alguma infiltrações pontuais ou pontos específicos em que o reboco estava se soltando, como é possível ver na quarta foto de cima para baixo. Única alteração de uso é que no seu interior havia grandes compressores que abasteciam todo o conjunto com ar comprimido, mas, que não estavam mais sendo utilizados.

Figura 83: Ficha prédio 22

Uso Industrial e Operacional Logístico
<p>Prédio 22 - NP 410.219 Metalação</p> <p>Uso atual: Depósito de materiais diversos, alguns em bom estado, como cadeiras, mesas, armários etc</p> <p>Acesso: Local pouco visível, com acesso mais fácil pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú</p> <p>Área: 962 m2</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 84: Fotos do prédio "Metalação", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Prédio sem uso, com peças sucateadas espalhadas e jogadas sem critério e os mesmos problemas de telhas se soltando e vidros quebrados.

Figura 85: Ficha prédio 23

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 86: Fotos do prédio "Transporte Interno", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

As fotos permitem a interpretação de mais um prédio sem uso, com muito material considerado inservível, com documentos, mobiliário e toda sorte de material estocado de forma irregular e sem nenhum cuidado, como é possível ver na primeira foto da esquerda de cima para baixo.

Figura 87: Ficha prédio 24

Uso Industrial e Operacional Logístico
<p>Prédio 24 - NP 410.220 Fundição</p> <p>Uso atual: sem uso, vazio</p> <p>Acesso: Local pouco visível, com acesso mais fácil pela rua Moacyr Figueira ou Rua Paissandú</p> <p>Área: 2.964 m²</p>

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 88: Fotos do prédio "Fundição", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio sem uso algum e totalmente vazio, porém, sem problemas estruturais aparentes, como o conjunto das fotos permite verificar.

Figura 89: Ficha prédio 25

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 90: Fotos do prédio do "Escritório", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Esse prédio era utilizado pela equipe administrativa e de operação logística local da ALL e seu estado aparente de conservação era muito bom. Não foram permitidas fotos internas, onde além das baias de escritório, havia uma sala com uma grande quantidade de desenhos técnicos, sala de reuniões etc. De acordo com o dossiê estadual de tombamento (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011), não foram notadas modificações importantes para o prédio servir a função administrativa o que subentende-se que o uso seria condizente.

Figura 91: Ficha prédio 26

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 92: Fotos do prédio "Caldeiraria", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Esse prédio aparece como de não interesse ao tombamento estadual, pois:

[...] verificou-se que parte dessa área é ocupada por edifícios de etapas muito posteriores (anos de 1970 e 1980) [...] Trata-se de galpões pré-moldados de estrutura e vedação metálicas que podem facilmente ser desmontados de acordo com a demanda ferroviária (CONDEPHAAT, Proc. 64204/2011).

O prédio estava em uso industrial pela ALL ou por empresas terceirizadas, todas exercendo a função de reparos de vagão de trem. Em 2015 era muito bom o seu estado de conservação.

Figura 93: Ficha prédio 27, "Usinagem de Rodeiros", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Por ser contíguo ao Prédio 26 Caldeiraria, com as mesmas características e de não interesse ao tombamento, não é mencionado de forma particular no dossiê estadual. Estava em uso com a função de usinagem de rodeiros pela ALL e era muito bom o seu estado de conservação.

Figura 94: Ficha prédio 29, "Demolição de Vagões", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Prédio sem uso, com composições sucateadas em seu interior, sem menção pelo dossiê estadual e sem interesse ao tombamento.

Figura 95: Ficha prédio 30

Uso Industrial e Operacional Logístico
Prédio 30 - NP 410.181 Pintura Uso atual: o mesmo uso, pintura Área: 3.240 m2

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 96: Fotos do prédio "Pintura", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Prédio em uso pela ALL em 2015 para a pintura de vagões, sem menção pelo dossiê estadual e sem interesse ao tombamento. Seu estado aparente de conservação era bom, sem infiltrações ou problemas estruturais.

Figura 97: Ficha prédio 31

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 98: Fotos do prédio "Galpão Metálico", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédios de estruturas metálicas, boa parte sem telhado e com vegetação crescendo em seu interior, estocando sucatas e veículos quebrados. Sem interesse ao tombamento estadual e sem menção a eles no dossiê do CONDEPHAAT.

Figura 99: Ficha prédio 32

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 100: Fotos do prédio "Vestiário e WC", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio em alvenaria, sem uso ou interesse ao tombamento estadual e com alguns problemas estruturais dado ao abandono, conforme a interpretação das fotos.

Figura 101: Ficha prédio 33

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 102: Fotos do prédio "Galpão Metálico", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio sem uso, sem menção pelo dossiê estadual e sem interesse ao tombamento. Alguns problemas estruturais (terceira foto de cima para baixo) e óleo de máquina contaminando o solo, de acordo com quarta foto de cima para baixo.

Figura 103: Ficha prédio 34

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 104: Fotos do prédio "Depósito", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio sem uso, inclusive com mato alto dificultando o seu acesso, como é possível verificar na primeira foto à esquerda e de cima para baixo. Sem interesse ao tombamento pelo CONDEPHAAT e sem menção a ele no dossiê.

Figura 105: Ficha prédio 35. Fotos do "Escritório da Via Permanente", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 106: Ficha do prédio 36. Fotos do "Escritório da Via Permanente", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017

Prédios recentes feitos em alvenaria, piso cerâmico e janelas de estrutura metálica ou vidros temperados (os que sobraram). Muito provavelmente foram erguidos pela ALL, mas, abandonados ao longo da sua operação na cidade. Totalmente sem uso, como as fotos permitem verificar e sem interesse da sua permanência de acordo com o dossiê de tombamento estadual.

Figura 107: Ficha prédio 37

Uso Industrial e Operacional Logístico
Prédio 37 - NP 410.167 Depósito Uso atual: mesmo uso, depósito Área: 163 m2

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 108: Fotos do prédio "Depósito", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio em uso pela ALL em 2015 para a guarda de ferramentas pequenas, como pás, enxadas, cortadores de grama, etc. Sem menção ou interesse ao dossiê de tombamento. Ao lado do depósito (primeira foto da esquerda) há um pernoite, utilizado por funcionários em trânsito como maquinistas e demais funcionários responsáveis por manutenção de vias.

Figura 109: Ficha prédio 38

Uso Operacional pelo DNIT
Prédio 38 - NP 410.212 Depósito Uso atual: mesmo uso, Depósito Área: 895 m2

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 110: Fotos do prédio "Depósito", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio sob a administração do DNIT. Não havia chaves ou formas de entrar no prédio para identificar os materiais guardados em seu interior, muito provavelmente com peças antigas ou sucateadas. Construções sem interesse para o tombamento. Havia seguranças que garantiam a integridade do que estava guardado, no entanto, desde 2016 esse serviço de guarda patrimonial foi dispensado.

Figura 111: Ficha prédio 39

Uso Operacional pelo DNIT
Prédio 39 - NP 410.213 Almojarifado Uso atual: mesmo uso, Almojarifado Área: 7.988 m ²

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 112: Fotos do prédio "Almojarifado", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Prédio que apesar de estar sob a administração do DNIT, estava emprestado a ALL para servir a função de Almojarifado. Não foi autorizada fotos internas, mas, os materiais estocados eram para reposição de peças e insumos a operação logística da empresa. Seu estado de conservação aparente era muito bom e igualmente não aparece como de interesse ao tombamento.

Figura 113: Ficha prédio 40

Uso Operacional pela Rumo/ALL
Prédio 40 - NP 410.244 Portaria Uso atual: mesmo uso, Portaria Área: 192 m2

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Figura 114: Fotos do prédio "Portaria", 2015

Fonte: Luciano Rodrigues Leite, 2017.

Essa é a única guarita para a entrada no complexo ferroviário da EFS, por carros, caminhões ou visitantes de uma forma geral que precisem se identificar. Era geralmente operada por dois vigilantes que se revezavam ao longo do dia em rondas pelo conjunto, número provavelmente insuficiente dado o tamanho do conjunto e quantidade de prédios. Seu estado aparente de conservação era razoável, apesar das calhas entupidas e infiltrações. Aparece como de interesse ao tombamento pelo CONDEPHAAT e por seguir os mesmos usos originais esses continuam condizentes com o fim proposto ao prédio.

4.3. Considerações quanto aos usos

Uma primeira conclusão quanto ao complexo da EFS em Sorocaba - e que é comum a quase todo complexo industrial do período - diz respeito a dificuldade da sua conservação facultado ao seu tamanho. Suas enormes construções, a quantidade de prédios e a área construída total, exige que a perenidade desses bens necessite de vultosos investimentos apenas para que se "mantenham em pé",

sem falar nos custos necessários a sua restauração, como é o caso da EFS. Num país carente de direitos fundamentais, como acesso a moradia, saúde, educação e com essas mesmas áreas em constantes déficits orçamentários ao cumprimento de suas demandas, coloca o investimento público nas questões patrimoniais - a despeito da sua importância - como sempre questionável e igualmente insuficientes de recursos.

Assim, é importante pensar saídas para a conservação do patrimônio e que engaje a sociedade nessas soluções. Esse movimento já é possível verificar na Sorocabana, onde são encontrados usos plurais ao patrimônio, diferentemente de outros exemplos na cidade, em que apenas o uso comercial encontrou os caminhos legais para a exploração dos bens culturais edificados⁵¹. No entanto, a grande maioria desses usos efetivos encontra na cultura e na fruição artística sua oferta principal e ainda que possibilite o retorno da sociedade ao usufruto do seu patrimônio, nem sempre conseguem dialogar com a memória ferroviária do local e nem tão pouco promovem as conquistas da classe trabalhadora que, de fato, construiu esse patrimônio. Prova disso é o não envolvimento notado na grande maioria das propostas de usos, dos antigos ferroviários da cidade de Sorocaba.

Se por um lado o uso apenas comercial dos prédios poderia promover a invisibilidade desses sujeitos da história - responsáveis pela construção simbólica da memória ferroviária do local - a mesma direção pode ser trilhada por usos que, em tese, proponham uma utilização mais "nobre" e ligada as questões simbólicas, ao belo e as artes; e que no fim acabam por repetir a mesma invisibilidade, quando não conseguem articular uma conversa entre o antigo e o novo. Vale lembrar que o aniquilamento de um tipo de cultura por outra pode ser, inclusive, mais perverso que qualquer outro tipo de apagamento. No entanto e apesar desse aspecto fundamental, nos prédios que estão efetivamente em uso - não apenas como depósito ou os subutilizados - é possível notar que os proponentes das ações conseguiram retardar a deterioração predial, promovendo a permanência física das construções.

⁵¹ Esses usos comerciais estão citados na p.78 dessa dissertação.

5. Considerações finais

Uma análise dos novos usos propostos a Sorocabana, mostra um movimento plural e democrático, com diversos agentes, tipos de organizações e propostas singulares na busca por saídas a manutenção desse bem patrimonializado. Apesar do tamanho do complexo e da grande maioria dos prédios estarem ainda subutilizados e deteriorando com a ação do tempo, nos que estão em uso, observa-se a interrupção da degradação ou uma tentativa de retardá-la, além da volta da sociedade ao usufruto desses bens.

Ao mesmo tempo, os reveses e dificuldades enfrentadas pelos sujeitos que atualmente empreendem visões diferentes no patrimônio, muitas vezes, demonstra o quão dispare é a "queda de braços" entre os grupos sociais que lutam por seu direito à cidade e ao patrimônio, em contraposição aos poderes constituídos e com outros interesses, invariavelmente voltados ao planejamento urbano ou a renovação do próprio espaço para o atendimento das demandas capitalistas. Seja como for, a Sorocabana mantém o seu processo contínuo de reinvenção do seu passado e seu uso representa as diferentes visões de progresso ao longo do tempo e por uma sociedade em constante mutação.

Desde de uma visão original de fins do século XIX, em que a ferrovia surgiu como a solução dos problemas de transporte de produtos tropicais e escassez de mão de obra, temas latentes a burguesia do período. Essa sociedade paradoxal que empreendeu as primeiras ferrovias nacionais, de um lado manteve a servidão enquanto pôde postergá-la e de outro semearam a modernidade no Brasil. O trem e o complexo ferroviário necessário ao seu funcionamento representaram nesse ínterim o símbolo maior de arrojo do nascente ideário industrial, que incluiu a organização de sociedades anônimas, altos volumes de investimento, trabalho assalariado e técnicas modernas.

Especificamente na Sorocabana representou também - na primeira metade do século XX - o pioneirismo das experiências de aplicação de técnicas científicas ao trabalho laboral, na tentativa de "domesticar o operário" e tornar a sua atividade

mais controlada, sistemática e produtiva. Esse ideário contemplava o controle da vida do trabalhador em todas as esferas de sua vida, com a criação de vilas operárias, criação de ligas esportivas da empresa e escolas para filhos de operários. Novamente a Sorocabana aparece como inovadora com a criação de um curso específico de formação, voltado aos jovens que no futuro poderiam compor o seu quadro de funcionários, com o Curso Ferroviário, precursor do SENAI.

A tradução dessa visão de progresso foi a construção de um complexo ferroviário heterogêneo em Sorocaba, originalmente com mais de quarenta prédios e que contemplava todas as etapas necessárias ao funcionamento de uma ferrovia, seja de infraestrutura, material técnico ou aprendizagem profissional e capacidade humana. Enquanto o trem figurou como meio privilegiado de transporte, esse "parque industrial" teve um uso pragmático e funcional e sua perenidade estava assentada sobre os trilhos da sua própria necessidade de solução logística, de cargas e de pessoas. No entanto, o interior de tudo que aparenta durar esconde um universo em constante mutação e a ferrovia entraria em gradativo declínio a partir de 1940 quando se encerra a "Era Ferroviária" no Brasil. O ideário industrial de fins do século XIX e início do XX começa a ser substituído por visões mais contemporâneas enquanto a sociedade é permeada por outros valores capitalistas mais modernos.

Novos grupos de interesse entram em cena, representado pelas grandes corporações de petróleo e empreiteiras que viam a guinada a solução rodoviária como vital aos seus interesses. Ao mesmo tempo, a abertura de mercados e o consequente barateamento de produtos industrializados, somado a dinâmica de mercado de produção de bens descartáveis e efêmeros como fundamental a renovação mais célere do capital, ajudou a formatar a sociedade do consumo. Esse novo ambiente que foi se configurando paulatinamente, transformou a forma como o Brasil geriu suas ferrovias, influenciando decisões políticas que colocou a rodovia como novo símbolo do progresso, relegando por outro lado a ferrovia como o avesso do que então se convencionou como moderno.

Num esforço que para além de decisões pragmáticas e factuais, incluiu novamente o trabalho ideológico pelo convencimento do novo - o carro e a rodovia. Ao vender a ideia do transporte particular em detrimento do coletivo, do

individualismo em oposição ao comunal, da sedução do produto descartável no lugar da produção de bens duráveis, foi transformando a ferrovia e todo o conjunto de suas representações como ligado ao arcaico e símbolos do passado. Ao mesmo tempo, os combativos trabalhadores ferroviários tão orgulhosos de sua classe, pouco a pouco foram sendo colocados de lado e igualmente associados ao saudosismo de uma época que havia ficado para trás.

A Sorocabana, para além dos inúmeros contratempos de gestão e que fez dela alternadamente pública ou particular ao longo dos séculos, mostra que seu uso é em primeiro lugar fruto dessas mudanças sociais ao longo do tempo. As funções que ela cumpriu e continuará a cumprir é o reflexo dos sonhos de modernidade e progresso de cada sociedade específica. Assim, a Sorocabana e a maioria de suas construções deixou de exercer as funções para as quais foram projetadas, ganharam novos usos e passaram a representar os símbolos de uma época e "encarnar" o que se convencionou chamar de "memória ferroviária". A Sorocabana passou, então, a ser oficialmente reconhecida como patrimônio edificado, tanto no âmbito estadual como no municipal.

No entanto, o recurso legal do tombamento, com vistas a garantir a perenidade do patrimônio e o direito a representatividade de diferentes grupos formadores da sociedade na cidade que ajudaram a construir, bate em outros valores e grupos de interesse. Assim, a pressão para a flexibilização do tombamento e que pode incluir mudanças na área envoltória, condescendências no seu uso e permissões de alterações prediais podem transformar, ao longo do tempo, a lei em letra morta. Dessa forma, apenas o uso por diferentes agentes sociais e suas múltiplas propostas podem fazer frente ao desejo da renovação célere do espaço ou do planejamento urbanístico vertical, que no caso de Sorocaba, novamente privilegia o individual em detrimento do coletivo, como a construção de uma avenida pelo plano diretor para o escoamento do fluxo por carros particulares. Diferente do projeto do VLT municipal que apesar de utilizar as linhas férreas, não considera as oficinas da Sorocabana no projeto, pelo menos nesse estágio da minha pesquisa.

A deterioração crescente dos prédios da Sorocabana, sobretudo das oficinas, traz também um questionamento importante de como o patrimônio ligado ao

operário e as suas lutas são sistematicamente relegadas do discurso oficial. Apesar do tombamento, esses prédios não recebem o mesmo cuidado dos bens ligados aos feitos da elite, a exemplo da distância enorme do estado de conservação da Estação Júlio Prestes que abriga a sala São Paulo de Música Clássica, em comparação com que se vê em Sorocaba. Todo esse patrimônio faz parte da antiga Sorocabana, no entanto, o primeiro representando a opulência dos Barões do Café e o segundo os operários ferroviários e gente simples e, portanto, recebendo tratamentos e investimentos proporcionalmente inversos.

Esse deveria ser mais um motivo de luta pela conservação do patrimônio da Sorocabana, mas, aqui uma outra constatação salta aos olhos. A conservação de um bem que se quer preservar precisa ser a luta não só das pessoas que usufruem desse patrimônio no momento, mas, sobretudo, das pessoas que se sentem identificadas com ele. Porém, a pesquisa não viu uma atividade efetiva dos antigos ferroviários em qualquer uma das edificações da Sorocabana, todos os projetos e ações são de grupos sociais que propõem e empreendem ações nos prédios, sem a presença física ou institucional dos antigos operários que construíram esse a EFS. O risco é que a maioria dessas ações - apesar dos resultados positivos alcançados até agora quanto a conservação dos prédios - virem uma representação e o patrimônio passe a figurar como uma tela oca do passado. A Associação dos Aposentados e Pensionistas da Sorocabana, por exemplo, funciona num prédio quase em frente a Estação Ferroviária e o Clube dos Ferroviários Aposentados, num bairro periférico e sem nenhuma relação com a ferrovia. Durante o período que durou essa pesquisa, constatou-se também a baixa participação dos ferroviários aposentados nos eventos promovidos pelo Museu Ferroviário nos dias 30 de Abril (dia do ferroviário) ou nas datas comemorativas da Sorocabana.

Quando eu conversava com ferroviários aposentados a sensação foi sempre a de cansaço e desilusão do ponto a que chegou a ferrovia. Quando alguns eram convidados a visitar o espaço do Grupo Manto dentro das oficinas, repetiam muitas histórias da vida passada ali e lamentavam aquele estado de abandono. Numa reunião informal com o presidente da Associação dos Aposentados da Sorocabana em Sorocaba, na ocasião da pesquisa do CONDEPHAAT sobre a importância do tombamento para a cidade, o senhor com olhos bem cansados me disse: "- Sinto em

decepcionar as suas expectativas mas não conte comigo, eu não aguento mais, uma vida inteira lutando para no fim tudo acabar assim, em nada... no meu tempo"; e repetiu, como os outros, as histórias de glória da EFS além da descrença imensa no CONDEPHAAT ou qualquer outro órgão responsável por tombamento.

Senti, após tantas experiências e conversas com esses senhores que o problema do não envolvimento no que restou da Sorocabana não se dava por falta de identidade, mas, ao contrário. O que ocorria, na realidade é que eram 'identidades cansadas'. Afinal, deve ser muito doloroso ver o trabalho de toda uma vida ruir, saber que essa construção foi fundamental para a sua sociedade e, ainda assim, ser o tempo todo relegado ao arcaico e ao passado.

Por fim, acredito que essa pesquisa conseguiu jogar luz a constituição da ferrovia em Sorocaba como resultado de múltiplos fatores nacionais e internacionais e como representação de uma sociedade com ideários mutáveis ao longo da história. Esse processo social fez com que a Sorocabana tivesse diferentes usos, seja funcional ou simbólico, que acabou culminando com a sua patrimonialização. No entanto, os desafios que atualmente enfrenta coloca sua perenidade em risco, apesar do seu tombamento em diferentes âmbitos de poder. Apenas o seu efetivo uso, preferencialmente por diferentes agentes sociais e múltiplas propostas, pode garantir a permanência dessas construções as futuras gerações em que pese o desafio a esses grupos de garantir que não se perdue apenas o que há de "pedra e cal", mas, também, das representações da memória ferroviária do local.

REFERÊNCIAS

ALL - América Latina Logística. Disponível em <<https://goo.gl/uqiKxN>>. Acessado em 21/03/2016

ALMEIDA, Aluísio de. **O Tropeirismo e a feira de Sorocaba**. Sorocaba: Luzes-gráfica e editora Ltda, 1968.

ALMEIDA, Aluísio de. **Sorocaba** - três séculos de história. Sorocaba: Ottoni Editora, 2002.

ALMEIDA, Aluísio de.; GASPAR, Antonio Francisco. **Luiz Matheus Maylasky** - visconde de Sapucahy. Tomo I Maylasky em Sorocaba, 1865-1880. São Paulo, 1938.

ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

BADDINI, Cássia Maria. **Sorocaba no império** - comércio de animais e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para consumo**. São Paulo: Zahar, 2008.

BENJAMIN, Valter. **Magia, técnica e arte política**: ensaios sobre literatura história da cultura, São Paulo: Brasilense, 1985;

BONAMIM, Giuliano. **Sede Oficial do Macs recebe primeira exposição em agosto**. Jornal Cruzeiro do Sul, 21/07/2012. Caderno Mais Cruzeiro, C1.

BORDIEU, Pierre. **Os usos sociais da ciência**. São Paulo: UNESP, 1997.

BOSI, Ecléa. **O Tempo Vivo da Memória**: ensaios de psicologia social. 3ª Edição. São Paulo, Atêlie Editorial, 2013.

CANABRAVA, Alice Piffer. **O Desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo (1861-1875)**. 2º edição. São Paulo: Edusp, Anpuh, 2011.

CANDAU, Joël. **Memória e Identidade**. Tradução Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARONE, Modesto. **Resumo de Ana**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CASTRO, Sônia Rabello de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro de. **Fisionomia da cidade**: Sorocaba - cotidiano e desenvolvimento urbano - 1890-1943. Tese apresentada ao

Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Área de Concentração: História Social. São Paulo, 2008

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

CELLI, Andressa. **Evolução Urbana de Sorocaba**. Dissertação de Mestrado apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional. São Paulo, 2012

CERTEAU, Michel. **A Invenção do Cotidiano**. 3ª Edição. Tradução: Ephraim Pereira Alves. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CEVASCO, Maria Elisa. **Dez lições sobre os estudos culturais**. São Paulo: Boitempo, 2003.

CEVASCO, Maria Elisa; SOARES, Marcos. **Crítica cultural materialista**. São Paulo: Humanitas, 2008.

CHARLON, M. L. P. **Os cadernos de campo de Roger Bastide**. História: Questões & Debates, n. 53, p.85-119, Curitiba: Editora UFPR, 2010.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: UNESP, 2006.

COMBESSIE, Jean-Claude. **O método em sociologia - o que é, como se faz**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república - momentos decisivos**. São Paulo: UNESP, 1998.

CONDEPHAAT. **Formulários da Consulta Pública**. Disponível em < <https://goo.gl/UWYB0o> > Acessado em 06/03/2016

El-Kareh, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865**. Rio de Janeiro, Vozes, 1982.

FERANDES, Maíra. **Macs termina o ano com boas notícias**. Jornal Cruzeiro do Sul, dia 15/12/2012. Caderno Mais Cruzeiro, C1.

FIGUEIREDO, Lauro César. **Memória e experiência de uma cidade do Paraná: a cidade de Maringá**. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Área de concentração: Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina, 2005.

FILHO, Antonio Fiorotto. **Aprazível Vila de Santa Rosália 1890-2009**. Sorocaba, 2009.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MINC - IPHAN, 2005

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. **A Lei de Terras (1850) e a Abolição da Escravidão - Capitalismo e Força de Trabalho no Brasil do Século XIX**. Revista de História, São Paulo. 120, p. 153-162, jan/jul. 1989.

GASPAR, Antonio Francisco. **Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana**. Sorocaba, 1958.

GASPAR, Antonio Francisco. **Histórico do início da fundação, construção e inauguração da estrada de ferro sorocabana 1870-1875**. Sorocaba: LINC / Gráfica Paratodos, 2001.

GOHN, Maria da Glória. **O Protagonismo da Sociedade Civil** - movimentos sociais, ONGs e redes solidárias. 2ª Edição. São Paulo: Cortez Editora, 2008.

HALL, Stuart. **Da diáspora - identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Humanitas, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. Tradução: Adail Ubirajara Sobral, Maria Stela Gonçalves. 15ª Edição. Edições Loyola, São Paulo, 2006

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade a revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Portal IBGE Cidades. Disponível em <<https://goo.gl/UaLtCJ>>. Acessado em 28/06/2015

IPHAN - Instituto do Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional - Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/130>> Acessado em 18/03/2017

IRMÃO, José Aleixo. **A Perseverança III em Sorocaba: 1869-1889**. Vol. 1. Sorocaba: Gráfica Cruzeiro do Sul, 1999.

JOB, Vera Ravagnani; Geraldo Bonadio et al. **O tropeiro e a integração geográfica do Brasil**. 2ª Edição. Sorocaba: Secretaria de Educação e Cultura: FAGED, 1999.

JÚNIOR, Caio Prado. **História Econômica do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1970.

JUNIOR, Wilson Gonçalves. **Veja todas as promessas feitas pelo novo prefeito durante a campanha**. Jornal Cruzeiro do Sul. Disponível em <<https://goo.gl/3LcNG4>>. Acessado em 05/01/2017.

JUNIOR, J. Cretella. **Regime Jurídico do Tombamento**. Disponível em <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/download/37910/36659>> Acessado em 20/02/ 2015.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 2ª Edição. São Paulo: AE Ateliê Editorial, 2001.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2012.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura 1850-1930**. Belo Horizonte: Fino Trato Editora, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

MACS. **Sítio oficial na internet**. Disponível em < <http://www.macs.org.br/>>. Acessado em 01/04/2017.

MARTINS, José de Souza. **O Cativo da Terra**. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

MARQUES, Paulo Passini. **Técnica, modernização e produção do espaço**: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais na zona da alta sorocabana. Dissertação de Mestrado apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. Área de concentração: Geografia Humana. São Paulo, 2009.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias** - a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4ª ed. Campinas: Pontes, 1990.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 23ª Edição. São Paulo: Malheiros Editores Ltda, 1997.

MELO, João Manoel C. de. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

MENESES, Ulpiano B. **O campo do patrimônio cultural**: uma revisão de premissas. In: I Fórum Nacional de Patrimônio Cultural. Brasília: Iphan, 2009.

MILLET, Sérgio. **Roteiro do café e outros estudos**. 3ª Edição. São Paulo: Coleção departamento de cultura, Volume XXV, 1941.

MILTON, Santos. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUBITEC, 1998.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. **O inventário como instrumento de proteção ao patrimônio cultural brasileiro**. Revista Jurídica do Ministério Público de Minas Gerais. Acessado em 04 mar. 2016. Disponível em <https://aplicacao.mpmg.mp.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/111/Inventario%20como%20instrumento_Miranda.pdf?sequence=1>.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, Trabalho e Poder**. São Paulo: UNESP, 2008.

NETO, Adalberto Coutinho. **Sorocaba Operária** - ensaio sobre o início do movimento operário em Sorocaba: 1897-1920. Sorocaba: Create Editora, 2005.

OLIVEIRA, Anderson. **Desenvolvimento sustentável é uma das perspectivas da RMS**. Jornal Cruzeiro do Sul, 09/05/2014. Caderno Cidades.

PAULA, Dilma Andrade de. **154 anos de ferrovia no Brasil: para onde caminha esse trem?** História Revista, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69/Jun. 2008

PAULA, Dilma Andrade de. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010

PEGORETTI, Jardel. **Fundação da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro**. 2ª edição. Sorocaba, Gráfica e editora Paratodos Ltda, 2006.

PESSOA, Larissa. Prédios das Oficinas da EFS é tombado pela Prefeitura. Jornal Cruzeiro do Sul de 31/01/2016. Disponível em <<https://goo.gl/fAMiQm>>. Acessado em 05/03/2016.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)**. São Paulo: Tipografia e papelaria de Vanorden & Cia, 1903.

PIRANDELLO, Luigi. **O Falecido Matia Pascal**. Clássicos Abril Coleções. Tradução de Rômulo Antonio Giovelli e Francisco Degani. São Paulo: Abril, 2010.

POLLAK, Michael. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p.200-212.

PORTAL G1. **Previsto para 2017, trem de Sorocaba a SP não tem data para sair do papel**. Disponível em <<https://goo.gl/CnpjRc>>. Acessado em 04/03/2016

PREFEITURA DE SOROCABA. **Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio**. Disponível em <<https://goo.gl/Pc3R0x>>. Acessado em 20/04/2017.

PREFEITURA DE SOROCABA. **Prefeitura de Sorocaba busca interessados em parcerias para o VLT**. Disponível em <<https://goo.gl/qvMDcA>>. Acessado em 17/03/2017.

PREFEITURA DE SOROCABA. **Plano Diretor**. Disponível em <<https://goo.gl/LUWjIJ>> Acessado em 04/03/2016

PREFEITURA DE SOROCABA. **Prefeitura contrata empresa para projeto de reforma da Estação Ferroviária**. Disponível em <<https://goo.gl/cJEB5i>>. Acessado em 09/03/2016.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Estatuto da Cidade**: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. Cadernos da Metrópole, N.12, pp. 9-25, 2º Semestre de 2014

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: FAPESP, 2007.

ROLNIK, Raquel. **Palestra sobre o seu livro A Guerra dos Lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. Disponível em <www.youtube.com/watch?v=gjXEgU5_PJg>. Acessado em 28/02/2016.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano** - intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo, Edusp, 2013.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Hubitec, 1981.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Renovar a teoria crítica e reinventar a emancipação social**. Tradução Mouzar Benedito. São Paulo : Boitempo, 2007.

SANTOS, Nilton Pereira dos. **A fábrica de ferro São João de Ipanema**: economia e política nas últimas décadas do Segundo Reinado (1860-1889). Dissertação de Mestrado apresentado na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. Área de concentração: História Econômica. São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hubitec, 1988.

SCIFONE, Simone. **Patrimônio Cultural e Lutas Sociais**. Espaço & Geografia, Vol.16, No 2 (2013), 515:528

SEADE - **Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados**. Disponível em <<https://goo.gl/wsbifi>>. Acessado em 28/06/2015

SILVA, Paulo Celso da. **De novelo de linha a Manchester Paulista** - fábrica têxtil e cotidiano no começo século XX em Sorocaba. Sorocaba: projeto LINC 2002.

Silva, Wesley Carlos da. **Cianê**: auge, decadência e outras histórias; Sorocaba: Ferreira & Ferreira Artes Gráficas Ltda. ME, 2009.

Silva, Wesley Carlos da. **O Araçoiaba** - vanguarda na imprensa sorocabana do século XIX; Sorocaba: do autor, 2010.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. **Sorocabana** - uma saga ferroviária. São Paulo: Dialeto-Latin American Documentary, 2001.

SOUZA, Sabrina. **ALL fecha oficina histórica de vagões**. Jornal Cruzeiro do Sul. Caderno de Economia. Ano 113. Sorocaba, 2016.

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

TAUNAY, Afonso D'Escagnolle. **História das Bandeiras Paulistas**. São Paulo: CDPB, 2012.

Tempos Modernos. Direção e produção de Charles Chaplin. EUA, 1936. DVD. Coleção Folha Charles Chaplin.

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor** in O Município no Século XXI - cenários e perspectivas. Edição comemorativa dos 30 anos do Cepam/30 anos da ECT. São Paulo, 1999

ZANIRATO, Silvia Helena. **Usos sociais do patrimônio cultural e natural**. São Paulo: UNESP, 2009

ZANIRATO, Silvia Helena. O patrimônio cultural em cidades novas. Leituras da política patrimonial paranaense. In MAGALHÃES, Leandro, **A Construção de Políticas Patrimoniais: Ações Preservacionistas de Londrina, Região Norte do Paraná e Sul do País**. Londrina: Editora UNIFIL, 2009.