**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**CAMINHOS E DESCAMINHOS: A FERROVIA E A RODOVIA NO
BAIRRO BARCELONA EM SOROCABA/SP**

**AUTOR: EMERSON RIBEIRO
ORIENTADORA: DR^a GLÓRIA DA ANUNCIAÇÃO ALVES**

SÃO PAULO – 2006

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**CAMINHOS E DESCAMINHOS: A FERROVIA E A RODOVIA NO
BAIRRO BARCELONA EM SOROCABA/SP**

Dissertação de Mestrado do
programa de Pós-Graduação
em Geografia Humana da
FFLCH do Departamento de
Geografia entregue para a
obtenção do título de mestre.

Autor: Emerson Ribeiro
Orientadora: Dr^a. Glória da Anunciação Alves

São Paulo – 2006

Caminhos e Descaminhos: A Ferrovia e a Rodovia no Bairro Barcelona em Sorocaba/SP.

RESUMO

Este estudo problematiza a produção espacial de um bairro mediante os caminhos que nele chegam, como a ferrovia e a rodovia. Procura discutir como os caminhos que favoreceram o processo de industrialização e urbanização, sendo resultado das relações de produção de uma sociedade. Assim, o estabelecimento de uma sociedade num dado local advém também da importância dos caminhos criados e elaborados socialmente para esse fim, dando uma continuidade e interferindo nas relações de produção em seu sentido mais amplo: da vida, de mercadorias, de espaços.

Esse movimento possibilita a reprodução das esferas produtivas, fazendo parte da sociedade urbana e industrial. Num tempo próprio do bairro, no caso o Bairro Barcelona na cidade de Sorocaba-SP, este tem seu cotidiano transformado ao mesmo tempo em que essa escala do lugar faz parte de um movimento de reprodução do capital que articula outras escalas. Entender esse processo exige que se discuta a expansão da cidade, bem como de sua centralidade e como, ao mesmo tempo, se fragmentam e articulam os espaços, transformando a realidade local.

Palavras chaves.

Bairro – Lugar – Rodovia – Ferrovia – Centralidade – Caminhos

Roads and Embezzlements: Railroad and the Highway in the Barcelona Village in Sorocaba/São Paulo.

ABSTRACT

This study shows the problem in the space production of a neighborhood by means of the roads that arrive in it, as the railroad and the highway. It tries to discuss as the roads that favored the industrialization process and urbanization, being resulted of the relationships of production of a society. Thus, the establishment of a society in a dice local came also of the roads servants' importance and elaborated socially for that end, giving a continuity and interfering in the production relationships in its wider sense: of the life, of goods, of spaces.

That movement facilitates the reproduction of the productive spheres, being part of the urban and industrial society. In an own time of the neighborhood, in the

case the Barcelona Village in the city of Sorocaba-SP, this has its daily one transformed at the same time in that that scale from the position is part of a movement of reproduction of the capital that articulates other scales. To understand that process demands to discuss the expansion of the city, as well as of its centrality and as, at the same time, how the spaces are fragmented and articulated, transforming the local reality.

Words keys.

Quarter - Place - Highway - Railroad - Centrality - Ways

**Dedico este trabalho
aos meus incansáveis pais
Benedito Aparecido Ribeiro
e Amélia Pires Ribeiro.**

Agradecimento Especial:

**À profª. Drª. Glória da Anunciação Alves
que soube como um vento soprar
para que esta semente percorresse
o seu caminho.**

Agradecimentos:

- À Denise, Isabele e ao próximo que me trazem de volta ao cotidiano.
- Aos meus irmãos pelo convívio em família.
- Ao amigo e professor Paulo Celso da Silva, pela força sem medida.
- Ao professor Nobel Penteado pelo início de todo o processo.
- A professora Maria Lúcia de Amorim Soares, pela iniciação na geografia.
- Ao professor Anísio Baptista Pereira, grande mestre.
- Ao amigo José Carlos (Zeca), pelas conversas e livros emprestados.
- A professora Maria Aparecida (cidinha) em especial.
- Ao amigo Laércio Siqueira pela contribuição.
- Ao amigo Luiz Almeida (Cabral) pela contribuição.
- Ao amigo Eduardo (Candango) pela força.
- Ao amigo Michel pela contribuição.
- Aos amigos do grupo de estudo pela ajuda.
- A Secretaria da Educação de São Paulo pelo financiamento parcial da pesquisa.
- A VIAOESTE.
- Aos mortais pela quebra do cotidiano.
- A todos aqueles que a minha memória omite, mas ajudaram ...

Índice

Apresentação	10
 Capítulo 1- A prática espacial e social no bairro Barcelona.....	16
1.1- O lugar do bairro Barcelona.....	18
1.2 - Centro e centralidade no bairro Barcelona.....	33
 Capítulo 2- Entre trilhos: Da Estrada de Ferro Sorocabana à Estrada de Ferro Elétrica Votorantim - uma possibilidade de urbanização para o bairro Barcelona.....	39
2.1- Os primeiros caminhos de ferro.....	41
2.2- A Estrada de Ferro Votorantim na diversidade de novas técnicas – Mecânica e Elétrica.....	47
2.3 – Pelo caminho de ferro um bairro espanhol.....	57
2.4- A ferrovia e o ciclo da laranja no caminho do bairro Barcelona.....	64
 Capítulo 3 - A industrialização do Estado de São Paulo - Fábricas e a Estrada de Ferro Elétrica Votorantim no processo de urbanização....	69
3.1- A industrialização do Estado de São Paulo.....	70
3.2- Nos caminhos férreos, as fábricas.....	76
3.3- A perda e a criação de um parque industrial sorocabano.....	88
 Capítulo 4 - A produção do espaço, de caminhos indígenas e das tropas à Rodovia Raposo Tavares.....	97
4.1- Nos passos dos indígenas.....	99
4.2- Dos caminhos indígenas para os das tropas de Muares, encontrando a Raposo Tavares.....	104

4.3 – Caminhos e Descaminhos, as tropas e o movimento na produção espacial na cidade de Sorocaba.....	115
---	-----

4.4 - A Rodovia Raposo Tavares no encontro com o bairro Barcelona..	122
---	-----

Capítulo 5- A configuração do espaço – a rodovia na constituição do bairro Barcelona.....	132
--	------------

5.1- Como a Rodovia Raposo Tavares interfere no espaço Sorocabano e no bairro Barcelona.....	134
--	-----

5.2 - A rodovia Raposo Tavares e a política de concessão na produção do espaço.....	139
---	-----

5.3- Os impactos da duplicação da Rodovia Raposo Tavares no Bairro Barcelona.....	148
---	-----

Considerações Finais.....	155
----------------------------------	------------

BIBLIOGRAFIA.....	158
--------------------------	------------

ANEXOS.....	164
--------------------	------------

Apresentação

Esta pesquisa pretende, a partir do processo de urbanização do bairro Barcelona na cidade de Sorocaba, interior de São Paulo, analisar a sua transformação mediante a influência dos caminhos, a saber: a Estrada de Ferro Votorantim e a Rodovia Raposo Tavares.

O desenvolvimento econômico da vila de Sorocaba iniciou-se principalmente pelo comércio de muares. Tropeiros e suas tropas percorriam os caminhos estreitos do século XVIII fornecendo mulas para o transporte do ouro das Minas Gerais até a cidade de Parati no litoral do Rio de Janeiro. Ajudaram, sem dúvida, a integrar o espaço brasileiro por meio desse importante ciclo econômico e, hoje, um desses caminhos pode ter contribuído para o desenvolvimento urbano do bairro Barcelona, ou seja, a atual rodovia Raposo Tavares.

As chamadas Feiras de muares de Sorocaba¹ fizeram com que, no auge do ciclo, a vila fosse elevada à categoria de cidade (1842), contudo a partir de 1860, essa atividade comercial entra em declínio e sua última edição será em 1897. Porém, seu fim não representou a decadência da cidade que passa a se reproduzir em função de atividades de pequeno porte oriundas das feiras: fábrica de chapéus, empresas de carro de aluguel, hotéis, ferradores, vidraceiro e o cultivo de algodão em pequenas propriedades. Este último justificou a implantação da futura Estrada de Ferro Sorocabana.

A importância que o algodão assume na cidade de Sorocaba como principal produto na economia local, a partir de 1861, período da Guerra Civil Americana (1860-1865), implica também em reconhecer Sorocaba como o primeiro centro de expansão da cultura do algodão herbáceo na Província de São Paulo.²

¹ Sobre a feira de muar de Sorocaba, consultar. Adolfo, FRIOLI. A feira de muares de Sorocaba. Sorocaba: OSE, S.E.M.S., 1993.

² Alice CANABRAVA. O algodão em São Paulo 1861-1875. p, 53. A autora refere-se, também a existência em muitos pontos do país do chamado algodão arbóreo já conhecido pelos índios, que foram utilizados para a confecção de roupas para os tropeiros, escravos e a classe pobre do país.

O algodão na economia sorocabana é de grande importância, porém, devido à 'natureza do cultivo', "... o tipo predominante de produtor foi o do caipira ou lavrador pobre, que cultivava a fibra basicamente com mão-de-obra familiar sem deixar de produzir sua alimentação"³. Esse tipo de cultivo de algodão foi primeiro utilizado na produção local, nas roupas e artefatos dos tropeiros, e comercializados nas Feiras de Sorocaba.

Pode-se aceitar a 'Economia do Algodão' em Sorocaba como um dos fatores responsáveis pela formação de capitais e experiências que possibilitaram a primeira fase da industrialização local, ou seja, no momento de sua implantação nas últimas décadas do século XIX.⁴

Em 1875 com a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana e, em 1882, com a primeira indústria têxtil estabelece-se o modo de produção capitalista como forma de produzir socialmente a riqueza nessa localidade, implicando no estabelecimento de novas redes relações, a saber, comércio, indústria e a sociedade. Assim, as mulas cedem lugar às locomotivas, ligando Sorocaba a São Paulo pela Estrada de Ferro Sorocabana⁵.

Em toda cidade, indiferente de seu tamanho, as comunicações e o transporte são fundamentais para expansão e ocupação do espaço. O tropeirismo em Sorocaba, como um fator sócio econômico de extrema importância, estabeleceu rotas, trilhas, costumes com a atividade principal na cidade. Cortada ao sul pela atual rodovia Raposo Tavares, antigo caminho de tropeiros para São Paulo, apresenta uma série de transformações espaço-sociais, inclusive no bairro Barcelona, que desenvolverei neste trabalho. Este processo de transição das feiras de muares para a industrialização permitiu mudanças nas estruturas territoriais de Sorocaba, em especial no bairro Barcelona ao longo do século XX, principalmente com relação às infra-estruturas, permitindo o transporte de materiais como: tecidos, mantimentos, cimento etc.

³ Maria Rita G. LOUREIRO. Terra, Família e Capital formação e expansão da pequena burguesia rural em São Paulo . p,26.

⁴ Paulo Celso da SILVA. De novelo de linha a Manchester paulista. p,49.

Podemos considerar, para as análises espaço-temporais deste trabalho, que a formação do bairro Barcelona passa por três períodos históricos⁶ :

- a) a ação dos tropeiros como uma das estruturadoras de um espaço comercial por meio da ampliação e criação de ruas e usuários da Rodovia Raposo Tavares;
- b) o meio técnico, surgindo à utilização de máquinas e técnicas na produção do espaço (a ferrovia, utilizando máquina a vapor e depois elétrica); o caso em estudo é o ramal Sorocaba-Votorantim, conhecido como a Estrada de Ferro Elétrica Votorantim, dinamizando o crescimento da cidade e do bairro estudado com o transporte de cargas e de pessoas,
- c) o meio técnico-científico-informacional, no qual esse espaço está inserido hoje. Por meio da racionalização da via Raposo Tavares que passa pela duplicação de suas pistas, utilizando novas técnicas como: pessoal de apoio aos condutores (guinchos, casa do usuário), painéis eletrônicos e radares para o controle do tráfego, atendendo as necessidades de desenvolvimento do capital.

Partindo do exposto temos as seguintes indagações:

A estrada de ferro elétrica Votorantim, num primeiro momento, e a rodovia Raposo Tavares, no segundo momento, contribuíram para a urbanização do bairro Barcelona, ou seriam o crescimento e a expansão do centro de Sorocaba os elementos determinantes para a urbanização no bairro Barcelona? Ou ainda, estariam todos eles contribuindo nesse processo de urbanização desse bairro? Se a resposta for afirmativa nas questões levantadas qual seria a contribuição de cada um deles nesse processo de produção espacial.

O Barcelona vem se urbanizando desde o início do século XX sendo um bairro conhecido como típico de colonização espanhola, onde predominam casas e não prédios⁷, como acontece com outros bairros da cidade. Contudo, segundo COX⁸:

⁵ Posteriormente a ferrovia seria ampliada com um ramal, ligando a Estação de Mairinque a Jundiá e a Santos – Jundiá.

⁶ Milton SANTOS. A natureza do espaço. p.186.

⁷ Por ser o bairro Barcelona próximo a Serra de São Francisco, os espanhóis que vieram para Sorocaba e, o motivo pelo qual escolheram o Barcelona para residir, segundo (OLIVEIRA, 2002), é por serem originários de Andaluzia, uma região espanhola montanhosa, com casas ao sopé do morro.

⁸ Harvey COX. A cidade do homem. p. 15

A urbanização significa a estrutura da vida comum, na qual a diversidade e a desintegração da tradição são proeminentes, significa uma impersonalidade em que as relações funcionais se multiplicam. Significa que um grau de tolerância e de anonimato substitui as sanções morais tradicionais e as convivências de longa duração.

Diferente disso, os habitantes do bairro Barcelona ainda mantêm suas características tradicionais e convivências de longa duração, as festas tradicionais no campo de futebol do Clube Barcelona e do Canto do Rio, o Cururu e o teatro de rua. É o lugar onde as pessoas têm nome e sobrenome, existem, resistem e mantêm relações de solidariedade.

A urbanização da cidade de Sorocaba, às margens da rodovia Raposo Tavares, reflete a necessidade de verificar de que forma o bairro Barcelona se insere entre o capital e o espaço geográfico. A geografia tem por excelência analisar as mudanças e as contradições no processo de produção e reprodução do espaço. O espaço tem uma existência real, ele se concretiza e pode ser percebido, vivido pelo e no lugar.

O lugar, como uma categoria de análise, possibilita a compreensão da produção do espaço sorocabano e especificamente no bairro Barcelona que se processa de forma específica. Segundo CARLOS⁹

deve-se pensar a história particular de cada lugar se desenvolvendo, ou melhor, se realizando, em função de uma cultura/tradição/língua/hábitos que lhes são próprios, construídos ao longo da história, e o que vem de fora, isto é, o que se vai construindo e se impondo como consequência do processo de constituição do mundial”, ou ainda, é “a partir do estudo do lugar é que procedemos à análise geográfica do espaço (..).

O fundamental é a procura das diversas particularidades na qual as tendências gerais se manifestam. Analisaremos então o crescimento e o

⁹ Ana F. A. CARLOS. O Lugar no/do Mundo. p, 20.

desenvolvimento da cidade de Sorocaba e especificamente do bairro Barcelona por meio do ingresso desse, no processo de transformação urbano.

. Como CARLOS¹⁰ expõe, há necessidade de se pensar o processo de produção do espaço numa perspectiva de mudança que envolva a análise das desigualdades sociais que colocam em xeque as formas de apropriação expressa no parcelamento do solo urbano, e conseqüentemente, nas suas formas de uso.

Esse processo de construção de caminhos como possibilidade do sistema capitalista de viabilizar o transporte de mercadorias atendendo as necessidades de uma parcela cada vez maior da população, propicia o questionamento por parte da sociedade sobre os processos que produzem contraditoriamente a riqueza e a pobreza.

O primeiro capítulo vai abordar o bairro Barcelona como prática social, a relação dos indivíduos que o habitam com as estruturas já postas, o centro da cidade a sua expansão e como o bairro interage com as mudanças ocorridas ao longo do tempo, de bairro agrícola passando a industrial e residencial, num encontro com a cidade de Sorocaba.

O segundo capítulo trata-se da implantação da primeira estrada de ferro no estado de São Paulo e como esta se expande para a região de Sorocaba, constituindo na estrada de ferro Sorocabana, possibilitando o tronco ou ramal da estrada de ferro elétrica votorantim e como essa passa a modificar o espaço e colaborar para a urbanização do bairro Barcelona.

A abordagem do terceiro capítulo tenta entender como se deu o processo industrial na cidade de Sorocaba em relação ao processo industrial no Estado de São Paulo, verificando um núcleo industrial no centro/sul de Sorocaba e como esta industrialização se dá no processo de urbanização do bairro Barcelona com a colaboração da ferrovia e mais tarde da rodovia Raposo Tavares.

O quarto capítulo discute especificamente os caminhos que foram a base para o surgimento da Raposo Tavares e posteriormente sua modernização/duplicação. Para isso inicia-se com o papel dos indígenas nas terras sorocabanas e como eles usavam os caminhos e os conhecimentos para se

¹⁰ Ana F. A. CARLOS. A cidade.p,57.

locomover. Os indígenas como primeiros habitantes “passavam” para os bandeirantes e sertanistas os caminhos que levavam ao interior do país, expandindo o território brasileiro e esses caminhos se tornaram base para a criação e desenvolvimento da rodovia Raposo Tavares.

O quinto capítulo apresenta a rodovia Raposo Tavares passando pelo bairro Barcelona e como esta realiza no tempo-espaço seu processo de transformação, onde a rodovia Raposo Tavares opera no bairro Barcelona um movimento de capitais, dinamizando a sua economia, colaborando sobre maneira no processo de urbanização.

Convidamos o leitor a nos acompanhar pelas linhas do tempo e do espaço em se envolver com o bairro Barcelona em Sorocaba, a ferrovia elétrica Votorantim e a rodovia Raposo Tavares na transformação do espaço e da paisagem.

“Zaratustra desceu só da montanha, sem encontrar ninguém. Mas ao chegar à floresta, viu-se de súbito diante de um ancião, que deixara a sua sagrada choça para ir à procura de raízes silvestres. O ancião dirigiu a Zaratustra estas palavras:

Este viandante não me é desconhecido; há muitos anos o vi passar por aqui. Então chamava Zaratustra; mas agora está mudado.

Naquela época, levavas as tuas cinzas para o monte. Queres agora trazer teu fogo para o vale? Não temes o castigo que sofre o incendiário?”

(NIETZSCHE)

Capítulo 1- A prática espacial e social no bairro Barcelona.

Experimentar é viver e ter uma prática social passada por meio de gerações resultando numa construção cultural. Essa construção da linguagem, do modo de ser e viver representa a convivência no bairro Barcelona, formado inicialmente em sua maioria por espanhóis.

Com o passar dos anos a miscigenação cultural entre caboclos, espanhóis, portugueses, italianos e etc, passa a aparecer nas segundas e terceiras gerações, porém, alguns traços não desaparecem e são representados no dia-dia da comunidade, nas ruas, nos mercados, nos Clubes Sociais, nas feiras-livres, na arquitetura e nas placas de indicação das ruas espalhada pelo bairro Barcelona e adjacências.

Apresentaremos nesse capítulo como o bairro Barcelona atualmente, em 2006, se apresenta, diante da sua economia, do seu lazer, como são as suas ruas, como as pessoas participantes de uma localidade o habitam. Também veremos como este lugar se depara com uma ferrovia e uma rodovia que teve e tem uma grande importância na transformação do bairro, modificando a sua paisagem e conferindo ao lugar uma peculiaridade.

O bairro Barcelona é um referencial na cidade de Sorocaba, por estar próximo do centro, teve uma urbanização influenciada pela industrialização no final do século XIX e início do XX, tendo mais de um século de existência, idade

esta que lhe confere também a formação de um mercado de consumo no próprio bairro, o que pode ou não caracterizá-lo como um subcentro na cidade de Sorocaba.

Neste capítulo abordaremos também, se o bairro Barcelona atua como um subcentro sendo uma expansão do centro ou se podemos classificá-lo como um desdobramento do centro, pois a centralidade no que se refere ao centro-periferia, faz com que verifiquemos se o processo de implosão e explosão de seu centro principal colabora para o processo de urbanização no bairro Barcelona.

1.1- O lugar do bairro Barcelona.

O bairro Barcelona - localizado na porção sul de Sorocaba e este a sudoeste da cidade de São Paulo no limite do escudo atlântico com a depressão periférica, ao sopé da Serra de São Francisco, conurbado com o Município de Votorantim, tem, em sua origem, sua formação ligada à chegada dos imigrantes espanhóis.

O nome Barcelona é referência da presença espanhola no bairro (até hoje). É bom lembrarmos que Sorocaba também recebeu os imigrantes espanhóis que vêm ao Brasil no início do século XX.

Foto –1. Bairro Barcelona, ao centro Av. Paraguai e ao lado esquerdo a estrada de ferro elétrica Votorantim.

Autor: Emerson Ribeiro; Foto tirada do morro do Garrido na Parada do Alto, em 23/12/2005.

O bairro Barcelona, distante do centro de Sorocaba apenas 3 km, faz divisa ao sul com os bairros, João Romão, Sabiá e Zacarias, ao norte com vila Assis e Pinheiros, ao oeste Jd. Dias Lopes e Parada do Alto e a leste sentido vila Hortência e Haro. Diante dessa divisa, o bairro Barcelona invade o imaginário das pessoas, que usam da expressão “moro no Barcelona” para indicar a sua morada.

(MAPA-1) O bairro Barcelona no imaginário popular e seus limites.

Quando tratamos do limite do imaginário popular, retratamos aqui as conversas expressas fora de um âmbito de formalidade, porém, quando é necessário expressar o limite formal do bairro, como em situações que exigem prover o endereço correto a um banco ou loja, o morador respeita os limites de sua morada e de seu bairro, ou seja, indica como a administração municipal classifica e indica a área.

Em conversas informais, os moradores dos bairros adjacentes ao Barcelona não respeitam os limites administrativos e quando perguntados onde moram, respondem invariavelmente “moro no Barcelona” ainda que esses moradores possam estar alocados na Parada do Alto ou até mesmo em Pinheiros ou na Vila Colorau. “A história da imagem urbana contém um relato das formas de sentir,

ver e sonhar a cidade... a arquitetura joga o papel do subconsciente, expressando o desejo coletivo inalcançável que se configura material e imediatamente”.¹¹

A imagem de uma cidade, de um bairro na sua construção histórica tem um papel de representação, expressa na sensibilidade do olhar e do pensamento que se traduz na forma e na representação de uma rua, uma casa, um lugar, um bairro, onde essas representações de figuras mentais imagéticas contribuirão para a construção do espaço urbano e de seus habitantes.

Esse espaço urbano do bairro Barcelona é atingido por algumas vias que nos levam do centro de Sorocaba ao Barcelona como: a rua Dr. Campos Salles, rua Cel. Nogueira Padilha e a estrada de ferro elétrica Votorantim, transpondo o rio Sorocaba sentido sul, chamado também de Além Ponte¹².

A linha férrea Elétrica Votorantim (privada), a rodovia Raposo Tavares, o centro de comércio ao longo da Av. Paraguai, são alguns dos elementos que compõem o processo de urbanização do bairro Barcelona. As lojas de autopeças e os ferros-velhos, os torcedores que freqüentam nos finais de semana o campo do Barcelona Futebol Clube e Canto do Rio, expressam uma forma de vida no bairro Barcelona.

Forma esta que relaciona com o lugar, criando identidade e fornecendo elementos para a compreensão e significados para aqueles que habitam e vivem no bairro Barcelona.

Viver no Barcelona é encontrar com o tempo, com suas memórias, representadas em suas construções e nas pessoas que o habitam, pelos jeitos e costumes dos espanhóis e seus descendentes, da desconfiança, da timidez, mas também de grandes amizades.

Ao longo da av. Paraguai há muitos anos temos os seus pavimento danificado, devido ao transporte pesado de cargas que trafegam e descarregam em depósitos e indústrias ao longo da avenida, compartilhando com o descaso e o abandono da prefeitura em não consertar o pavimento.

¹¹ Sandra Jatay, PESAVENTO. O imaginário da cidade: visões literárias do urbano.

¹² Sorocaba tem uma interessante divisão territorial cujos referenciais são o Rio Sorocaba e a linha da Estrada de Ferro Elétrica Votorantim. Uma parte da cidade fica no Além-Ponte e outra no Além-Linha. Esta divisão não é aleatória, pois demarca inclusive divisões de classe econômica, tendo o Além-Linha um *status* maior

Encontramos as calçadas da mesma forma que o asfalto, ou seja, em precária situação. São os elementos da urbanização e do tempo apregoando a estética no bairro Barcelona, tornando-o feio aos olhos dos desconhecidos e também de seus habitantes.

As crianças, os velhos, os senhores e as senhoras, os moços e as moças, no cotidiano encontram os seus afazeres e lazeres, no teatro de rua apresentado na semana santa, no culto e nas rezas nas Igrejas, nos salões paroquiais, nas escolas, no centro de saúde, nos variados eventos, espalhados pelo bairro, nas suas ruas largas e estreitas, nas subidas e descidas que adquirem a forma do modelado do relevo transformado pela ação do homem.

É nessa dimensão do espaço vivido, que são trocadas as experiências, as vivências, os amores, as causas perdidas, as histórias da vida. Histórias de vidas representadas e contadas nas rodas de bate-papos, nos clubes e praças do bairro Barcelona. Clubes que passam a integrar e congregar os moradores, como o campo do Barcelona Futebol Clube fundado em 15/11/1951, com sua praça esportiva e o 'Estádio Eusébio Moreno' na Avenida Paraguai.

Foto-2. Campo de futebol do Clube Barcelona.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 07/05/2006.

Em paralelo ao clube Barcelona, na rua Chile, também foi fundado em 01/05/55, o Esporte Clube Canto do Rio, com seu 'Estádio Bráulio Garcia

durante o século XX pela importância da EFS (depois FEPASA, atualmente FERROBAN, com participação da

Clemente'. Estes espaços fazem parte da vida do bairro e se relacionam com os moradores do bairro no seu cotidiano, traduzindo o futebol de várzea, a escolinha de futebol e de cartas como elementos notáveis à cultura bairrista.

O Barcelona Futebol Clube é o futebol do bairro, o do amador e de várzea, participante da liga Sorocabana de Futebol. Empresta o nome do bairro para atuar nos diversos gramados de Sorocaba. O futebol reúne e congrega vários gêneros de profissões e pessoas com as mais variadas idades, e também com jogadores “emprestados” de outros bairros para compor e ganhar as taças do campeonato varzeano. A várzea carrega significados expressivos na linguagem com demonstração de conteúdos sociais e urbanos da vida na cidade. O jogo em si, as preparações, as normas de conduta, as celebrações e as perdas, resultam em relações sociais, num plano espacial determinado.

Em conjunto com o futebol temos as festas, os desfiles, os cururus¹³ os jogos de carta, entre outros atrativos que segue religiosamente o calendário do clube, do qual a escolinha de futebol faz parte da programação. Estes festivais e eventos passam a congrega as reuniões e encontros dos amigos durante as semanas e principalmente nos finais de semana. O clube Barcelona e o Canto do Rio para muitas pessoas que os frequentam têm um significado associativo de união com o lugar, prestigiando o local, construindo uma identificação com o lugar.

FERRONORTE).

¹³ O cururu é um tipo de música cantada (falada) onde os cantores desafiavam-se com um tema relacionado ao cotidiano.

Foto- 3. Cururu nas tardes de domingos no Clube Barcelona. No palco José Narciso e acompanhantes, há mais de 50 anos ele canta o cururu.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 07/05/2006.

Foto- 4. Teatro encenado na semana santa pelas ruas do bairro Barcelona.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 14/04/2006.

O bairro Barcelona atualmente serve para entender as representações espaciais expressas na cidade de Sorocaba e dos bairros que a compõem. Para Seabra :

a seqüência temporal das formas urbanas (cidade-bairros-subúrbios-metrópole-periferias) se configurou por desdobramento sucessivos, sempre sob os imperativos de aceleração das formas e uso do tempo e sem, necessariamente, apagar os traços do que veio antes.¹⁴

Esses traços, 'do que veio antes', expostos no bairro Barcelona são perceptíveis na sua configuração urbana, com suas casas, ruas, avenidas, na expectativa de se industrializar, na diversidade dos mercados de bens, de produtos e de trabalho formal e informal como os catadores de papel – 'os homens carroças' – que habitam o Barcelona na sua forma miserável e discriminada no quadro da vida social.

Esses 'homens carroças' fazem parte do cenário local trafegando pelas ruas e avenidas do bairro e da cidade. O destino da mercadoria coletada por eles tem endereço certo na Av. Paraguai, onde encontramos diversos ferros-velhos.

Muitos destes ferros-velhos instalaram-se na década de 80, como o do Sr. João Antônio Rodrigues conhecido por "ferro-velho do espanhol" há 19 anos operando com materiais recicláveis. Encontramos também o ferro-velho do Cabo de José Antônio que trabalha com todo tipo de material reciclável.

Percorrendo a Av. Paraguai encontramos o ferro-velho "Madaloso" (há 6 anos em funcionamento) que só trabalha com 99% de materiais não ferrosos. . Perguntado ao Eduardo Madaloso, dono do ferro velho, sobre o motivo que o levou a abrir um comércio de materiais recicláveis no bairro Barcelona, este comentou: "abri este comércio nesse bairro por ser um local tradicional de comércio de peças recicláveis, tenho clientes da cidade e da região como de Salto de Pirapora", Neste caso a concentração¹⁵ de uma atividade reforça a importância da escolha do local dos ferros-velhos. Esses são alguns dos traços que acompanham a urbanização e a economia no bairro Barcelona hoje.

Na economia do bairro Barcelona, atualmente em 2006, além de seus comércios, encontra-se muitas micro-empresas, como, lojas de peças, padarias, oficinas mecânicas e de precisão, comércios variados, etc, e algumas indústrias

¹⁴ Odette C. de Lima SEABRA. São Paulo: A cidade os bairros e a periferia. p,271.

(retíficas de motores, vestimentas) e empresas de transporte de cargas, que fazem uso da rodovia Raposo Tavares, criando um aumento no trânsito nas vias do bairro Barcelona.

Este comércio e empresas utilizam a mão-de-obra existente no bairro e em outros bairros também, pois, a economia do Barcelona esta inserida na cidade de Sorocaba que por sua vez, insere-se numa economia mundial, como mostraremos ao longo do trabalho.

Este processo econômico age nas suas variadas formas atingindo a vida dos moradores do Barcelona e da cidade de Sorocaba, representando um modo de vida e gerando transformações no seu cotidiano expresso nos traços deixados pelo tempo, como ferrovia elétrica Votorantim, passando pelo bairro, impedindo um uso significativo para o transporte de cargas e pessoas. O que quer dizer com isso?

Sobre esses traços, as formas do passado ainda são visíveis no bairro Barcelona. As casas antigas apresentam uma miscelânea de linhas retas, como também muitas áreas com reboco e pintura envelhecida. Acentuam na paisagem, ao olhar dos pedestres que prestam atenção a ela, um tempo que já se fora. Tempo expresso em formas e traços combinados à existência de uma população, na segunda e terceira geração, de descendentes de espanhóis miscigenados à população local.

Encontramos também o novo, num espaço onde a várzea dominava com terrenos encharcados. Trata-se da presença de um condomínio fechado, de uma nova forma espacial de viver o espaço urbano, em que predomina viver individual, marcado pela sensação de “segurança”: é o Bairro Barcelona se apresentando à modernidade urbanística, rompendo com as antigas formas de relacionar antes marcadas pela vida de bairro. Além disso, vemos também no Barcelona o aparecimento de novas construções e lojas nas avenidas e ruas do bairro.

Encontramos algumas peculiaridades no bairro Barcelona quando andamos por suas ruas. Estas têm nomes como a Av. Paraguai, que não passa de uma rua larga sem canteiro central; num outro ponto do bairro temos a rua Chile que se

¹⁵ Claro que em outra escala, trata-se de um fenômeno parecido com o que ocorre na Rua da Consolação em

apresenta com canteiro central em apenas uma parte do seu trajeto ligando a rua Cel. Nogueira Padilha, que, por sua vez, nos seus dois primeiros quilômetros não passa de uma rua larga. Lembramos que a Cel. Nogueira Padilha era a antiga “rua dos Morros”, apresentando-se como uma rua larga sem canteiro central e com um comércio variado.

Ruas que são avenidas e avenidas que não passam de ruas largas. Para a população local, na sua convivência diária, chamar o caminho público de rua ou avenida não faz a mínima diferença, ainda que para os que são de fora a denominação das vias públicas não faça muito sentido.

Para os que vivem no bairro, a nomenclatura das ruas e avenidas tem relação com a imigração espanhola como, por exemplo, a rua Sevilha, e também com a colonização espanhola na América Latina: muitas ruas e avenidas recebem a denominação de Bolívia, Venezuela, Paraguai, entre outras.

O bairro Barcelona na suas atividades comerciais reuniu diversos serviços, servindo a população local e adjacências, como exemplo, os bairros dos Morros, Colorau, Sabiá, João Romão, Zacarias, etc. Para isso os moradores têm que atravessar a rodovia Raposo Tavares para fazer compras nos mercados e usar de serviços como os de saúde e de educação de seus filhos, que estudam nas escolas do Barcelona. (ver tabela abaixo).

E.E. FRANCISCO EUFRÁSIO MONTEIRO- LOCAIS DE ORIGEM DOS ALUNOS

Local de Origem (Bairros/Cidade)	Quantidade
Barcelona	452
Caputera	3
Centro	2
Bairro dos Morros	128
Granja Olga	1
Jardim Archila (Votorantim)	11
Jardim Celeste	1
Jardim Gonçalves	2
Jardim Gutierrez	2
Jardim Paulista	1
Jardim Prestes de Barros	3
Jardim Rosália Alcoléia	3
Jardim Santa Teresa	1
Jardim Santo André	1
Jardim São Luiz	1
Jardim São Mateus	1
Jardim Toledo (Votorantim)	25
Jardim Vale Verde	1
Mineirão	1
Parada do Alto	72
Parque São Bento	1
Pinheiros	27
Prestes de Barros	1
Pró Morar (Votorantim)	4
Rio Acima (Votorantim)	6
Vila Amélia	2
Vila Ana Moreno	6
Vila Assis	13
Vila Carol	1
Vila Carvalho	1
Vila Colorau	307
Vila Cristal	2
Vila Fiore	1
Vila Garcia (Votorantim)	22
Vila Haro	1
Vila Hortência	36
Vila João Romão	125
Vila Maria Eugênia	3
Vila Nova Votorantim (Votorantim)	18
Vila Piedade	5
Vila Sabiá	53
Vila Zacarias	19

TOTAL DE 42 LOCAIS	Total de Alunos - 1366
---------------------------	-------------------------------

Fonte: E.E. FRANCISCO EUFRÁSIO MONTEIRO. Data: março de 2005.

O uso de comércios e serviços no bairro Barcelona (lojas de construções, cabeleireiros, feiras livres, padarias, bares, casas de shows e de bailes) além de espaços de recreação e lazer, como as praças públicas e mesmo os Clubes, onde o diálogo e os jogos de cartas estão contidos no lugar estabelecem uma prática social, uma vivência, esta expressa na linguagem do corpo, dos gestos e das palavras de muitos moradores do bairro Barcelona.

Ainda que algumas pessoas realmente ainda vivam o bairro com contatos mediados pela existência de determinados espaços, temos percebido que os espaços têm passado por transformações sendo isso visível na paisagem. Assim, é possível verificar uma mudança na paisagem do bairro, também pelo movimento de homens e crianças nos espaços do bairro.

O espaço urbano do bairro Barcelona vem se modificando com a aplicação (ainda que pontuais) de novos investimentos ao longo da Av. Paraguai, rua Bolívia e rua Venezuela. A rodovia Raposo Tavares, já duplicada nesse trecho, que passa pelo bairro, permitiu uma maior fluidez dos veículos e de passageiros pela área, tornou-se uma importante via de comunicação, servindo também à tarefa de distribuição e carregamento de cargas para as empresas localizadas no Barcelona e adjacências.

A Rodovia, para os moradores, facilitou a locomoção não precisando eles mais acessar o centro e suas vias para atingir alguns destinos, como por exemplo, os bairros em direção a Brigadeiro Tobias ou ao Parque Campolim, Posto Ikeda, Central Parque, entre outros, bem como o acesso a um importante hospital e outros comércios existentes a sudoeste da cidade. Assim, com mais esse acesso (a rodovia Raposo Tavares duplicada), os moradores do bairro Barcelona, passam a evitar um trânsito mais denso na região central da cidade.

A facilidade que os moradores tem para acessar dois Shopping situados a sudoeste do bairro Barcelona, de serviços e lazeres se completam pela fluidez, tempo e distância menor, que a rodovia proporciona, bem como para aqueles que utilizam a rodovia para acessar o bairro Barcelona e seu comércio.

Antes desse caminho, da rodovia Raposo Tavares, passar ao lado do bairro Barcelona, este era marcado pela presença da ferrovia que cortava o bairro e era de suma importância para os moradores e principalmente para as indústrias Votorantim. A ferrovia, que foi referência para o desenvolvimento local, da cidade de Sorocaba e para a industrialização paulista hoje está entregue ao tempo e suas intempéries.

Esta ferrovia (privada) corta a cidade no sentido centro/sul, levando a muitas passagens de nível nos bairros por onde passa, inclusive o Barcelona.

Hoje essas passagens de nível atrapalham a circulação dos veículos automotores e de pedestres nos seus cruzamentos, não permitindo uma maior fluidez do trânsito, também não contribuindo para com o transporte de pessoas e nem de cargas, já que hoje está desativada.

Sobre as passagens de nível na cidade de Sorocaba, podemos dizer que hoje atrapalham o crescimento urbano já que diminuem a velocidade dos fluxos de circulação: as estradas de ferro que cortam a cidade de leste a oeste como a antiga Sorocabana, atualmente Ferroban, e a ferrovia elétrica Votorantim, cortando a cidade no sentido Centro/Sul e pelo rio Sorocaba que atravessa a cidade no sentido sul/norte, fazem como que sejam exigidos técnicas mais apuradas de engenharia e um gasto maior do dinheiro público, para que o tráfego se realize da melhor forma possível.

Foto-5. Cruzamento da estrada de ferro elétrica votorantim com a rua Bolívia.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005.

A ferrovia elétrica Votorantim está desativada e também desfigurada, pouco colaborando com o processo produtivo. Onde passou bonde transportando as pessoas e trens de cargas, hoje encontramos pessoas utilizando a linha férrea como esconderijo para fazer uso de drogas e sexo. Isso fica visível à luz do dia, quando as pessoas utilizam os trilhos para chegar ao centro da cidade cortando caminho e vêem muitos objetos espalhados pelos trilhos, como seringas e camisinhas, provando o uso da linha férrea para outros fins, que não mais o transporte.

No cruzamento da linha com a rua Bolívia encontramos também móveis usados e outros entulhos deixados pela população. A limpeza da linha férrea e o corte do mato ao longo da mesma é feita de tempos em tempos pela Votorantin, que recolhe também outros materiais deixado no trajeto.

Este cruzamento já foi uma área de baldeação onde se realizava a troca de locomotiva; depois foi ponto de chapa¹⁶ para o descarregamento de mercadorias. Hoje este serve para o uso de bebidas alcoólicas e uso de outros tipos de drogas, por aqueles que vivem à margem da sociedade.

A rodovia Raposo Tavares e a ferrovia elétrica Votorantim estão presentes no processo de urbanização do bairro Barcelona, caracterizando o espaço e o lugar no Barcelona.

O uso do espaço deixa marcas profundas no lugar, este do bairro Barcelona, como nível da prática socioespacial que, para CARLOS¹⁷, revela no plano do vivido (envolvendo a categoria habitante) que mostra a condição da vida material, ganha sentido na vida cotidiana, expressando as condições e as contradições da reprodução espacial no mundo moderno.

O lugar se anuncia por meio de uma identidade, cultura e simbologias que resultam nas práticas sociais do habitante. O lugar para LEFEBVRE¹⁸

¹⁶ Ponto de Chapa é o local onde os caminhoneiros para descarregar seu caminhão utilizam-se de ajudantes que aguardam num determinado ponto, negociando entre si pelo serviço prestado, sem nenhum contrato de trabalho.

¹⁷ Ana F. A. CARLOS. Espaço-Tempo na Metrópole. p.244.

¹⁸ Ibidem. pg.45.

aparece como diferencial: cada lugar e cada momento não tendo existência senão num conjunto, pelos contrastes e oposições que o vinculam aos outros lugares e momentos, distinguindo-o.

A descoberta, a ocasião, o viver, os significados e suas simbologias remetem ao lugar e à sua história.

No lugar emerge a vida, pois é aí que se dá a unidade da vida social. Cada sujeito se situa num espaço concreto e real onde se reconhece ou se perde, usufrui e modifica, posto que o lugar tem usos e sentidos em si”¹⁹.

É no lugar que se materializam as relações sociais e de produção na cidade.

O lugar contém uma prática social, que dá identidade, transmite o sentimento de pertencer ao “outro”. O lugar é a extensão do corpo, do olhar, das pernas, dos alicerces, da mudança, do velho e do novo.

Essas marcas no lugar deixam traços que organizam comportamentos, determinam gestos, atitudes, revelando-se por meio dos modos de apropriação e produção dos lugares no bairro. Nesse sentido, o uso tem um caráter local, trajetos e percursos que dizem respeito à vida, imposta pela troca de mercadorias que acentua a racionalidade do lugar. Ele se constata em vários níveis, que esclarecem o lugar do habitante e do usador no plano do imediato.

Trata-se do lugar da casa e de tudo que o ato de habitar implica à vizinhança, em contatos contínuos; a rua, com seus encontros, intercâmbios, troca de informações e sua dimensão lúdica. São lugares de orientação (...) referência significativa da vida, que tem uma dimensão objetiva (da relação prática com o outro e com o espaço) e subjetiva (identidade, memória). Assim, os espaços se ampliam; a casa e a rua ganham a dimensão do bairro.²⁰

A análise do bairro Barcelona, significa pensar a escala local em sua relação com uma totalidade espacial mais ampla para que ganhe um sentido explicativo. O desafio de explicar o bairro pelos caminhos que o cortam ou lhe servem (a rodovia Raposo Tavares e a estrada de ferro elétrica Votorantim), duas importantes vias

¹⁹ Ana F. A. CARLOS. O Lugar no/do Mundo. p, 29.

²⁰ Ibidem.

de acesso que tiveram uma importante contribuição na construção do bairro Barcelona, assim como uma industrialização presente, pode efetivamente iluminar o processo de configuração do espaço urbano do bairro.

A rodovia Raposo Tavares, hoje como a importante via de transporte, passa pelo bairro Barcelona e liga a capital ao interior; o uso que os usuários dessa rodovia fazem, passa a estabelecer um trânsito maior de automóveis. Os mesmos usam do acesso ao bairro pela rua Venezuela e Bolívia para nele trafegar ou chegar ao centro de Sorocaba atravessando-o, ou então num movimento ao contrário irem em direção a cidade de Votorantim, usando da rua Venezuela passando por debaixo da rodovia Raposo Tavares, para também atingir os bairros Zacarias, Sabiá e João Romão.

É a rodovia interferindo nos trajetos das pessoas dos automóveis e coletivos, e estes agindo na produção do espaço do bairro Barcelona.

O processo de urbanização do bairro Barcelona e o desenvolvimento de suas vias fizeram nos perguntar como e se a rodovia Raposo Tavares foi importante na reprodução espacial do bairro e em que tempo passa a colaborar no processo de urbanização. Além da rodovia um outro caminho importante que parece ter marcado o bairro é a ferrovia, no caso a via férrea elétrica Votorantim (privada), que hoje (2006) está entregue ao abandono, sem transporte de pessoas e de cargas. Assim nos perguntamos também em qual seria a contribuição dessa ferrovia ao longo do século XX, para com o bairro Barcelona, que resulta de um processo histórico e geográfico.

O processo de urbanização visível no bairro Barcelona anuncia, também, uma colaboração dessas vias de acesso na criação de uma centralidade nesse bairro, pois, elas traduzem a circulação de mercadorias e de pessoas. Essa centralidade surge como um ponto de atração, de convergência de serviços e de pessoas.

É sobre esta centralidade que vamos abordar no próximo capítulo, antes de nos colocarmos a explorar o processo histórico e geográfico que levou a urbanização do bairro Barcelona em conjunto com a cidade de Sorocaba.

1.2 - Centro e centralidade no bairro Barcelona

A cidade de Sorocaba desde a época das feiras de muares pode ser considerada como espaço de produção, circulação e consumo, portanto, inserida na lógica capitalista, que suscita a necessidade de concentrar equipamentos, atividades, pessoas e serviços de modo que as relações econômicas e sociais possam conquistar maior dinamicidade²¹.

Esta concentração leva a uma centralização urbana, constituindo áreas centrais. Essas áreas em Sorocaba se estabeleceram, tendo como local de referência, a ponte e rio. Nessa área temos desde o século XVIII o registro e descanso das tropas de muares, o que implica que, desde aquela época, numa articulação diferenciada nos usos do solo, temos a alteração da forma urbana, surgindo um centro e tornando-a segmentada social e espacialmente.

As áreas centrais constituem uma atração, que se desenvolvem expressando centralidades urbanas em maior ou menor escalas, como no bairro Barcelona. Elas podem ser múltiplas numa mesma cidade e devem ser entendidas a partir dos fluxos que geram de pessoas, de automóveis, de capitais, de decisões, de informações e, sobretudo, de mercadorias²².

É pela existência destes fluxos, desde as feiras de muares realizada em Sorocaba, que o desenvolvimento de uma centralidade como necessidade de concentração e agilidade seja favorecida e, por conseguinte, a acumulação de capital se efetive mais facilmente, ocasionando uma expansão da área central, atingindo bairros adjacentes. No caso em estudo temos o bairro Barcelona que passa a concentrar uma série de equipamentos, atividades, pessoas, serviços, etc.

²¹ Willian Ribeiro da SILVA. Centro e Centralidade, pg,108.

²² Ibidem. pg, 108.

Para analisar a existência de uma centralidade no bairro Barcelona é necessário discutir centro e centralidade e o papel destes na cidade, portanto, convém caracterizá-los.

O centro organiza, dispersa, gera decisões, concentra poder econômico e político, automóveis, pessoas, informações e história. O centro nem sempre ocupa o sítio histórico e o centro geográfico, onde está a cidade de origem. Ele é antes de tudo, como aponta SPOSITO²³:

(..) Ponto de convergência/divergência , é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Podemos verificar que o centro da cidade expressa/exerce uma centralidade que se desloca por meio da circulação de mercadorias. Este deslocamento se dá devido à troca e produção das mercadorias e é quando o capital recria condições para se materializar as margens do centro, em diferentes escalas, criando novas centralidades.

Acrescenta Lefebvre²⁴ ao falar sobre a cidade ela própria a grande centralidade :

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E no entanto ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é , sem relações.

A centralidade urbana devido a sua concentração é o elemento que realiza a ligação com as demais partes das margens/periféricas com o centro dinâmico. É esta concentração que leva a uma centralização urbana e a necessidade de criação de subcentros. Estes subcentros são como um aprofundamento do centro

²³ Maria Encarnação Beltrão SPOSITO. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. pg, 6.

²⁴ Apud, Willian Ribeiro da SILVA. Centro e Centralidade, caderno Formação. pg,107.

velho, ou como salienta SPOSITO²⁵ face ao seu crescimento territorial e dificuldade de acesso a ele, os subcentros são núcleos e áreas menores que foram incorporadas pela cidade principal, são áreas de densidades habitacionais maiores (é o caso do bairro Barcelona).

(MAPA 2) - Localização da vila Barcelona em relação ao centro de Sorocaba, mediante a influência dos caminhos – Estradas de ferro e rodovia Raposo Tavares.

Na discussão sobre centro e centralidade, temos o trabalho de CORDEIRO²⁶, que denomina a expressão *desdobramento*, que se diferencia da expansão da área central, ou da emergência de subcentros, por não serem áreas

²⁵ Maria Encarnação Beltrão SPOSITO. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. pg. 10.

²⁶ H. K. Cordeiro. O centro da metrópole paulista, expansão recente.

contínuas ao centro principal ou aos subcentros (como por exemplo, a avenida Paulista e Faria Lima, em São Paulo), não podendo, ser caracterizadas como de expansão geográfica contínua das mesmas.

Os desdobramentos são áreas que caracterizam pela especialização de serviços, lazer, empresarial e financeiro. São áreas que não se reproduz atividades tipicamente centrais, mas de seleção de algumas destas.

Daí, a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade (ao invés de reprodução da localização das atividades centrais em menor escala, como o que se observa nos subcentros), como se o centro se multiplicasse, dedobrando-se especializadamente em outros eixos da estrutura urbana. São inúmeros exemplos: A Avenida Paulista, como eixo financeiro, a Marginal Pinheiros como eixo empresarial e a Avenida Cidade Jardim como via comercial, em São Paulo²⁷.

Características de desdobramento da centralidade encontramos em Sorocaba na Av. Antônio Carlos Cômitre que se localiza a sudoeste do bairro Barcelona, sentido interior pela rodovia Raposo Tavares, onde encontramos bancos e comércio mais especializado.

Essas são algumas formas de expressão do centro e da centralidade urbana.

Após essa inicial discussão sobre centro e centralidade, veremos se é possível abordar essas características diante da periferia sorocabana, mas precisamente no bairro Barcelona que se localiza na região sul da cidade de Sorocaba, ficando as margens da rodovia Raposo Tavares.

O seu comércio e algumas pequenas indústrias, assim como serviços, se fazem, mais precisamente, ao longo da Av. Paraguai, onde também estão situados os campos de futebol dos Barcelona e Cantos do Rio. É o local de movimento, de passagem, de atenção, dos coletivos, dos pedestres, dos automóveis e ferro velhos. É o lugar onde os com rendas e sem rendas vivem, é ainda, o lugar da troca, do dinheiro, do consumo.

²⁷ Maria Encarnação Beltrão SPOSITO. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. pg. 11.

O Barcelona é um subcentro, uma expressão da expansão do centro dinâmico e possui uma centralidade urbana, fazendo parte do processo de ligação centro periferia. Como nos diz CARLOS²⁸ com processo de implosão-explosão do centro, a centralidade acentua-se, isto é, o centro histórico representa ainda o *locos* da administração, da decisão, da organização política etc, mesmo que tenha perdido a característica de centro único, possibilitando o surgimento de outras centralidades.

Portanto, a idéia de centro ilumina a contradição centro-periferia²⁹ que leva a divisão social e técnica do trabalho no espaço que produz hierarquia, hierarquia essa representada na cidade de Sorocaba, onde se situa o centro, no centro histórico e geográfico da cidade “a ponte e o rio” é um de seus centros. Assim, é o bairro Barcelona, as margens da rodovia Raposo Tavares, constituindo ponto de acumulação e atração de fluxos, que se define pela reunião e pelo encontro, reunião da expansão da área central no processo de implosão/explosão, atuando em conformidade pelo encontro, este pelas ações de uma mobilidade de fluxos dadas pelas vias de comunicações.

Assim, no espaço mais amplo da cidade, assegura-se uma centralidade e uma disposição desigual dos lugares em relação ao centro histórico e geográfico. Este processo de expansão do centro foi acompanhado da emergência de subcentros.

Há uma centralidade no Barcelona que podemos perceber, porém a análise das áreas centrais, expressa centralidades em diferentes escalas, com diferentes padrões sócio-econômicos, que é de fundamental importância para criar e recriar capital, descentralizar e recentralizar, já que se trata de um processo dinâmico na re-produção urbana da cidade e dos bairros que a compõem.

Essa re-produção urbana no Além Ponte, no bairro Barcelona, vem sendo gerada na cidade de Sorocaba desde as feiras de muares até a chegada dos imigrantes, sobretudo os espanhóis, mas também pela ferrovia e por outros caminhos: os “Peabiru, dos caminhos para o sul”, que serão a base do que hoje se denomina por a rodovia Raposo Tavares, um dos maiores corredores de

²⁸ Ana F. A. CARLOS. Espaço-Tempo na Metrópole. pg, 177.

mercadorias do Estado de São Paulo. Este processo dinâmico concentra diferentes atividades econômicas e sociais, facilitando a implementação de equipamentos urbanos, as tomadas de decisões e a própria re-produção urbana no bairro Barcelona.

Esse processo urbano o qual o bairro Barcelona passa e passou, nos leva a retomar algumas indagações, estas necessárias a respeito do processo urbano, o qual o bairro Barcelona se inseriu.

Pretendemos a partir do capítulo dois, a partir da recuperação do processo histórico e geográfico, analisar o surgimento de um bairro (o Barcelona) com uma população de imigrantes espanhóis no seu princípio, caracterizando uma descrição do passado, por meio dos caminhos que ajudaram no processo urbano do bairro Barcelona num movimento com a cidade de Sorocaba, a saber: a ferrovia elétrica Votorantim e a rodovia Raposo Tavares.

²⁹ Ana F. A. CARLOS. Espaço-Tempo na Metrópole. pg, 177.

*Em fundo de vales, rodeando, roçando, estancando.
 Numa construção estonteante em paredes de pedra.
 Abre-se o túnel de ferro e madeira e com o prego
 vai estancando.
 Para mais tarde, uma fumaça negra ir passando
 Nas curvas do relevo vem mexendo.
 Junto à imaginação, os caminhos o homem vai criando.
 (Emerson RIBEIRO)*

Capítulo 2- Entre trilhos: Da Estrada de Ferro Sorocabana à Estrada de Ferro Elétrica Votorantim - uma possibilidade de urbanização para o bairro Barcelona.

A cidade de Sorocaba entra no chamado meio técnico³⁰ no século XIX com a chegada da estrada de ferro Sorocabana, inserindo a cidade num tempo mais rápido, tanto de produção e circulação de mercadorias como da vida.

As transformações geradas pela estrada de ferro sorocabana na cidade possibilitaram que os bairros do Além Ponte se aproximassem desse meio técnico com a chegada da ferrovia elétrica Votorantim, cruzando Sorocaba no sentido centro/sul, passando pelos bairros atualmente chamados de Pinheiros, Assis, Barcelona, Parada do Alto até alcançar o município de Votorantim.

Com os trilhos passando pelo bairro Barcelona no início do século XX, temos também a chegada de muitos imigrantes espanhóis, que vieram trabalhar nas lavouras e principalmente nas indústrias têxteis de Sorocaba e Votorantim. Esses primeiros imigrantes ajudaram a formar o bairro Barcelona e adjacências.

A facilidade de transporte para as indústrias da localidade era um atrativo a mais para a “espanholada” que aportara por essas terras, fixando residência e ajudando no desenvolvimento urbano da cidade.

Mas a cidade de Sorocaba, em especial a região do Além Ponte, antes do final do século XIX não contava com a ferrovia, então nos perguntamos o que havia nessa região? Como se deu tal transformação urbana e porque a escolha

³⁰ Milton SANTOS. A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção. 1999.

dessa localidade para a realização de uma existência, que mais tarde resultaria numa vida urbana?

Sabemos que Sorocaba viveu um apogeu com as feiras de muares durante o século XVIII e XIX, mas no início do século XX já não contava com tanto movimento de tropas passando por Sorocaba.

Seria então a industrialização que levou os bairros do Além Ponte a uma urbanização?, ou foi um movimento combinado de fatores sócio-econômicos?

Veremos no item abaixo como se deu esse processo de urbanização do bairro Barcelona e como a ferrovia elétrica Votorantim contribuiu.

2.1- Os primeiros caminhos de ferro.

Em meados do século XIX, tem-se o início do declínio do comércio de muares e com ele, e ao mesmo tempo, temos a chegada da estrada de ferro Sorocabana.

No Brasil, os primeiros caminhos de ferro e sua implantação com locomotivas de aderência simples viriam a quase trinta anos depois do processo existente especialmente na Inglaterra, Europa e nos E.U.A.

A preocupação com a implantação de caminhos foi uma constante na vida da Colônia brasileira. Os exemplos dessa preocupação se percebem na província de São Paulo, com os intensos melhoramentos, particularmente do caminho do mar, em face da dificuldade de se percorrerem solos de topografia tão movimentada em clima úmido.³¹

As notícias da construção de uma estrada de ferro surgiram já no Segundo Império no ano de 1853, em São Paulo, quando o ministro Francisco Gonçalves Martins afirmava:

... Cidadãos muito respeitáveis projectão, e para isto tem mandado proceder aos necessários trabalhos preparatórios, huma outra empresa de hum caminho de ferro da Província de S. Paulo, desde o porto de Santos até a villa da Constituição.

Com a abertura dos portos brasileiros em 1808, os ingleses passam a dar preferências às “concessões de privilégios”. Como o Brasil ainda estava sob domínio português, “as concessões de privilégios” eram uma tática em que os ingleses passaram a usar com frequência durante o período Imperial brasileiro, para poder explorar e desenvolver um capitalismo competitivo.

³¹ Caminhos do mar e seus melhoramentos, ver: Petrone. Povoamento e caminhos no século XVIII e metade do século XIX. p. 75-138.

Enquanto o capitalismo competitivo, segundo Florestan Fernandes³² já vivia uma segunda fase, no Brasil ainda sustentado por uma economia agrário-exportadora “de café”, os ingleses fazem um grande investimento para atingir um maior nível de produtividade na comercialização do café.

Foi em função do café, na época principal produto de exportação comercial, que não se pensou nas articulações das linhas ferroviárias entre si, fazendo um planejamento estadual para que não perdesse sua função com a decadência do café, pois:

a fronteira agrícola se expandiu, nasceram novas cidades e geraram-se divisas que financiavam as ferrovias (eram elas, portanto, fruto da iniciativa privada, e não da estatal; não eram impostas: surgiram como uma necessidade para se ampliar e baratear a produção).³³

Assim, foi em 1859 incorporadas em Londres a São Paulo Railway Company Ltd., em que Barão de Mauá detinha um terço do montante do capital empregado. Para a construção da estrada de ferro de Santos até Rio Claro, a Companhia deteve o privilégio, porém, deveria priorizar a implantação do trecho até Jundiaí.

Com os trabalhos iniciados a inauguração da estrada aconteceu em 1867, e então os ingleses permaneceram sozinhos na direção da companhia, que passou a denominar-se The São Paulo Railway Company Ltd.

Os caminhos da economia paulistana faziam-se abrir para oeste paulista, com os novos prolongamentos das estradas de ferro para o interior como: a companhia Ituana, a Mogiana e a Sorocabana.

O café e a cana-de-açúcar como produtos consolidados na agricultura brasileira e o algodão que durante a guerra civil americana foi plantado em Sorocaba como produto de exportação e, exportada via porto de Santos para a Inglaterra, o algodão na região de Sorocaba, assim como outros produtos eram transportados para o porto em lombos de mulas e posteriormente pelas ferrovias que se abriam para o interior.

³² Florestan FERNANDES. A revolução burguesa no Brasil, p.228.

³³ Fabrício CALO . Ferrovias Paulistas: Influência histórica sobre a malha urbana. p, 26.

Esses novos caminhos de ferro, contrapondo os percorridos pelos muares se alastravam para o interior do Estado de São Paulo, tornando a ferrovia na condição de principal meio de transporte rápido e com enorme capacidade de carga, superando o transporte de tropas de muares, que, desde 1734³⁴ na cidade de Sorocaba, era o principal meio de transporte de cargas, servindo a Capital (R.J), a Minas Gerais, Espírito Santo e principalmente São Paulo, entre outras cercanias, tornando Sorocaba conhecida como o local da “Feira de Muares de Sorocaba”.

Na transformação do espaço, necessário ao desenvolvimento capitalista, faz-se necessário o desenvolvimento do transporte de mercadorias. Como exemplo tem-se a concessão para a São Paulo Railway (S.P.R) , que possibilitou ao Império à transposição da Serra do Mar para o escoamento da produção de café. A ferrovia foi à solução para época e que custou um longo período de monopólio para S.P.R., na condição de único caminho férreo para o porto de Santos.

O papel de destaque das ferrovias se difundia entre os capitalistas³⁵ sorocabanos e Ituanos. Com o desenvolvimento de uma nova tecnologia dos transportes, esse projeto pôde ser realizado. Alguns capitalistas da época em Sorocaba encamparam a idéia de Luiz Matheus Maylasky³⁶, em lutar pela construção de uma ferrovia que partisse de Sorocaba até São Paulo.

Em 1867, com a inauguração da São Paulo Railway Co. Ltd. e a difusão entre os cafeicultores e outros empreendedores, ocorre em 1869 na cidade de Sorocaba, a difusão da idéia de modernidade ligada à ferrovia. Inicia-se entre os capitalistas sorocabanos o desejo de levar a efeito a fundação da Companhia Sorocabana.

³⁴ Adolfo FRIOLI. A feira de muares de Sorocaba. Sorocaba: OSE, S.E.M.S., 1993.

³⁵ Capitalistas ou usurários eram chamados àqueles que emprestavam dinheiro a juros ou financiava os particulares, na época.

³⁶ Sobre a história de Luiz Matheus Maylasky, consultar: Antonio Francisco, Gaspar. Bodas Brilhantes. Colaboração de Antonio Francisco Gaspar em homenagem ao Progresso e grandeza da E. F Sorocabana no seu 75º aniversário na Entrega do tráfego ao Público do trecho São Paulo à Sorocaba em 1875. Impresso nas oficinas da Ed. Cupolo Ltda., 1950, e ,Paulo Celso da Silva. De novelo de linha à Manchester Paulista. Fábrica têxtil e cotidiano no começo do século XX em Sorocaba. Sorocaba: projeto Linc, 2000.

Descreve GASPAR³⁷ numa linguagem um tanto folclórica, que alguns capitalistas sorocabanos, Antonio Lopes de Oliveira, Roberto Dias Baptista, Ferreira Leão, Luiz Matheus Maylasky, Dr. Vicente Euphasio, Oliveira Pilar, Ubaldino de Amaral entre outros, discutiam as vantagens dessa tarefa em levantar o capital subscrito;

E nenhum se atrevia a dizer a quantia que subscrevia. Maylasky, com sua calma habitual meteu os dedos no bolso de seu colete e delle tirou uma moeda de 40 réis, e exclamou entre os circunstantes: **“Aqui está o meu capital subscrito! Para a formação da Companhia “Sorocabana”, é este o dinheiro que subscrevo com satisfação, além das propriedades que possuo. Com estes dois vinténs, havemos de levar avante o nosso ideal!... Avantes Sorocabanos! Quem assina mais?! Eram estas as palavras de Maylasky quando também no dia seguinte correu a lista, afim de angariar entre o povo sorocabano o capital necessário.**

Estupefatos ficaram seus amigos, quando ao cabo de algumas semanas, Maylasky, arranjou 2.600:000\$000 subscritos por meio de ações e tratou logo de dar início à tão grandioso empreendimento.

Foi assim, **“com 40 réis”** que se fundou a Companhia Sorocabana.

Em 1869, antes dos sorocabanos, surgiu a idéia aos ituanos, em construir uma via férrea, ligando Jundiaí a cidade de Itu.

Os ituanos convidaram os capitalistas sorocabanos para entrar como acionistas da companhia “Ituana” que se constituíra para construir a linha férrea Jundiaí a Itu. Maylasky, pondo-se a frente arranjou 300:000\$000³⁸ de capital subscrito pelos mais fortes capitalistas do município de Sorocaba. Com esse capital levantado, havia interesse dos sorocabanos em estender a linha até Sorocaba.

³⁷ Antonio Francisco GASPAR. Histórico do início, fundação construção. p, 230

³⁸ Leia trezentos mil contos de réis. Convém registrar, principalmente que 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 – equivale hoje a 1 real ou cem centavos; CONTO DE RÉIS:- um milhão de réis, mil reais hoje.

Em 1870, uma comissão foi a Itu pedir que a linha fosse estendida até Sorocaba. Consta que nessa reunião a comissão sorocabana foi mal recebida, no entanto, os ituanos viram-se contrariados com a idéia dos sorocabanos, pois não existiam fundos para tal empreitada, e não havia o que transportar de imediato. Sem produto para transportar não haveria lucro para cobrir os gastos com uma linha até Sorocaba. Deve-se lembrar que, nesse momento o transporte ainda era feito por mulas, que transportavam boa parte da produção de algodão e outras mercadorias até a capital. Há que lembrar que o principal produto transportado da região para o porto de Santos era o algodão, mas este não era suficiente para cobrir os gastos com a construção da ferrovia de Itu a Sorocaba.

Ainda que houvesse dissidências entre os grupos econômicos locais, sorocabanos e ituanos, também se desenvolviam esforços para seus interesses comerciais, que no caso sorocabano era de chegar mais rapidamente ao porto de Santos, viabilizando uma economia de exportação, gerando lucros de sua exploração e servindo como incentivo para que os agricultores continuassem produzindo algodão.³⁹ Porém, o algodão como produto agroexportador que não pode ser negado, durou um curto período (1861-1870), não podendo gerar capital suficiente para construí-la, pois a produção era estruturada na pequena produção familiar.

Não podemos considerar como único fator à produção de algodão. Temos que levar em conta a política local que não mediu esforços para arrecadar o capital interno e externo suficiente para a construção da ferrovia. “Um dos caminhos foi usar a Fábrica de Ferro Ipanema para levantar capital junto ao Imperador, pois este tinha “boa intenções” com a Fábrica, tanto que a ferrovia se chamava “Companhia Sorocabana, Estrada Real de Ferro de Ypanema a São Paulo”.⁴⁰

³⁹ Paulo Celso da SILVA. De novelo de linha à Manchester Paulista. Fábrica têxtil e cotidiano no começo do século XX em Sorocaba. Sorocaba: projeto Linc, 2000.

⁴⁰ Segundo Adolfo Frioli em entrevista. (apud, Straforini. p.106.)

Figura-1. Ações companhia sorocabana.

Acervo (MHS).S/D. Ações que eram vendidas para levantar o capital para a construção da via férrea, partindo de Ypanema, local onde situava a Fábrica de Ferro Ipanema que interessava ao Império.

Desacordos entre as partes fizeram que Maylasky organizasse e fundasse em Sorocaba, em 1871 a Companhia “Sorocabana” a fim de construir uma via férrea ligando Sorocaba a São Paulo atingindo o porto de Santos pela Inglesa. Levado a obra a efeito, foi inaugurado o seu tráfego em 10 de julho de 1875. Esta obra possibilitou a construção de um entroncamento ligando a Estrada de Ferro Elétrica Votorantim à Sorocabana.

2.2- A Estrada de Ferro Votorantim na diversidade de novas técnicas – Mecânica e Elétrica.

Além das picadas e caminhos tortuosos abertos para a comunicação das pessoas que iam de Sorocaba para Votorantim e vice e versa, este último o qual se predestinava a uma vocação industrial, ajudou na formação do bairro Barcelona no início do século XX.

Ocorreu uma importante obra no final do século XIX, que cortaria este bairro com destino ao Votorantim⁴¹.

Esta obra era a “A ESTRADA DE FERRO ELÉTRICA VOTORANTIM”, iniciada em 1890 pelo extinto Banco União⁴² de São Paulo, que visava diversificação dos investimentos montando

diversos prédios, tais como: fábrica de chita, olaria, de cassa e de lã, aproveitando o salto para a construção de uma usina hidráulica e elétrica, como o fez e indústrias de caieiras⁴³.

A formação do bairro Barcelona, “cortado”⁴⁴ pelos trilhos da estrada de ferro elétrica Votorantim, chamada também de Paula Souza⁴⁵, distante do centro de Votorantim pela linha férrea não mais que quatro quilômetros, foi iniciada em 1890 pelo extinto Banco União de São Paulo, que na pessoa do senador Lacerda Franco, presidente do Banco União, visava investimentos e, segundo seus assessores, a região apresentava condições naturais excepcionais para o desenvolvimento de estabelecimentos industriais.

A região de Votorantim por sua natureza exuberante com quedas e saltos formados pela água e encontrados em grande quantidade teve a primeira referência histórica ao Salto de Votorantim, dada pelo naturalista Auguste de Saint-Hilaire, em “Viagem à Província de São Paulo”, no início de Janeiro de 1820:

⁴¹ Votorantim era importante bairro de Sorocaba, sendo uma das primeiras a constituir uma estamperia em 1891, tendo importância na extração de minérios (mármore).

⁴² O Banco União foi criado pelos fazendeiros de café.

⁴³ Antonio Francisco GASPARD, Sorocaba de ontem, crônicas da cidade. p, 219.

⁴⁴ A expressão (“cortada” pelos trilhos) se refere no imaginário das pessoas em relação ao bairro Barcelona, pois esses trilhos são a divisa do bairro Barcelona com outros.

⁴⁵ Nome da estação que partia de Sorocaba rumo a Votorantim.

. . . Fomos visitar, a uma légua (cerca de 6 Km) acima de Sorocaba, uma cascata formada pelo rio do mesmo nome, mais bonito ainda que de Itu. Após descrever uma curva fechada, o rio se despeja de repente de uma altura considerável, caindo sobre um amontoado de rochas. As águas espirram, espumantes, e logo em seguida escoam mansamente pro entre as duas margens cobertas de matas virgens. Enormes árvores estendem seus ramos por sobre a cascata;. . . percebendo-se por ramos . . . um pequeno filete de água, que se desvia do rio e faz girar a roda de um moinho ⁴⁶.

Caracterizando o espaço natural do ponto de vista geológico, a região de Sorocaba, coloca-se nos limites entre os terrenos cristalinos, proterozóicos, do grupo São Roque (calcário, filito, xistos, granitos) e os terrenos sedimentares, carboníferos, da formação Itararé, de fácies glaciário (tilitos ou diamictitos, arenitos, varvito); em outros termos, marca os limites entre o escudo Atlântico, a leste e, a bacia sedimentar do Paraná a oeste⁴⁷, situando a cidade de Sorocaba na depressão periférica do estado de São Paulo.

Diante da geomorfologia temos lugares onde se entremeiam ou se interpenetram as formas de relevo do planalto Atlântico (cristalino) a leste e, o planalto meridional (sedimentar) a oeste⁴⁸, sem esquecer da questão fitogeográfica que revela as interpenetrações entre as matas tropicais e os cerrados, todos muito degenerados ou substituídos por pastagens ou culturas, nos dias atuais.

Portanto, não era apenas a industrialização por meio de máquinas têxteis que o Banco estava interessado em desenvolver nessa região, pois, não muito distante do Votorantim e próximo o salto do Itupararanga afirma GASPAR ⁴⁹

estavam as riquíssimas jazidas de mármore negro, branco, verde, azul e rajadas; abundância de ardósia, empregada na cobertura de muitos edifícios de São Paulo; granito preto, róseo, etc. De granito róseo do Votorantim são feitas às

⁴⁶ Auguste, de SAINT-HILAIRE, (1779/1853) Viagem à Província de São Paulo. p.26.

⁴⁷ Elina SANTOS. Geomorfologia da região de Sorocaba e alguns de seus problemas. pp.3-29.

⁴⁸ Anísio B. PEREIRA. Considerações sobre o meio físico de Sorocaba. pp. 85-89.

⁴⁹ Antonio Francisco GASPAR. Histórico do início, fundação construção. p, 220

colunas do Teatro Municipal de São Paulo e a fachada do pórtico principal do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

A industrialização nessa região estava atrelada aos recursos naturais que possibilitaram esse investimento pelo Banco União. Para isso, era necessário que a produção e o transporte não se limitasse apenas a lombo de mula, mas sim a uma circulação mais rápida de suas mercadorias produzidas.

A circulação e a comunicação fazem parte da mobilidade, do transporte de cargas, de pessoas e informações que, segundo RAFFESTIN ⁵⁰:

... em todo “transporte” há circulação e comunicação simultaneamente. Os homens ou os bens que circulam são portadores de uma informação e, assim, “comunicam” alguma coisa. Da mesma forma, a informação comunicada é ao mesmo tempo, um “bem” que “circula”.

Figura-2. O bonde da Votorantim na Estação de Paula Souza em 1910, no transporte de carga e de passageiros.

Acervo (MHS).

Essa circulação está expressa as voltas de recursos, estes em que o Banco União fez investir no Votorantim e Itupararanga, a contar a fábrica de estamparia que começou a funcionar em 1892, com tecido cru importado da Inglaterra. Era necessário fazer com que a produção fosse transportada para os grandes centros da época e, o meio mais eficaz era o sistema ferroviário.

⁵⁰ Claude RAFFESTIN. Por uma Geografia do poder. p. 200.

Esse sistema ferroviário implementado traz várias transformações nas cidades e no meio de vida da população como afirma CALO⁵¹ :

Ao se instalar uma simples parada de trem numa cidade, esta muda em muitos aspectos: o comércio; o zoneamento contíguo à estação; forasteiros e imigrantes passam a chegar todos os dias; o comércio se diversifica; a produção deixa de ser feita localmente para ser trazida de São Paulo; a cultura chega também com mais frequência (jornais, revistas, livros); surge um mercado de trabalho mais dinâmico, dada à facilidade e o curto tempo para se locomover para outras regiões.

A formação do sistema ferroviário no município de Sorocaba data do período de 1870, como já foi colocado, e do entroncamento de Sorocaba para o Votorantim, inaugurado em 1 de janeiro de 1893, posto em circulação não apenas para tráfego de produtos, mas também de pessoas que usavam a linha para se locomover, usando as paradas conforme a população ia aumentando, são elas: Vila Assis, Barcelona, Parada do Alto⁵², Ângelo Vial, entre outras duas no município de Votorantim, Votocel e Xisto.

Foto-6. Estação Paula Souza, ponto final da Estrada de Ferro Elétrica de Votorantim em Sorocaba. Local onde era feito o transbordo das cargas para a Sorocabana, (lado externo).

Foto- Pedro Neves dos Santos. – 1924.

⁵¹ Fabrício CALO . Ferrovias Paulistas: Influência histórica sobre a malha urbana. p, 26.

⁵² Essa ‘parada’ da Parada do Alto foi a primeira do trajeto que compreendia Sorocaba a Votorantim. Parada do Alto é um bairro a sudoeste do bairro Barcelona, as pessoas que vivem, habitam ou não o local não distinguem os limites de um e de outro. O mesmo se dá para a vila Assis, mais ao norte, sentido centro de Sorocaba.

Foto-7: Estação Paula Souza, lado interno.

Autor: Emerson Ribeiro. 23/12/2005.

A ferrovia compreendia ainda quatro estações: “Paula Souza, Votorantim, Santa Helena (esta última certamente assim batizada após a aquisição da Votorantim por Pereira Inácio) e Fábrica de Cimento”⁵³. Além do transporte de carga feito pela Votorantim, havia a circulação do “bondinho de Votorantim” que transportava pessoas para as fábricas, essa atividade foi suspensa em 21 de agosto de 1966. E em 1922, chega o bonde elétrico que circula pelas ruas principais de Sorocaba na época.

Sobre o bondinho de Votorantim, Maria Hejano⁵⁴ relata:

Por volta de 1950 eu lembro, meu pai tinha charrete e vendia verduras e depois ia trabalhar na Tecelagem de Votorantim. Eu, meus pais, meus irmãos e tios a família toda, Eu e meus pais, nós pegávamos o bondinho da Votorantim na Parada do Alto, e íamos para fábrica, tinha amiga que pegava na parada da Barcelona. O bonde vinha lá de Santa Helena e íamos pra cidade, nós íamos estudar na cidade na década de cinqüenta.

⁵³ Geraldo BONADIO. Sorocaba: a cidade industrial (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril). 2004, pg, 188.

⁵⁴ Maria Hejano Cabrera, moradora do bairro Barcelona, entrevista concedida em 26/10/2005.

Foto-8. A ponte e a composição sentido votorantim em passagem pelo rio sorocaba.

Stênio de Andrade Gimenez

Fonte: (MHS). Data, 1929.

Foto-9. Uma ponte metálica era usada pelos bondes para cruzar o rio Sorocaba levando passageiros dos bairros do Além ponte e Votorantim ao centro de Sorocaba.

Foto- Porfírio Rogich Vieira. - 1954.

Essa linha férrea que corta o bairro Barcelona, fora colocada no primeiro momento com diferenças técnicas. Essas diferenças eram em torno da bitola de 0,60 m contra as de 1.0 metro, o que exigia baldeação das cargas transportadas para o Votorantim e, vice e versa a Sorocaba. Essa baldeação requeria mão-de-obra e exigia um tempo para que as realizações das tarefas ligadas à troca de cargas por causa da diferenças técnicas envolvendo as bitolas, fossem realizadas implicando em mais custos.

A segmentação das redes ferroviárias se observava na utilização das bitolas diferentes, impedindo o tráfego comum entre ferrovias de um mesmo município, estado ou até com países limítrofes. Os diferentes tipos de bitolas foram adotados por diferentes fabricantes de material ferroviário. Isso ocorreu porque os primeiros empresários de ferrovias não estavam preocupados em formar redes e sim em conectar uma determinada região a um porto⁵⁵. Outras vezes, o objetivo era alimentar uma linha ferroviária troncal, como era o caso entre a Estrada Elétrica Votorantim, com bitola de 0,60 e a Estrada de Ferro Sorocabana com 1,00 m; nesse caso havia uma menor inversão de capital com a aquisição de material de uma bitola de menor tamanho e a utilização do trabalho braçal nas tarefas de transbordo.

Essa opção fazia sentido nas economias exportadoras como o caso do Brasil, cujo mercado não tinha a mesma dinâmica como da Inglaterra. Além disso, nessas economias, havia abundante oferta de mão de obra barata, ou mesmo trabalho escravo, para as tarefas de transbordo.⁵⁶

A integração das regiões brasileiras para o fortalecimento do mercado interno era agora fundamental e o Governo Federal projetava a integração dos meios de transporte, no qual as ferrovias se destinariam ao transporte de longa distância e as rodovias, com menores custos de implantação, fariam a ligação das áreas ainda não atingidas pelas ferrovias⁵⁷. Era necessário vincular a estratégia e controle do Governo Federal sobre os meios de circulação e comunicação. Como mostra Raffestin⁵⁸, a circulação e a comunicação são as duas faces da mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias. Para Becker⁵⁹ essa articulação depende das cidades que “são os principais agentes funcionais de ordenamento do espaço nas diferentes escalas geográficas”, e funcionam como nódulos da anatomia das

⁵⁵ Pedro de CAMARGO. O papel da circulação, na integração. p. 76.

⁵⁶ Pedro de CAMARGO. O papel da circulação, na integração. p. 78.

⁵⁷ José Américo de ALMEIDA. O Ministério da Viação no Governo Provisório. 1933

⁵⁸ Claude RAFFESTIN. *Por uma Geografia do poder*. p. 200.

⁵⁹ Bertha K. Becker. O papel da Amazônia nos cenários para o planejamento da gestão ambiental. 1994.

relações regionais. Esse ordenamento do espaço estava acelerado na cidade de São Paulo, despontando como principal economia do país.

Com a falência do Banco União (1918) e a venda, em 1919, ao Comendador Antônio Pereira Ignácio, da Sociedade Anônima Fábrica Votorantim, foi à linha modificada, tendo as suas bitolas trocadas de 0,60 m para as de 1.0 m, sendo também substituída à ponte de madeira (que cruza o rio Sorocaba, local onde as tropas de muares paravam para descansar e pagar os impostos) por uma de ferro⁶⁰, efetuando assim a mudança no traçado e inaugurado em 1922.

Aprovado no ano de 1934, o Plano Geral de Viação Nacional, buscou a coordenação das ações na área dos transportes ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e aéreo, tendo em vista a necessidade de atender às conveniências nacionais de ordem política, econômica e militar (Decreto Federal nº24.497, de 29 de julho de 1934). Com relação às ferrovias, o plano indicava a padronização de material fixo e rodante da rede nacional, adotando mesma dimensão de bitolas e tipologia de material rodante o que viria a facilitar a manutenção e expansão da rede.⁶¹

A rede de transporte constituído entre o centro da cidade de Sorocaba e Votorantim, passando pelo Bairro Barcelona, trouxe modificações a este último. Antes da metade do século XX, a circulação de mercadorias se fazia por caminhos e estradas de terras, sendo uma área de produção de laranjas para exportação e plantio de cebolas, configurando-se como uma área rural. Esse bairro viu a modernidade passar a seus pés (locomotivas) sugerindo a mudança que, segundo GOTTMAN⁶², os ciclos das atividades humanas deslocam com o passar do tempo. E esses ciclos encontram-se também no bairro Barcelona, que passa de área rural⁶³ para área residencial e com surgimento de pequenas oficinas mecânicas, em meados do século XX, tendo a transformação em seus limites.

⁶⁰ Naquela época já havia duas pontes que cruzavam o rio Sorocaba, uma onde a tropa de muares parava para descansar e pagar os impostos e a outra da estrada de ferro Votorantim.

⁶¹ Sílvia H. F. PASSARELLI. O Dialogo entre o Trem e a Cidade: O caso de Santo André. p.38.

⁶² Jean GOTTMAN. The significance of territory. p.161.

⁶³ Henri LEFEBVRE. A revolução urbana. p.43.

É necessário levar em conta que os investimentos realizados pelo Banco União em Votorantim, aconteceram pelo potencial energético da região e pelo solo rico em minérios, que resultou em fábricas de olarias, caieiras, cassa e de lã.

Podemos afirmar que esses empreendimentos, junto com a estrada de ferro Votorantim, necessária para o escoamento da produção, levou a um desenvolvimento do que mais tarde seria a cidade de Votorantim⁶⁴, mas que por decorrência desses investimentos, outros bairros, como o, a Parada do Alto e, principalmente o bairro Barcelona, teve o seu povoamento acelerado, resultando numa urbanização, em que o transporte dos trabalhadores para a fábrica de chitas e outros estabelecimentos era realizado por este caminho de ferro, surgindo assim, várias paradas ao longo do trajeto.

⁶⁴ O município de Votorantim tem a sua emancipação nas eleições de 1964, configurando-se com autonomia

2.3 – Pelo caminho de ferro um bairro espanhol.

O espaço urbano da cidade de Sorocaba na última década do século XIX viria a se dividir em três áreas, Além Ponte, Centro e Além Linha. Pela própria denominação dessas áreas, a estrada de ferro sorocabana e o rio se colocam como referência na cidade.

O centro de Sorocaba correspondia à rua dos comércios, a praça central, a rua da Penha, a rua da ponte; do outro lado da cidade atravessando a estrada de ferro Sorocabana, encontramos os barracões da antiga Sorocabana e casas dos operários da estrada de ferro, a fábrica Santa Rosália e os moradores dessa vila que se constituiu com casa erguidas pela fábrica entre outras. Já no Além Ponte⁶⁵ contava com poucas residências, localizadas, ao longo das atuais Av. São Paulo e Cel. Nogueira Padilha.

O Além Ponte segue pela margem direita do Sorocaba, praticamente desurbanizada, no início do século XX, a maior parte das terras resumia-se em propriedades rurais, que eram cortadas pela estrada de ferro Votorantim Paula Souza.

Com a instalação das indústrias⁶⁶ têxteis na cidade de Sorocaba, como as fábricas Nossa Senhora da Ponte (1882), Votorantim e Santa Rosália (1890), e a Santa Maria (1896), esta última no Além Ponte, ajudaria a florescer alguns loteamentos ao seu redor, sendo moradias de operários construídas pela Fábrica na sua maior parte.

Junto com as indústrias têxteis no final do século XIX vieram para Sorocaba muitos imigrantes espanhóis e grande parte dessa mão-de-obra acabou encontrando ocupação nessas tecelagens presentes em Votorantim que contavam

a partir de 1965. Desligando-se de Sorocaba.

⁶⁵ Esta denominação do Além Ponte era uma referência aos moradores do outro lado da cidade, sendo a ponte parada de tropeiros, hoje no local a que liga a Rua XV de Novembro com a Av. São Paulo, atravessando o rio Sorocaba tem a sua urbanização alcançada todo lado Leste/Sul da cidade.

⁶⁶ Sobre a industrialização de Sorocaba consultar Paulo Celso da Silva “De Novelo de Linha a Manchester Paulista”.

com uma linha férrea a Paula Souza e a fábrica Santa Maria que além do emprego fornecia moradia no bairro com o mesmo nome.

As atividades que exerciam os espanhóis no início do século eram inicialmente como de pequenos agricultores como nos conta Maria Hejano⁶⁷ “Os meus pais vieram da Espanha para Sorocaba e fomos morar no bairro de Brigadeiro Tobias cuidar da terra e depois mudamos para a Parada do Alto e fomos trabalhar na Votorantim”. Os espanhóis, alguns deles, vieram com dinheiro, tornavam-se proprietários de terras ou trabalhavam no pequeno comércio e também como operários das fábricas aqui instaladas. Afirma Almeida⁶⁸:

(..) as famílias espanholas povoaram quase inteira a outra metade de Sorocaba, conhecida como Além Ponte, incluindo parte de Votorantim e de Santa Rosália. Uma vez garantida a subsistência pelo trabalho das tecelagens que formam um eixo da Sta. Rosália a Votorantim, outros membros da família com as facilidades de beira-rio, dedicaram-se à plantação de verduras. Ou com algum dinheiro trazido ou com as economias locais, inclusive no pequeno comércio, centenas de espanhóis adquiriram sítios e chácaras, especialmente no distrito urbano de Brigadeiro Tobias (diziam Brigadeiro) e desde aí por 1910-1913 enriqueceram Sorocaba com a cultura de cebola e batata inglesa, nas terras de salmourão, solo procedente de decomposição do granito.

A presença espanhola em Sorocaba está atrelada, sem dúvida, à oferta de emprego nas diversas fábricas presentes e a condições de sobrevivência nas terras agricultáveis. Essas terras (atual região do Além Ponte) eram de João Almeida Pedroso, mais tarde serviriam de loteamentos para assentar mais espanhóis e também Italianos, como ocorreu na margem direita do rio, como afirma Oliveira⁶⁹:

Quando ele não foi o comprador dos lotes oferecidos pelos Prestes de Barros, na Vila Hortência; pelos Martins Passos no bairro da Barcelona e pelos Almeida Moraes, no Jardim

⁶⁷ Maria Hejano Cabrera, moradora do bairro Barcelona, entrevista concedida em 26/10/2005.

⁶⁸ Aluísio de ALMEIDA. Artigo de jornal Cruzeiro do Sul. Sorocaba, 15/07/1969.

⁶⁹ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.61.

São Luiz, ele foi o investidor, abrindo loteamentos na Parada do Alto, na Vila Assis, nas vilas Colorau e Haro, nos Jardins Alcolea, Dias Lopes, Gutierrez, Martinez e Moncayo. O mesmo se deu em relação as terras rurais, nos bairros de Caputera, Brigadeiro Tobias, Inhaíba, '25', Aparecidinha, Avecuia, Mato-dentro, Cajuru e Pirajibu, ocupadas e, praticamente, colonizadas por eles.

Os espanhóis participaram também em menor escala da expansão populacional de Votorantim e de outras localidades na cidade como no bairro do Trujilo e Santa Rosália no Além linha.

O quadro abaixo fornece o volume de mão-de-obra que ingressou no Estado de São Paulo nos anos de 1885-1929, tendo como destino prioritário as fazendas de café de seu interior, depois migraram para outras regiões que ofereciam outro tipo de atividade que não só o café.

Discriminação por quinquênios, das principais nacionalidades que entraram no Estado de São Paulo nos anos de 1885-1929.

PERÍODO	TOTAL	ITALIANOS	PORTUGUESES	ESPAANHÓIS	JAPONESES	DIVERSOS
1885-1889	167.664	137.367	18.486	4.843	---	6.968
1890-1894	319.732	210.910	30.752	42.316	---	20.899
1895-1899	415.253	219.333	28.259	44.678	---	11.305
1900-1904	171.295	111.039	18.530	18.842	--	11.191
1905-1909	196.539	63.595	38.567	69.682	825	23.870
1910-1914	362.898	88.692	111.491	108.154	14.465	40.096
1915-1919	83.684	17.142	21.191	27.172	12.649	5.530
1920-1924	197.312	45.306	48.200	36.502	6.591	60.713
1925-1929	289.941	29.472	65.166	27.312	50.573	17.418

Fonte: Hospedaria dos Imigrantes-SP. Estrangeiros entrados no Estado de S.Paulo - Período 1885/1929.

Em Sorocaba no ano de 1931, o jornalista Luiz Amaral publicou na Folha de São Paulo, que a colônia espanhola em Sorocaba era composta de 12.000 membros e a de Italianos 3.000⁷⁰.

Em se tratando do bairro Barcelona temos, no final do século XIX, dois proprietários que dividiam as terras da região dos Morros.

Um deles é o Cel. José Prestes Ferreira e depois seu herdeiro, Joaquim Monteiro de Barros, que se casou com a

⁷⁰ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.36.

sua única filha, Hortência. Outro proprietário das terras era José Martins da Costa Passos, pai de Maria Martins Norcross (dona Mariquinha), casada com o inglês Ernesto Norcross”.⁷¹

As terras dos Prestes e Martins dão início à colonização espanhola em Sorocaba e de Norcross, mais especificamente, ao bairro Barcelona.

Em 1923, um anúncio no jornal da cidade⁷² indicava a venda de terrenos no bairro Barcelona, tendo como atrativo a linha elétrica Votorantim, que corria um bonde, transportando as pessoas.

Os espanhóis, segundo Oliveira⁷³, chamavam o bairro dos Morros de Llanos de Martins, onde se localiza o bairro Barcelona, sendo o ponto inicial. Os espanhóis “passariam de empregados e meeiros para proprietários das terras agricultáveis de toda faixa montanhosa dos lados Sul e Leste da cidade”, cultivando extensos pomares de laranjas⁷⁴, hortaliças e cebolas.

O bairro Parado do Alto, que faz divisa com o bairro Barcelona, teve sua ocupação com o Antonio Dias Lopes e sua esposa Maria Garrido Ferrer, que cultivavam laranjas para exportação.

⁷¹ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.39.

⁷² Jornal Cruzeiro do Sul, nº5.110, 20/09/1923. (Este anúncio foi reproduzido o mais próximo possível do original pelo autor.)

⁷³ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.39.

⁷⁴ A que frisar que esses pomares de laranjas se estenderam até meados de 1945, pois a formação do bairro Barcelona no início do século XX contava com poucas casas especializadas entre si, situada na baixada, por onde atualmente segue a Av. Campos Sales. Somente a partir de 1950, que começaram a se efetivar uma urbanização mais intensa.

Francisco Dias Lopes (o Paquito) filho de Antonio Dias Lopes, em Oliveira⁷⁵ relata:

o meu avô – dizia sempre Paquito – construiu as duas primeiras casas do bairro, a dele e a do meu pai. O resto era tudo mato de civilização tinha apenas o trilho da Estrada de Ferro Elétrica de Votorantim. O trenzinho parava num descampado para atender, exclusivamente, a família Garrido. Mais tarde, construíram, no local, uma estação, que se prolongavam até o local, uma estação, que se chamou Parada do Alto”. (...) Por volta de 1950, com a expansão urbana de Sorocaba, a chácara foi transformada em loteamento – Jardim Dias Lopes – que é parte da Parada do Alto. Ao lado, foi traçado o jardim Gualberto Moreira, numa homenagem ao prefeito da época, loteado por Manoel Lopes, primo de Paquito.

Nos anos que seguem a população ia aumentando lentamente com novos loteamentos sendo vendidos. A região formada pelos bairros Barcelona, Parada do Alto e Votorantim era considerada como núcleo industrial de Sorocaba como vemos relatados em um anúncio da Folha Popular.⁷⁶

91 lotes vendidos

18 construções em andamento

No maior Núcleo Industrial de Sorocaba

Jardim Parada do Alto

SEM ENTRADA, SEM JUROS, em prestações
 desde Cr\$ 200,00 por mês, V. S. estará comprando
 um ótimo terreno, servido de ônibus, bondes da Voto-
 rantim. No Jardim Parada do Alto, não é necessário
 planta para construção de sua moradia.

Ali V. S. contará com uma **VALORIZAÇÃO**,
 certa e rápida.

Venha sem compromisso conhecer esta grande o-
 portunidade estamos a disposição de V. S.

Na Av. São Paulo, 12 (Entrada da Ponte)

⁷⁵ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.62 e 63.

A margem direita do rio até a linha férrea Paula Souza, era ocupada também por Italianos, como os da família Sola, os Martini, Matielli e Pellegrino, que foram os responsáveis pelos loteamentos das Vilas Pinheiros e Vila Assis resultando na ocupação desses bairros pelos anos de 1947.

José Spim Flores⁷⁷, morador atualmente do bairro Barcelona narra a vinda dos pais para o Brasil e como chegou a Sorocaba:

O meu pai João Spim Garcia veio de Murcia para o Brasil em 1912 mais ou menos e foi morar em Novo Horizonte, casando com Genésia Flores Lucía, também espanhola, lá eles trabalhavam na fazenda de café e criava gado e porco. O irmão do meu pai tinha ouvido que Sorocaba era melhor e aí eles vieram por volta de 1930. Eu nasci em 1940 na Aparecidinha.

O meu pai tinha lavoura em Mato-dentro, ele arrendava as terras, plantando café, o forte era a cebola e pomar de laranja. Depois ele comprou um sítio no bairro Barreiro (perto da Aparecidinha), tinha banana também. Em 1959 viemos morar no bairro Barcelona, meus pais vieram tomar conta de uma chácara do Dr. José Paula Santos, ele era advogado.

No fim de 1959, trabalhei na Companhia Telefônica de Sorocaba e em 1960 fui para a fábrica Santa Rosália (Cianê), trabalhei até 85, quando aposentei.

Foto-10. José Spim Flores, morador do bairro Barcelona a mais de 50 anos.

⁷⁶ Folha Popular, 11/04/1953. Fonte: Museu Histórico Sorocabano.(Reproduzido próximo do original pelo autor).

⁷⁷ José Spim Flores morador atualmente do bairro Barcelona, entrevista concedida em 26/10/2005.

Autor: Emerson Ribeiro. 16/09/2005.

Os caminhos que trouxeram os imigrantes espanhóis até cidade de Sorocaba no final do século XIX e início do XX deviam-se a uma opulência significativa dos ciclos econômicos o qual passava a cidade, com destaque para o tropeirismo que acumulou capital para lançar as bases para a industrialização e de um comércio dinâmico movimentado pelos tropeiros e comerciantes . Devemos destacar nesse período a importância da produção de cebola e de laranja a ponto de Sorocaba ter sido considerado nos anos trinta do século XX como o segundo município produtor de laranja, mais importante do Estado de São Paulo, perdendo apenas para Limeira.

A cidade de Sorocaba contava no início do século XX, com a cultura da cebola, batata, laranja e outras hortaliças, a construção da Represa Itupararanga, com serviço urbano de bondes, instalação do sistema de água e esgoto, expansão da rede de energia elétrica, com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana e, as indústrias têxteis, que demandavam grande mão-de-obra não qualificada, que atraia muitos imigrantes para Sorocaba.

É neste contexto que os espanhóis, vindos para o Brasil para trabalhar nas fazendas de café, tomaram conhecimento pelos tropeiros, que passavam pelas fazendas transportando mercadorias, vendendo mulas e funcionando como correio levando e trazendo recados, da opulência econômica que vivia a cidade, aportando assim, para trabalhar nas fábricas ou na agricultura e que mais tarde formariam o bairro do Além Ponte.

2.4- A ferrovia e o ciclo da laranja no caminho do bairro Barcelona.

A agricultura em Sorocaba no início do século XX, 1900/1910 era marcada pela produção de hortaliças, tomates, cebolinhas e batatas. Com a chegada dos imigrantes espanhóis, ainda no início do século, essas culturas são intensificadas e, posteriormente, a cultura da laranja ganha a maior significância.

A laranja começa a ser produzida por volta de 1920 e tem seu apogeu em 1930 quando sua produção passa a ser exportada, levada pela via férrea até o porto de Santos e deste para Europa, especial a Inglaterra.

Os laranjais eram tantos que tomavam conta da área rural da cidade, e chegavam a se expandir pela área urbana: havia pomares no Barcelona, na Vila Haro, Parada do Alto e até do lado norte da cidade. A importância dessa produção foi tão grande que na zona norte da cidade, atualmente, encontramos um bairro chamado Laranjeiras.

Ainda que em menor escala do que no período colonial, os tropeiros continuavam a passar pela cidade; as indústrias têxteis produziam os seus tecidos; havia empresas de pequenas manufaturas, fábricas de calçados, de macarrão, óleos, sabão, serrarias, móveis, uma fábrica de gelo, torrefação de café, fábricas de cerveja e refrigerante, oficinas de ferragens, manutenção nas ferrovias, etc., concorrendo em trabalho e produção com a produção do meio rural, representado pela laranja, que tem seu apogeu, como já afirmamos, em 1930.

A produção de alimentos foi sem dúvida onde os espanhóis se deram muito bem, em Sorocaba. Embora com uma participação menor do que o café, produto este de grande valor no mercado internacional, a produção de laranja, cebola e banana, tinham uma importância relativa considerável na cidade: “cebola (com 26 por cento das fazendas e 36 por cento da produção total); laranja (8 por cento das fazendas e 13 por cento da produção do Estado); e banana (com 7 por cento das

fazendas e 12 por cento da produção)”⁷⁸. Em Oliveira⁷⁹ lemos que para o sociólogo Basílio Daemon,

até 1920, Sorocaba era um município que ocupava lugar saliente na produção de algodão no Estado de São Paulo. A partir da chegada dos espanhóis, ocorreu uma valiosa alteração dos costumes agrícolas, com o desenvolvimento das culturas da cebola e da laranja.

Há dois annos o parque industrial de sorocabano periclitou. Fecharam-se fábricas. Outras limitaram os dias de trabalho. Ahí estava, porém, as portas da cidade, a polycultura, offerecendo trabalho a todos. Sorocaba vai entrar em jamais sonhada phase de prosperidade: seus laranjaes anunciam às primeiras safras, preciosas e abundantes. (texto conforme original da época).

Os laranjais eram tantos na área rural de Sorocaba que a mão-de-obra, durante quase duas décadas era concorrida com as fábricas, empregando-se nos pomares e nos depósitos de frutas (chamados de barracões).

A Cooperativa de Citricultores de Sorocaba foi fundada em 8 de dezembro de 1930, para seleção e empacotamento.

Essa casa chamada de Packing House foi construída no governo de Júlio Prestes e entregue pelo secretário da Agricultura Navarro de Andrade aos cuidados da Cooperativa em 1931⁸⁰.

Nesse ano foi exportada a quantia de 250.000 caixas de laranjas, adotando para exportação a marca “Paramount”, bem aceita na Europa. Da laranja produzia-se e exportava-se também um vinho o “Laranjim Supremo” que obteve a medalha de ouro na Exposição Geral de Florença, em 1933. No bairro Árvore Grande ficava situada uma das casas das laranjas.⁸¹ Assim, como na rua Newton Prado para o empacotamento de laranja da família Morales.

⁷⁸ Recenseamento agrícola-zootécnico realizado em 1934 (São Paulo, 1936), pp. 36 ss. Apud. Herbert S. KLEIN. A IMIGRAÇÃO ESPANHOLA NO BRASIL, pg. 70.

⁷⁹ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.88.

⁸⁰ Aluísio de ALMEIDA. Sorocaba: 3 Séculos de História, pg 387.

Foto-11. O ciclo da laranja deu a Sorocaba duas unidades de embalagem daquelas frutas (packing houses), uma delas na rua Rui Barbosa.

Projeto Memória – FUA- 1930.

Em 1933, o Estado de São Paulo já exportava 1.171.351 caixas de laranja para a Europa e, o principal mercado consumidor era a Inglaterra (966.084 caixas), vindo a seguir a Holanda (121.714 caixas). A Espanha estava entre os demais países compradores, com 107 mil caixas. A Cooperativa em 1934 anuncia a existência de 50 plantadores, com 250 mil árvores cítricas produzindo⁸².

Houve grandes vendas, entre 1936 e 1939, baseado em dados oficiais da Secretaria da Agricultura, a região de Sorocaba chegou a exportar 600 mil caixas/ano e para o mercado interno restavam cerca de um milhão de caixas com 200 frutos cada destinadas ao consumo da população em geral ou para fins industriais.⁸³

A cidade de Sorocaba tinha uma estrutura para colher e processar esses frutos, pois para atender à produção, ressalta Oliveira⁸⁴:

a cidade contava com 12 casas de embalagem, ocupando 17 fiscais e 1.500 operários, entre colhedores, transportadores e embaladores de frutas para a exportação, durante 6 meses do ano. A atividade mantinha ainda em funcionamento 8 firmas, que extraíam óleo essencial de laranja, utilizado para doces, xaropes e licores e uma firma especializada em óleo

⁸¹ Aluísio de ALMEIDA. Sorocaba: 3 Séculos de História, pg 387.

⁸² Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.92

⁸³ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.92.

⁸⁴ Sérgio Coelho de OLIVEIRA. Os Espanhóis, pg.92.

de limão e mexerica, cuja produção era exportada para a Alemanha.

O jornal O Estado de São Paulo (7 maio 1927), em reportagem do jornalista Francisco Camargo César, de sua sucursal em Sorocaba, assim se referiu⁸⁵:

Sorocaba, que já é bem conhecida pela sua importante indústria, na qual se empregam diariamente mais de quinze mil operários, apresenta, nestes últimos tempos, aspectos interessantes do seu progresso, entre os quais se destaca o desenvolvimento da pomicultura.

(...) Deve-se em grande parte o progresso da fruticultura ao exemplo do que se passou com a lavoura de cebolas, iniciada pelos colonos espanhóis. É sabido que o surto espantoso dessa lavoura em Sorocaba deu ao nosso município o primeiro lugar entre os produtores de cebolas, já tendo havido ano em que a safra atingiu a um milhão de arrobas. Agora há um longo movimento em favor da fruticultura, que entrou definitivamente na sua fase de organização. Deu-se preferência à exploração da laranjeira, por ser a espécie frutífera mais adequada à qualidade da terra e já tradicionalmente cultivada no município.

(...) Entre Sorocaba e São Paulo trafega diariamente um trem condutor de frutas. Os produtores costumam vender as laranjas nas árvores, correndo por conta do comprador todas as despesas necessárias para a colocação do artigo na Capital. Nas condições acima citadas, segundo informação que obtivemos de um fruticultor, cada caixa de laranja fica, com os preços de outros centros produtores.

O crescimento da fruticultura em Sorocaba sem dúvida acontece pela viabilização que as infra-estruturas ofereciam para a exportação dessas frutas desde a colheita ao seu processamento, como; embalagens, encaixotadas, rotuladas e transportadas.

Para que ocorresse esse escoamento da produção era necessário utilizar um meio técnico surgido com a primeira revolução industrial: os trens. Com os

⁸⁵ Geraldo BONADIO. Sorocaba: a cidade industrial (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril), pg, 233 e 234.

trilhos, as locomotivas e seus vagões de cargas, que no Estado de São Paulo alcançaram o oeste paulista com a expansão do café, elas (as ferrovias) ou chegam depois, antes ou junto com as mercadorias a serem transportadas.

Foto-12. Ferrovia servindo de base para o transporte de mercadorias. Armazém construído por volta de 1925, durante o auge da exportação de laranja em Sorocaba, a ferrovia já era eletrificada.

Acervo: Jornal Cruzeiro do Sul

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul.s/d.

No caso das laranjas, ressaltamos que a ferrovia já estava presente, facilitando o transporte destas, percorrendo a Sorocabana até o porto de Santos e, exportadas para a Europa, imprimindo a cidade de Sorocaba na circulação mundial de mercadorias num tempo muito mais ágil.

Não seria possível alcançar e despachar milhares de caixas de laranjas, sem esse desenvolvimento técnico (as ferrovias), pois as estradas de rodagem como alternativa para o escoamento da produção, estava ainda, no início e em expansão para o tráfego automotivo.

No final da década de trinta, com os preços em baixa devido à 2ª Guerra Mundial, aliado ao surgimento de uma praga chamada de 'Tristeza', tivemos o fim do ciclo da laranja em Sorocaba, os pomares foram extintos, dando lugares a outras culturas, sendo também, transformadas em loteamentos, servindo ao mercado imobiliário.

Ao nascimento da mecanização e da indústria moderna (...) seguiu-se

um violento abalo, como uma avalanche, em intensidade e extensão. Todos os limites da moral e da natureza, de idade e sexo, de dia e de noite, foram rompidos. O capital celebrou suas orgias.

(MARX, O Capital, vol. I)

Capítulo 3 - A industrialização do Estado de São Paulo - Fábricas e a Estrada de Ferro Elétrica Votorantim no processo de urbanização.

No decorrer desse capítulo sobre a industrialização do Estado de São Paulo, veremos como esse processo ocorreu na cidade de Sorocaba e especialmente como atingiu e transformou a região do bairro Barcelona.

Sabemos que a industrialização no Estado de São Paulo teve um grande desenvolvimento com a cafeicultura, sendo esta a mola propulsora, onde o seu excedente fora aplicado na industrialização, alcançando também, de modo particular a cidade de Sorocaba.

O processo de industrialização ocorrido na cidade de Sorocaba teve algumas peculiaridades na sua gênese industrial. Que resultou no aparecimento de vários bairros industriais, entre eles, o bairro Barcelona.

No decorrer do texto analisaremos como se deu essa transformação e como as vias de comunicação, a ferrovia e a rodovia participaram desse processo de urbanização na cidade de Sorocaba e em particular no bairro Barcelona.

Com a chegada da ferrovia elétrica Votorantim e a instalação das indústrias Votorantin e a Santa Maria, uma atualmente no centro da cidade a Santa Maria (desativada) e a outra atualmente no município de Votorantim, deixando um espaço na época próprio para a ocupação humana, ocorrendo uma valorização dessa área para o mercado imobiliário.

3.1- A industrialização do Estado de São Paulo.

Não pretendemos aqui discorrer sobre uma nova teoria da industrialização do Estado de São Paulo, mas entender como a cidade de Sorocaba se apresenta nesse processo, por ser uma localidade que não teve na sua economia, diretamente, o capital cafeeiro, que foi a mola propulsora da industrialização no Estado.

Inúmeros autores como Prado Júnior, por exemplo, apontam a monocultura do café como responsável pelo desenvolvimento industrial no Estado de São Paulo. As plantações de café no final do século XIX se estenderam desde o Rio de Janeiro até o Vale do Paraíba e mais tarde para o Oeste paulista, onde esta cultura atinge o seu auge no início do século XX, com mão-de-obra imigrante assalariada.

A entrada de imigrantes para trabalhar nas fazendas de café estimulou a criação de um mercado interno ainda não existente. Os imigrantes sendo assalariados precisavam consumir algumas mercadorias necessárias, como alimentos e vestuários. O setor industrial viu no imigrante uma importante reserva de mão-de-obra. Nesse sentido afirma Garcia, citado por Straforini⁸⁶;

... o problema do suprimento de mão-de-obra e dos níveis salariais foi resolvido através da intensificação das correntes migratórias para São Paulo. Acrescenta-se a esse fato, o largo emprego na fábrica, de crianças e mulheres, ampliando a oferta de mão-de-obra e pressionando para baixo o salário do homem. A maior discussão entre os pesquisadores está no momento em que o capital agroexportador é invertido na indústria. Segundo Furtado (1972) e Simonsem (1973), a industrialização de São Paulo se fez nos momentos de crise da cafeicultura. Para outros, como Dean, Cano e De Decca, a defesa recai justamente na relação positiva entre café e indústria, pois 'quando o café vai bem, a indústria também atinge sua prosperidade'.

⁸⁶ Rafael STRAFORINI. No Caminho das Tropas.p, 102 e 103.

O café representou a grande riqueza do país e foi explorada pelo capital internacional, como na abertura da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, explorada por capital inglês. Com o capital gerado pela exportação do café construiu-se toda uma infra-estrutura de transportes e de cidades para atender às necessidades do comércio e das exportações do café. Essas infra-estruturas foram utilizadas mais tarde pelas indústrias que ali se concentraram a partir do início do século XX.

É nesse ramo de atividade que o capital financeiro terá sua maior possibilidade de ganhos. Assim, sendo

A economia cafeeira, em suas diferentes fases, desde a produção até o consumo, será largamente explorada pelo capitalismo internacional. Através do financiamento da produção, do comércio, da exploração, ele retirará uma primeira parcela de lucros, pois embora estas operações se realizem no próprio país, elas se acham direta e indiretamente em suas mãos, seja por bancos e firmas comerciais da mesma procedência nacional, seja por casas brasileiras a ele ligadas. Depois que o café é embarcado a exploração do capital estrangeiro se torna naturalmente maior e mais fácil; aí vem o transporte, a distribuição nos países consumidores, a industrialização do produto (torração, moagem e outras manipulações). É todo um grande aparelhamento comercial e industrial que o café brasileiro vai alimentar; e os lucros de todos esses processos sucessivos (em que entra em boa parte a mais-valia brasileira), canalizam-se para a remuneração dos capitais internacionais neles invertidos⁸⁷.

A expansão e a consolidação da economia cafeeira da origem a um acúmulo de capitais que determina a aceleração do processo de industrialização e urbanização em São Paulo e no país. Como afirma Szmrecsanyi⁸⁸:

Até o final da década de 1920, a economia brasileira fora predominantemente rural e correspondia grosso modo ao chamado modelo primário-exportador, no qual o setor agropecuário constituía o setor dominante. Nas décadas subseqüentes a grande crise de 1929/30, ela evoluiu para

⁸⁷ Caio Prado JÚNIOR. História Econômica do Brasil, pg 272.

⁸⁸ Tamás SZMRECSANYI. Pequenas histórias da agricultura no Brasil, pg, 71.

uma economia urbanizada e industrializada, na qual o setor agropecuário deixou de constituir o segmento dominante, cedendo lugar aos setores industrial e de serviços, nada perdendo, todavia de sua importância em termos absolutos, no que se refere à geração de renda, de empregos e de divisas.

Com o fim da hegemonia burguesa agrária do café que se deu na revolução de 1930, com a destituição de Washington Luiz, passou a abrir espaço para a realização do projeto industrial-urbano, vindo a se consolidar a partir da década de 1950.

Portanto, a geração de capital no Estado de São Paulo está centrada na cafeicultura desde meados do Século XIX, como início do XX. “É ela que determina a ida de capital para a indústria, torna-se, portanto irreversível, engendrando todo o processo de desenvolvimento industrial centrado na região cafeeira de São Paulo”.⁸⁹

Com essa sucinta apresentação sobre a industrialização no Estado de São Paulo, ocorre pensar como esse processo (mecânico/elétrico ligado à circulação de mercadorias) se deu na cidade de Sorocaba.

Não tivemos uma industrialização pressuposta do excedente do café, no que se refere diretamente ao plantio, porque estas terras não tiveram o privilégio em grande escala para que gerasse capital suficiente para um impulso industrial vindo de uma burguesia agrária-cafeeira sorocabana.

Foi o que não houve, plantio do café em larga escala e burguesia agrária em Sorocaba, para fazer a conversão do capital agrícola para o industrial, mas a cidade detinha um capital referente às feiras de muares e um mercado interno, que sozinhos seriam insuficientes para dar início à industrialização em Sorocaba, além de depender da capital paulista e do Rio de Janeiro, porém, a cidade era grande fornecedora de muares para o transporte do ouro e o café até o porto de Santos, participando indiretamente do processo cafeeiro.

⁸⁹ Lílana Bueno dos Reis GARCIA. O processo de Formação do capital industrial do Estado de São Paulo, pg, 67. (Apud. Straforini, pg,103)

Nesse contexto, tínhamos ainda uma grande concentração de imigrantes, como também de trabalhadores assalariados e escravos que serviram de reserva para as indústrias têxteis sorocabanas. Há que lembrar que a mão-de-obra escrava era um obstáculo para a acumulação de capital na economia cafeeira, sendo assim, necessário à universalização do trabalho livre. Segundo Ianni⁹⁰,

a abolição do regime escravocrata tinha o fim fundamental de transformar os trabalhadores escravos em trabalhadores livres - uma condição essencial à posterior estruturação da economia capitalista no país. Fará que o regime capitalista de produção se constitua, diz Marx, é necessário que os trabalhadores possam vender livremente a sua força de trabalho. "Trabalhadores livres no duplo sentido de que não fazem parte direta dos meios de produção, como os escravos, os servos, etc., nem possuem os meios de produção, como o lavrador que trabalha a própria terra, etc.; livres, sós e escoteiros" Assim, com a abolição o capital se libertou de um componente não susceptível de controle racional. O trabalhador deixou de ser um meio de produção, isto é, uma inversão onerosa e arriscada de capital. Transfigurou-se na categoria necessária à instauração do capitalismo que é a força de trabalho liberta dos meios de produção. Assim, a força de trabalho se transformou em mercadoria.

Continua Ianni⁹¹, "é preciso observar que a industrialização, encarada como um processo de constituição de uma nova estrutura econômico-social, somente pode emergir a partir de condições, também econômicas, sociais e culturais, preexistentes", ou seja, do mercado local, das disponibilidades de matéria-prima, "das conexões da economia da área com outras regiões do país e com o exterior, das disponibilidades de trabalhadores, etc".

Numa economia cafeeira agrário-mercantil que tomava conta do Estado e principalmente da cidade de São Paulo, Sorocaba tornar-se um lugar ideal para

⁹⁰ Octávio IANNI. Fatores humanos da industrialização, pg, 97.

⁹¹ Octávio IANNI. Fatores humanos da industrialização, pg, 99.

instalação de novas indústrias têxteis. Nesse sentido temos como participação da industrialização de Sorocaba:

- capital vindo do Oeste Paulista, este concentrado na Capital se deslocava para outras regiões do Estado Paulista.
- capital externo, este se realizava pelas vendas do café e investimento em transporte e em outras atividades.
- Infra-estrutura física produzida pelas atividades ligadas ao tropeirismo
- As atividades urbanas estabelecem complexas redes de abastecimento enriquecendo grandes comerciantes gerando novos investimentos na cidade.
- uma mão-de-obra qualificada advinda da imigração.

Não podemos descartar que Sorocaba não se relacionasse com essa força produtiva (café), com a mão-de-obra existente, com a matéria-prima, com um mercado local e, com a distância do grande centro articulador, a Capital, e em especial com os meios de transporte, que no final do século XIX tínhamos as mulas e a chegada da ferrovia.

Os trilhos já haviam chegado encurtando o espaço-tempo entre Sorocaba, a Capital e o porto de Santos, a cidade já apontava para uma infra-estrutura física, possível para um nascer de uma sociedade urbana-industrial no século XX.

A industrialização de Sorocaba foi possível pela participação de capitais internos e externos, associados por uma lógica local, dando suporte para materialização da industrialização na sociedade Sorocabana.

Essa industrialização implicou no aparecimento de moradias perto das fábricas, resultando nas vilas industriais como a de Votorantim, Santa Rosália e no Além Ponte, formando os bairros Pinheiros, Assis e Barcelona entre outros. Essas moradias no Além Ponte foram beneficiadas também pelo transporte ferroviário que compunham na época uma importante infra-estrutura para a mobilidade das pessoas e para o transporte de insumos para as fábricas.

No próximo sub-item veremos como as fábricas sorocabanas surgiram e como elas alimentaram a formação de núcleos habitacionais para os funcionários,

ajudando mais tarde na formação de alguns bairros de Sorocaba entre eles o bairro Barcelona. Veremos também como as linhas férreas foram utilizadas no processo de urbanização do bairro Barcelona pela industrialização.

Foto:13. Estrada de ferro elétrica votorantim saindo da Estação Paula Souza em direção ao bairro Barcelona e a Votorantim.

Autor: Emerson Ribeiro, data 23/12/2006.

3.2- Nos caminhos férreos, as fábricas.

A industrialização na sociedade sorocabana foi possível pela união de vários fatores, entre eles:

- A feira de muares com uma parcela importante do capital aplicado.
- Pelo impacto do café na economia do Estado de São Paulo e o capital externo.
- O plantio do algodão em Sorocaba e a mão-de-obra imigrante e escrava.
- A localidade que não contava com uma boa terra para o cultivo do café em larga escala, porém, era rica em recursos minerais e recursos hídricos.
- À proximidade da Capital e o porto de Santos, a política local representados pelos comerciantes ricos que obtiveram lucro com a feira de muares entre outras atividades, contribuíram para a construção das primeiras fábricas.

As feiras de muares e o comércio que girava em torno das feiras concentravam a maior parte do capital. Esse capital era reinvestido nas atividades correlatas das feiras e em pequenos comércios⁹².

Durante o século XIX tivemos grandes feiras de animais em Sorocaba e foi no auge desta que os comerciantes capitalistas⁹³ começaram a diversificar seus investimentos em fábricas e manufaturas maiores.

Em 1852, segundo Almeida⁹⁴ surge a primeira fábrica têxtil da Chácara Amarela, na propriedade de Manuel Lopes de Oliveira. Este era um riquíssimo comerciante e proprietário, agricultor, também tinha uma vida política fazendo parte do Partido Liberal e representante da Câmara Municipal.

Essa fábrica funcionava numa casa ao lado onde é hoje o Ginásio municipal de Esportes. Como a primeira fábrica têxtil da cidade, com apenas quatro

⁹² Cássia M. BADDINI. Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano.

⁹³ Ver nota 46.

⁹⁴ Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba, pg, 248.

peessoas, escravos, produzindo apenas fios de algodão, interrompendo suas atividades em 1861 por falta de qualificação para essas atividades⁹⁵.

Nessa tentativa de Manuel Lopes da criação de uma tecelagem, temos na cidade o cultivo do algodão do tipo arbóreo, até aproximadamente os anos 1860, o algodão continuou a ser plantado alcançando os anos de 1930, foi matéria-prima para o artesanato local de redes, baixeiros e tecidos rústicos comercializados nas feiras de muares anuais para tropeiros e escravos que viviam na cidade.

Foto-14. Primeira fábrica têxtil de Sorocaba, chamada de Chácara Amarela, onde Manuel Lopes de Oliveira desenvolveu em 1852 uma tentativa pioneira de fiar e tecer algodão, localizada na rua José Martins. Atualmente em 2006 funciona uma escola técnica industrial.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 17/05/2006.

A cidade contava ainda com oficinas de ferreiros, armadores e “nos anos seguintes surgiriam, nessas mesmas condições, mas diminuindo lentamente a mão-de-obra escrava, fábricas de licores, de velas, etc. Muitas eram frutos de iniciativas de imigrantes enriquecidos”.⁹⁶

Ressaltamos que, com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875, algumas grandes fábricas começam a se instalar a partir de 1882 como a Nossa Senhora da Ponte, dentro de um modo de produção capitalista.

⁹⁵ Paulo C. da Silva indica no seu livro que “A exportação oferecia ganhos maiores e Lopes de Oliveira passou a dedicar-se apenas a agricultura”, lembramos aqui que Oliveira era também político e comerciante.p.46

⁹⁶ Adalberto C. de ARAÚJO NETO. Sorocaba operária, pg,17.

Com o “encilhamento”⁹⁷ tomando conta do país, nos anos 1889/90/91, os “homens de negócios Sorocabanos” , pelo que indica Almeida⁹⁸, passaram a contribuir com a tomada de decisão para aplicação dos recursos em novas tecelagens. Em 1890 a fábrica Santa Rosália foi fundada por Jorge Oetterer e Francisco Speers, com os capitais do conselheiro Francisco de Paula Mayrink e seu grupo, do Rio de Janeiro. Esta fábrica foi instalada no Além Linha e tinha vila operária própria, dando origem ao hoje Bairro Santa Rosália e funcionando no local atualmente um hipermercado de capital nacional.

O mapa (abaixo) mostra uma tendência do crescimento da cidade nas regiões em que se localizavam as fábricas, estas com moradias de baixa renda, salvo o bairro Santa Rosália que atualmente(2006) conta com grande número de casas de alto padrão.

A fundação do povoado de Votorantim se deu na mesma época. Em primeiro de julho de 1890 o “Banco União” comprou de “Porfírio Machado e sua mulher Maria Vieira Moreira, por 110:000\$000 a fazenda Votorantim. Os ribeirões Cubatão e Itapeva eram alguns dos limites, (...) A seda e máquina de beneficiar algodão, com água tirada do Salto, era perto do atual hospital⁹⁹”.

⁹⁷ Oencilhamento foi uma política monetária adotada por Rui Barbosa ministro da fazenda, com o objetivo de estimular o crescimento econômico, Rui Barbosa permitiu que certos bancos emitissem títulos de crédito não cobertos por depósitos em dinheiro, o que levou o governo a emitir vultosas emissões de moedas, desvalorizando-a e provocando a aceleração da inflação.

⁹⁸ Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba. pg, 381.

⁹⁹ Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba. pg, 381.

MAPA DE 1909 SEM ESCALA- MOSTRA A EXPANSÃO DOS BAIRROS AO REDOR DAS INDÚSTRIAS.

Com machados e foice abriram-se as primeiras picadas e depois as obras da Estrada de Ferro Votorantim, instalando ali uma grande vila operária, que pelos trilhos iam e vinham muitos trabalhadores residentes em Sorocaba, fato é que nessa época o transporte era muito precário, feito de carros de boi ou mesmo a pé, cita Decca¹⁰⁰:

A Fábrica Votorantim constitui exemplo bastante expressivo. (...) Localizada nas proximidades de Sorocaba (a 6 quilômetros de Sorocaba e 115 de São Paulo), a indústria teve, no entanto, que construir na época uma linha férrea para comunicar-se com Sorocaba e praticamente construir uma cidade operária. Esta, situada nas vizinhanças da fábrica, teria em 1913 acomodações para 3.000 operários, possuindo jardins públicos, clubes, escolas, lojas, iluminação elétrica.

Em 1892 era organizada a diretoria e criada a fábrica Santa Maria, com a participação de Alexandre Marchisio, ex-gerente da N. S. da Ponte. Essa fábrica também tinha uma vila operária com pequenas casas. Os trilhos da estrada de ferro Votorantim passavam nos fundos da fábrica, dando início a uma urbanização, na atual vila Hortência, estimulando a venda de terrenos para a formação do bairro Barcelona e adjacências.

(...) Os operários moravam nas casinhas da Vila, construídas nas ruas Manoel Lopes e Campos Salles. Já os mais graduados (...), mestres de oficina e outros, moravam em casas melhores na Rua Santa Maria. Todos pagavam aluguel”¹⁰¹.

Foto-15. A Vila Operária da Fábrica Santa Maria é a única que subsiste em Sorocaba.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul, 1979.

¹⁰⁰ Maria Auxiliadora G. DECCA. A vida Fora das Fábricas, pg,60.

¹⁰¹ Gazeta do Além Ponte, 14/04/1992. Apud, Adalberto C. de ARAÚJO NETO. Sorocaba operária, 2005. pg,38.

Foto-16. A Vila Operária da Fábrica Santa Maria no século XXI no ano de 2006.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 03/05/2006.

O bairro Barcelona desenvolveu-se entre duas e importantes indústrias têxteis da época, pois, ficava entre a Fábrica Votorantim e a Sta. Maria, servido ainda pelos trilhos da ferrovia, como importante corredor de comunicação e de transporte de mercadorias, insumos de produção, matérias-primas, levando a cidade de Sorocaba a um importante processo de crescimento fabril.

Foto-17. A Fábrica de Votorantim em pleno funcionamento, após a inauguração do seu setor de tecelagem.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul. Foto- Pedro Neves dos Santos – 1924.

Foto-18. Fachada e pátio interno da Fábrica Santa Maria. Fundada 1892 e remodelada por Alberto Kenworthy em 1904.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul. Foto- Pedro Neves dos Santos - 1924

Foto-19. Fábrica Santa Maria em ruínas ao lado da rua Newton Prado e a linha férrea Votorantim no cruzamento.

Autor: Emerson Ribeiro, 23/12/05.

Continuando pelos caminhos das fábricas temos em 1909 a fundação da S. A. Estamparia, construindo-se a fábrica São Paulo, ao lado onde é hoje a AV. São Paulo, que fora caminho das tropas com destino a São Paulo, teve como fundadores o João Kenworthy, Alberto Kenworthy e Nicolau Scarpa. Destinava-se, num primeiro momento, em estampar os tecidos da Sta. Maria. Esta fábrica

para funcionar teve que montar uma pequena hidrelétrica em Pilar na represa do Turvo¹⁰².

Dessa sociedade, S. A. Estamparia Alberto Kenworthy participa também da fundação da fábrica Santo Antônio em 1913, última fábrica têxtil desse período.

Sorocaba não apresentava apenas indústrias têxteis mencionadas anteriormente, em 1914 possuía as seguintes fábricas:

- “(...) Fábrica Santa Helena – óleos, azeite, sabão, velas, algodão, etc;
- Engenho Santa Helena – beneficiamento de arroz;
- Fábrica S.José – de tecidos de malha;
- Duas Fábricas de calçados;
- Duas Fábricas de xales;
- Uma Fábrica de gelo;
- Diversas fábricas de cerveja, macarrão, serrarias, móveis, etc. uma fábrica de camas de ferro, além de inúmeras pequenas indústrias como: torrefação de café, moinhos de café, moinhos de fubá, refinações de açúcar, igualmente movidas à eletricidade”.¹⁰³

Com a construção e inauguração da represa da S. Paulo Eletric, com capitais estrangeiros (canadenses e ingleses), pertencentes a Light, em 1912 trabalharam mais de 2000 operários, dentre eles muitos imigrantes, até hindus.¹⁰⁴. Após a sua inauguração tivemos outras fábricas pequenas, além de depósitos e algumas oficinas da Sorocabana, até o aparecimento da Fábrica de enxadas N. S. Aparecida, em 1915, localizada num casarão na rua da ponte (atual quinze de Novembro) transformando-se mais tarde em Siderúrgica.¹⁰⁵

¹⁰² Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba. pg, 385.

¹⁰³ Almanach Ilustrado de Sorocaba para 1914, pg 237. Apud, Adalberto C. de ARAÚJO NETO. Sorocaba operária, pg,22.

¹⁰⁴ Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba. pg, 378.

¹⁰⁵ Adalberto C. de ARAÚJO NETO. Sorocaba operária, pg,22.

Foto-20. Sob a direção de Luís Pinto Tomás, a Fábrica de Enxadas expandiu-se e em 1944 mudou para a rua Padre Madureira, junto aos trilhos da Sorocabana, dando origem a Indústria Metalúrgica (depois Siderúrgica) Nossa Senhora Aparecida e atualmente Villares (2006).

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul. Coleção de Ana Marques Moraes. s/d.

A construção da Manchester Paulista, uma referência à industrializada cidade inglesa, o engenheiro Alfredo Maia em visita a Sorocaba durante a construção da represa, assim a denominou. A industrialização na cidade levou a uma urbanização, ainda que precoce, ao redor das indústrias aqui instaladas, com casas de operários uma ao lado da outra, um comércio crescente, trouxe a iluminação das ruas da cidade junto com as máquinas, o transporte ferroviário e, em 1915, os bondes circulavam, via centro, rua dos morros, rua do hospital, até a praça 9 de julho. Sorocaba estava à luz do desenvolvimento no Brasil nos primeiros anos do século XX.

É importante dizer que nessa mesma época a Inglaterra como sendo uma das nações que concluíra sua Revolução Industrial, estendia rapidamente seus interesses econômicos sobre todo o mundo. Sua produção estava totalmente mecanizada e era empregado em grande escala nas cidades industriais, como Liverpool, a ferrovia inglesa cortava o país em todas as direções.

Em 1880 o jornal Economist, de Londres, demonstrou que a subscrição anual de novos capitais tinha quase que

duplicado nos últimos três anos. Devido ao seu rápido acúmulo, este capital era freqüentemente desviado para investimentos no exterior.¹⁰⁶

No final do século XIX, aumentava o afluxo de capitais estrangeiros no Brasil e crescia o grau de controle exercido pelas firmas inglesas sobre os setores básicos da economia brasileira. A maior parte das nossas ferrovias foi construída com empréstimos feitos em Londres. O setor de transportes foi onde os capitalistas ingleses exerceram uma maior influência. Segundo Foot e Leonardi¹⁰⁷:

Em 1880 havia onze companhias inglesas de estradas de ferro em nosso país. Em 1895 já havia 25, incluindo-se aí a mais rica e importante ferrovia do país, a ‘Santos – Jundiaí’, propriedade da São Paulo Railway Company Limited, que foi, na sua época, ‘a mais lucrativa empresa ferroviária britânica na América Latina’. No Nordeste era importante, entre outras, a Great Western de Pernambuco. Também a construção de portos esteve em mãos de firmas inglesas. É o caso da Ceará Harbor Corporation (1884) e da C. H. Walker & Co. Esta última conseguiu o contrato para a modernização do porto do Rio de Janeiro ‘sem concorrência pública, em 1904.

(...) além das ferrovias, os ingleses controlavam as maiores firmas exportadoras e importadoras, as companhias de navegação, as agências de seguro e os bancos financiadores. As exportações de açúcar do Nordeste eram controladas, em sua maior parte, por grandes casas exportadoras britânicas instaladas em Recife. Saunders Brothers e J.H. Boxwell eram as maiores.¹⁰⁸

É importante ainda observar que a penetração de capitais estrangeiros está relacionada com o tipo de desenvolvimento industrial e o rumo que o Brasil iria tomar desde o seu início. Uma dependência de capitais externos para investimentos futuros, assim, como uma indústria presa de ambos os lados do negócio, pois como as exportações em sua maior parte iriam para a Inglaterra, eles (as firmas Britânicas) exportavam daqui e distribuíam lá na Europa.

¹⁰⁶ Foot HARDMAN e Victor LEONARDI. História da indústria e do trabalho no Brasil, pg. 40.

¹⁰⁷ Foot HARDMAN e Victor LEONARDI. História da indústria e do trabalho no Brasil, pg. 47.

¹⁰⁸ Foot HARDMAN e Victor LEONARDI. História da indústria e do trabalho no Brasil, pg. 40.

Ressaltamos também que a estrutura financeira de São Paulo antes da primeira guerra mundial já apresentava uma série complexa de interligações bancárias cujos comandos superiores, quase sempre, encontravam-se com os ingleses, alemães, franceses, etc.

Os fazendeiros de café criaram alguns bancos um pouco antes da República, como o Banco União, é a partir de 1890 que se verificou uma expansão maior do sistema bancário.¹⁰⁹ O Banco União criado com a acumulação de capitais vindo da expansão cafeeira foi responsável pela compra da “Fazenda cachoeira do Votorantim”, montando suas indústrias e uma via Férrea para a comunicação com a estrada de Ferro Sorocabana para o transporte de mercadorias e pessoas até o porto de Santos, como também mais tarde para o Oeste do Estado de São Paulo, local por onde se expandiu a cafeicultura. Sobre este relacionamento do café com o mercado mundial, aponta Foot e Leonardi;¹¹⁰

As particularidades assumidas no Brasil pelo processo de acumulação de capital a partir da expansão cafeeira, que fizeram com que boa parte do capital industrial tivesse, durante algumas décadas, pelo menos, sua origem na economia do café, não devem nos fazer perder de vista o caráter global do relacionamento que foi se estabelecendo, ao longo do século XIX, entre as classes dominantes locais e as burguesias dos países capitalistas industrializados.

Era nessa conjuntura que Sorocaba e, o Estado de São Paulo desenvolvia a sua indústria e seu comércio, junto com uma oligarquia cafeeira, que com o seu excedente viria a investir em novas áreas e não apenas na agricultura e sim na abertura de novas fábricas.

E por conta de uma industrialização, avançava o processo de urbanização, exigindo a realização de uma série de obras como; estradas de ferro, abertura de estrada de rodagem, instalação de luz elétrica, limpeza pública, serviço de água e esgoto e telégrafo.

¹⁰⁹ Foot HARDMAN e Victor LEONARDI. História da indústria e do trabalho no Brasil, pg, 66.

¹¹⁰ Foot HARDMAN e Victor LEONARDI. História da indústria e do trabalho no Brasil, pg, 67 e 68.

O café como mola propulsora da economia no início do século XX possibilita um aumento das infra-estruturas, como, estradas de ferro, estrada de rodagem, a melhoria dos portos e a criação de meios de comunicação mais eficientes, passaram a atribuir uma maior fluidez nas regiões atingidas, sendo algumas cidades de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, beneficiadas pelos fluxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, consumo, intercâmbio, trabalho, que vão tornar efetiva aquela fluidez de capitais, principalmente no centro-sul do Brasil.

É com essa dinâmica que o processo de industrialização se desenvolve em especial no Estado de São Paulo, efetivando e polarizando as regiões e as cidades, como exemplo, Sorocaba, envolvida nesse processo dinâmico mais particular de se industrializar, que iria se prolongar até a década de trinta, quando o Brasil passaria para uma nova fase de industrialização com a participação mais efetiva do Estado Federal.

3.3- A perda e a criação de um parque industrial sorocabano.

A industrialização seguia ocupando os bairros de Sorocaba principalmente na porção sul da cidade em direção a Votorantim. A via de acesso era chamada de estrada da margem direita do rio Sorocaba, ligava o centro de Sorocaba ao bairro Votorantim, atualmente dividindo este caminho em Av. Dr. Campos Sales e Av. Comendador Pereira Inácio uma referência ao industrial responsável pela criação das indústrias Votorantim.

O distrito de Votorantim, até a sua emancipação em 1964, surge como um empreendimento de cunho industrial pelas potencialidades de matéria-prima que o local oferece e especial pelo cultivo de algodão que na primeira fase da industrialização de Sorocaba se espalhava pela área rural, servindo as primeiras tecelagens, assim como, para venda aos tropeiros e consumo próprio.

Votorantim nasce como bairro industrial de Sorocaba, constituindo nessa localidade como, uma importante fonte de arrecadação de impostos para o município.

Com a falência do Banco União em 1918, Antônio Pereira Inácio, junto com Nicolau Scarpa compram a massa falida do Banco União, mas a sociedade pouco dura.

Na cidade de Recife em 1923 José Ermírio de Moraes assume a gerência da Usina Aliança, propriedade de sua família e, em 1924 conhece na Suíça, Helena filha de Pereira Inácio, enamorando-se volta para o Brasil e se estala em São Paulo.

A convite de Pereira Inácio assume a superintendência da S.A. indústrias Votorantim, com a incumbência de recuperar a Votorantim que estava quase falida devido ao abalo sofrido do governo Arthur Bernardes e da revolução de 1924, casando com Helena em 1925¹¹¹.

¹¹¹ Votorantim 2000 – Memórias de uma cidade, Prefeitura de Votorantim, pg, 58.

Em 1933, José Ermírio de Moraes se torna diretor Superintendente da Votorantim, diversificando as atividades que geraria o grupo Votorantim. Em 1951 falece Antônio Pereira Inácio e José Ermírio de Moraes, junto com seus filhos José Ermírio e Antônio Ermírio assume o Grupo Votorantim.

Sorocaba tem durante os anos 40/50/60, uma expansão industrial dentro de seu núcleo urbano como o centro da cidade e nos bairros; Votorantim, Barcelona, Santa Rosália, Santa Maria, etc., constituindo assim, como, uma cidade industrial.

A cidade de Sorocaba cria um distrito industrial no eixo centro/Votorantim, mas com a perda do parque industrial de Votorantim, devido a sua emancipação em 1964, e da receita dos imposto, o município atenta à criação de um novo distrito industrial.

Em 1948 temos a criação de uma fábrica de Móveis chamada Ancora no bairro Barcelona, desativada na década de oitenta, onde atualmente funciona uma revenda de carros usados na Av. Dr. Campos Sales. Em 1947 Antonio Barbero, Italiano iniciou o ciclo de linho em Sorocaba fundando a Indústrias Têxteis Barbero S.A¹¹².

O conjunto Fabril iniciado na rua Padre Madureira, durou até 1995 cedendo lugar mais tarde a um hipermercado. A indústria Barbero abriu uma unidade também no bairro Parada do Alto, na Av. Comendador Barbero, ampliando suas instalações em 1984, edificadas numa área de 75.000 metros quadrados, fechando suas portas no final da década de noventa do século XX.

Foto-21. Instalações desativadas da Fiação Barbero na Parada do Alto.

Fonte: jornal Cruzeiro do Sul, Fascículo uma história ilustrada, Sorocaba 350 anos. s/d.

¹¹² Cruzeiro do Sul, 13 de setembro de 1959 - 1ª pág.

Foto-22: Fiação Barbero na Parada do Alto, junto a Av. Comendador Barbero e a linha da estrada de ferro elétrica vitorantim.

Autor: Emerson Ribeiro. 23/12/2005.

Foto-23. Primeira grande unidade de produção da Barbero na rua Padre Madureira. Demolida, deu lugar a um hipermercado.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul, s/d. Fascículo uma história ilustrada Sorocaba 350 anos, 2004.

As indústrias Barbero tinham uma marca própria (TEBA), esta montou uma rede de distribuição que alcançava a maioria dos Estados brasileiros conquistando um importante nicho de mercado. Em 1966 empregavam mais de dois mil operários na cidade, trabalhando com o linho e rami¹¹³.

A industrialização segue junto com a urbanização e, embora haja variações, o mesmo processo acontece na cidade de São Paulo e, em Sorocaba, mesmo

¹¹³ Geraldo BONADIO. Sorocaba: a cidade industrial (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril). 2004, pg, 240.

estando numa dimensão de escala menor tem, como em São Paulo, um aumento da sua população depois da década de trinta.

A população de Sorocaba em 1940, era de 70.299 pessoas. Em 1950 essa população havia saltado para 93.928, um crescimento superior a 33,6%. Em 1960, os habitantes chegariam a 136.271. O crescimento populacional aumentaria ainda mais, chegando à marca dos 45%.

Com o aumento da população a uma demanda maior dos serviços públicos, como sistema de transporte coletivo, saneamento básico e energia elétrica.

Conseqüentemente essa expansão populacional, implica em crescimento das dimensões físicas da área central e dos bairros industriais, havendo uma necessidade de se tentar ordenar o espaço urbano da cidade.

Em sua maior parte, as indústrias, ocupavam a área central da cidade, e só na década de setenta tivemos a criação de uma zona industrial no município, possibilitando uma maior infra-estrutura para novas indústrias.

Antes da segunda Guerra Mundial, ocorre uma maior intervenção do Estado na industrialização brasileira, inaugurando uma política de capitalismo de Estado e de industrialização de base, provocando dos privatistas e dos porta-vozes dos interesses estrangeiros uma reação a nova postura do Governo brasileiro.

A moderna industrialização brasileira teve seu impulso inicial através de dois atos de guerra. Getúlio Vargas impôs aos aliados, como condição de dar seu apoio em tropas e matérias-primas, a construção da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda e a devolução das jazidas de ferro de Minas Gerais. Surgiram, assim, imediatamente após a guerra, dois dínamos da modernização no Brasil. Volta Redonda foi a matriz da indústria naval e automobilística e de toda a indústria mecânica. A Vale do Rio Doce pôs nossas reservas minerais a serviço do Brasil, provendo delas o mercado mundial. Cresceu, assim, como uma das principais empresas de seu ramo. Além dessas empresas, o Estado criou várias outras com êxito menor, como a Fábrica Nacional de Motores e a Companhia Nacional de Alcalis.¹¹⁴

¹¹⁴ Darcy RIBEIRO. O povo brasileiro: A formação e o sentido do Brasil. 1995, pg, 201.

Essa nova política industrial de Getúlio Vargas e mais a preparação para criação da Petrobrás e a Eletrobrás, leva a uma campanha uníssona de toda mídia para a derrubada de seu Governo, conseguindo, desta maneira o suicídio de Getúlio Vargas, acordando a nação para os interesses que estavam detrás do governo. Em meados da década de 50, a política de capitalismo de Estado é abandonada e, Juscelino Kubitschek, candidato a presidente da república, é eleito, dando início a uma política industrial de substituição.

J.K., abandonando a política de capitalismo de Estado, atrai numerosas empresas para implantar subsidiárias no Brasil, no campo da indústria automobilística, naval, química, mecânica etc. Para tanto, concedeu toda a sorte de subsídios, tais como terrenos, isenção de impostos, empréstimos e avais a empréstimos estrangeiros. O fez com tanta largueza, que muita indústria custou a seus donos menos de 20% de investimento real do seu capital (Tavares 1964).¹¹⁵

Esse tipo de política e seus fundamentos eram formulados pelo Centro de Estudos para América Latina (Cepal) e, era baseado na elevação das barreiras alfandegárias para reservar o mercado interno às indústrias que aqui se instalassem, promovendo uma revolução industrial.

Com essa modernização empregada pelas indústrias substitutivas de importações o Brasil dá um salto dinamizando toda a sua economia, levando o Estado de São Paulo, a um pólo de colonização interna e coactando o desenvolvimento industrial de outros estados.

Por outro lado, essa política de liberalismo leva a um enriquecimento da população de alto poder aquisitivo e um empobrecimento da população de baixa renda, gerando lucro aos banqueiros e um grande déficit na balança comercial do país.

Esse desenvolvimento empregado por J.K. levou a população rural a migrar para as cidades em busca de melhor qualidade de vida, o que nem sempre conseguiam devido à falta de qualificação na mão-de-obra. Isso ocorria nas

¹¹⁵ Darcy RIBEIRO. O povo brasileiro: A formação e o sentido do Brasil, pg, 202.

grandes capitais do centro-sul, levando a uma urbanização precária, sem saneamento básico, e com a ocupação de áreas de risco.

Nos anos 60 era discutida em Sorocaba a criação de um novo plano diretor, no governo do prefeito Armando Pannunzio (1964/1968). Com a perda do distrito de Votorantim que se emancipara, houve grande redução na arrecadação municipal. Era necessário nos projetos municipais, criar uma nova zona industrial. O plano definia também espaços para oito grandes equipamentos, que provariam um maior bem estar na população, como:

- o Centro Médico e Hospitalar, que já existia, tendo como núcleo a Faculdade de Medicina da PUCSP;
- o Jôquei Clube, no Alto da Boa Vista;
- Centro Cívico, que previa a instalação de Prefeitura, Câmara e Fórum no local em que hoje se acha o shopping center da av. Afonso Vergueiro;
- estações rodoviária e ferroviária, jardins zoológico e botânico, a criação de um terceiro cemitério municipal, estádio de futebol e aeroporto, também previamente existente.

Em 1970 a rodovia Castelo Branco estava em construção rumo a oeste paulista, e no ano de 1971 durante o governo do prefeito José Crespo Gonzáles, foi aprovado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, definindo a criação de um Distrito Industrial com área de 25 quilômetros quadrados, servido pela rodovia Castelo Branco, abrangendo atualmente os bairros do Éden e Aparecidinha e Cajuru.

Este distrito industrial, no mesmo período contou com a criação da Faculdade de Tecnologia (FATEC), para a produção de mão-de-obra especializada. Em 2004 Sorocaba contava com cerca de 1600 indústrias de grande, médio e pequeno porte, atuando em diversos setores¹¹⁶.

Em meados da década de setenta do século XX, Sorocaba inicia um novo processo de industrialização, transformando-se num grande centro de indústrias metalúrgicas e de mecânica de precisão.

¹¹⁶ Prefeitura Municipal de Sorocaba.

Instalam-se, no parque industrial, empresas como: a Fábrica de Aço Paulista (FAÇO), atual Metso Minerals, a ZF do Brasil, a INA, LUCK , entre outras grandes empresas, do ramo da mecânica de precisão. Esse parque gerou, até 1975 cerca de 30 mil novos postos de trabalho.

Sobre este processo, José Henrique Zanella lembra que, entre 1970 e 1980, o número de estabelecimentos industriais em Sorocaba cresceu 25%; o pessoal ocupado aumentou em 170% e a participação sorocabana na produção industrial de São Paulo cresceu de 0,6%, em 1970, para 1,0%, dez anos depois. Enquanto isso, a indústria têxtil que, em determinado momento, praticamente se confundia com a atividade fabril na cidade, passava a responder por apenas 21% do pessoal ocupado e 20% do valor da produção.¹¹⁷

A mudança no processo industrial deu outra configuração ao perfil industrial em Sorocaba, passando do fio para o ferro, têxtil em metalurgia e mecânica de precisão. Isso foi possível, também, pela criação de rodovias e pelo programa do governo estadual que incentivava as indústrias instaladas na Capital a se fixarem no interior e pela isenção de impostos praticados pela prefeitura de Sorocaba.

O parque industrial sorocabano é servido pelas rodovias Castelo Branco (SP-280) e Raposo Tavares (SP-270). A rodovia Senador José Ermírio de Moraes faz a ligação entre a área urbana de Sorocaba e a rodovia Castelo Branco, chamada também de (Castelinho) pelos sorocabanos. E desta rodovia (Castelinho) faz a ligação pela rodovia Dr. Celso Charuri de 6 Km, nas imediações do bairro Aparecidinha até a rodovia Raposo Tavares, formando um anel viário, sentido interior livrando o centro de Sorocaba do tráfego pesado.

Esta possibilidade de mudança ocorrida no processo de urbanização na cidade de Sorocaba, em muito está atrelada ao desenvolvimento da industrialização, configurando numa mudança na ordem espacial da cidade. Isso foi possível pelo “conjunto de sistemas de engenharia que o homem vai superpondo à natureza, verdadeiras próteses de maneira a permitir que se criem as condições de trabalho próprio de cada época”.¹¹⁸

¹¹⁷ Jornal Diário de Sorocaba, s/d 1995:A3. Apud. Geraldo BONADIO. Sorocaba: a cidade industrial (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril), pg, 276.

¹¹⁸ Milton SANTOS. A Urbanização Brasileira, pg, 38.

O desenvolvimento da configuração espacial da cidade de Sorocaba ocorre junto com o desenvolvimento do sistema de transporte, as ferrovias, rodovias, telecomunicações e da produção de energia. Há que considerarmos também a expansão das formas de produção espaciais ligadas ao atendimento das necessidades sociais como, saúde, educação, lazer, informação, que se desdobram pelo espaço sorocabano durante todo o século XX e XXI, modificando os lugares e transformando a paisagem urbana.

Os dados da tabela abaixo são referentes ao ano de 2005, com identificação e tipo de indústrias e comércios localizados nas adjacências do bairro Barcelona.

INDÚSTRIAS E COMÉRCIOS NA REGIÃO EM ESTUDO- (Bairros Barcelona, Pinheiros, Parada do Alto, Colorau, Assis, Zacarias, João Romão, Sábia e Rodovia Raposo Tavares)

<i>IDENTIFICAÇÃO E TIPO</i>	<i>QUANTIDADE</i>	<i>SOROCABA</i>
Indústria de produtos alimentícios	3	59
Indústria de produtos não metálicos	3	120
Indústria de vestimentas e serviços	2	35
Indústria de mobiliário e serviço	2	11
Indústria de peças acessórios e similares	6	91
Indústria de ferro e metal	3	21
Indústria de artigo e tecidos	1	42
Indústria de madeira e cortiça	2	34
Indústria de bebidas	1	8
Indústria extrativa mineral	3	21
Indústria mecânica ,elétrica e serviço	3	19
Indústria metalúrgica e serviço	2	43
Indústria química e farmacêutica	1	9
Indústria tecelagem	4	13
Indústria de artefatos plásticos, borracha	1	56
Indústria de artefatos de ferro metal	5	140
Indústria de produtos alimentícios e serviços	3	43
Indústria de trator máquinas similar e serviços	1	46
Comércio de sucatas	5	44

Fonte: Prefeitura Municipal de Sorocaba. 2005

Dados organizados por: Emerson Ribeiro.

Mesmo com a criação de um parque industrial na década de setenta na cidade, ainda temos no bairro Barcelona e adjacências inúmeras indústrias, comércio e prestadoras de serviços. Ainda que pelo plano diretor da cidade essa localidade teria como função a residencial, este fato não ocorre desde a sua fundação, como podemos observar em anúncios citados nos capítulos anteriores acima.

As bases materiais que compõem a vida e suas relações no dia de hoje estão atreladas aos desenvolvimentos técnicos criados para suprir as necessidades do homem que passa a viver cada vez mais nas cidades.

Se antes tínhamos uma materialidade que era marcada pela atividade industrial, casa de operários e pequenos comércios ao redor da indústria (tecelagens), hoje temos grande comércio, avenidas, centros financeiros, escolas, órgãos públicos, hospitais, terminais de ônibus urbanos, hipermercados e grandes vias de acesso como, em estudo a rodovia Raposo Tavares, denominando, assim, outras funções na vida material dos sorocabanos e em especial dos que vivem no Barcelona. Como a rodovia Raposo Tavares duplicada nesse trecho, passou a ser usada por muitos dos moradores locais como caminho alternativo para se chegar a um destino a sudoeste da cidade.

No próximo capítulo veremos como os caminhos indígenas levaram ao encontro de Sorocaba e como estes caminhos contribuíram para a transformação da cidade de Sorocaba e do bairro Barcelona.

*Saí de caminhada
 Pelas estradas,
 Caminhando a pé
 Pedindo carona
 Violão nas costa
 Eu vim pra São Tomé(...)
 Minha vida é estrada
 Eu não ligo pra nada
 Só quero cantar
 Flutuar no universo
 Ver o mundo de perto
 Ver a terra girar.
 (Ventania).*

CAPÍTULO4 - A produção do espaço, de caminhos indígenas e das tropas à Rodovia Raposo Tavares.

O desenvolvimento de uma cidade, de um bairro, está atrelado a muitos fatores geográficos, assim como sócio-histórico-econômicos. Mas o que abordaremos nesse capítulo está atrelado ao desenvolvimento dos caminhos e estradas que ajudaram na transformação do espaço no município de Sorocaba, bem como do bairro Barcelona.

O bairro Barcelona atualmente está servido pela rodovia Raposo Tavares e por uma estrada de ferro (privada e desativada), mas durante muito tempo não era bem assim, pois, o bairro Barcelona nem existia, havendo apenas vestígios de ferramentas trabalhadas deixadas pelos indígenas, que acreditamos pelas pesquisas realizadas estarem de passagem ou a caça.

A importância dos caminhos indígenas foi fundamental no desenvolvimento de Sorocaba, pois foram, como veremos, utilizados pelos tropeiros em movimento pelo que hoje são as ruas da cidade. Isso fez com que o nome de Sorocaba fosse levado para as diversas regiões do país, devido as importantes feiras de muares,

fato esse que contribuiu para que a cidade se tornasse rota para diferentes partes do Brasil.

Pelos passos dos indígenas vieram muitos outros, como os bandeirantes e os tropeiros, seguindo as mesmas rotas ou aperfeiçoando-as até as mais distantes localidades, criando diversos caminhos, que serviram de base para as nossas ferrovias e rodovias.

A ferrovia elétrica Votorantim ajudou no processo de urbanização e de comunicação no início do século XX e a rodovia Raposo Tavares com um papel ainda mais fundamental continuou esse processo durante a metade do século XX, em especial para o bairro Barcelona.

O bairro Barcelona passa a ser servido pela rodovia Raposo Tavares quando o trânsito no centro da cidade de Sorocaba aumenta significativamente comprometendo as vias internas que não suportavam mais a quantidade de caminhões, coletivos e carros trafegando pelas ruas centrais. A esse movimento é que vamos delinear para entender como a rodovia Raposo Tavares chegou a servir o bairro Barcelona.

Foto-24. Um dos ramais que passam pela Serra de São Francisco, ligando Sorocaba a São Roque, atualmente Alumínio antigo caminho indígena e de tropas de muare.

Autor: Emerson Ribeiro, data: 07/01/2006.

4.1- Nos passos dos indígenas.

O bairro Barcelona, um espaço inserido na cidade de Sorocaba e, portanto, para mostrar a influência das vias rodoviárias nele temos que voltar na importância das mesmas para o hoje município de Sorocaba, que teve o seu povoamento e posteriormente à urbanização influenciada pelos caminhos abertos pelos índios, bandeirantes e tropas de muares. As tropas de muares desde o século XVIII seguiram em muito os passos dos indígenas passando pela cidade de Sorocaba e contribuindo na transformação de seu espaço.

No século do descobrimento do Brasil afirma Almeida,¹¹⁹

chegavam a Sorocaba ou por aqui passavam tribos de guainás, que haveria atingindo Piratinga desde o rio Paraná. (...) Os Tupis do vale do Tietê que chegaram até Itu em Maniçoba, e os Carijós do Paraná atual, subindo pelo Ribeira e Juquiá.

(...) No fim do século XVII e no seguinte, os nossos bandeirantes conforme documentação conservada nos livros de batismo de 'administrados', trouxeram representantes das tribos de gualis, bororos, parecis, e outras que não ficaram anotadas.

Quando em 1811 deu início a fábrica de Ferro no morro de Araçoiaba (Ipanema) tivemos indígenas de aldeias vizinhas como a de Araçariguama. Segundo Almeida, índios transitavam pela atual área urbana da cidade.

Os indígenas, antes do descobrimento, já detinham o conhecimento sobre as trilhas e caminhos¹²⁰ que passavam por Sorocaba. Essas trilhas

¹¹⁹ Aluísio de ALMEIDA, Sorocaba: 3 Séculos de História, pg 15.

¹²⁰ Ver mapa em anexo.

chamavam-se Peabiru¹²¹, o morro de Araçoiaba servia como referência geográfica na passagem desse caminho rumo ao Peru. Esse caminho partia de São Vicente no litoral Atlântico rumo ao atual Paraguai e de lá rumava para o Peru chegando ao Pacífico. Os caminhos indígenas serviram de base para as atuais estradas de rodagem existente no país, como veremos no nosso estudo sobre a Rodovia Raposo Tavares que passa por Sorocaba, e que tem, segundo nossa análise, fundamental importância na transformação atual do bairro de Barcelona.

***Antigas Ocupações e Caminhos
Indígenas em Sorocaba***

¹²¹ Peabiru foi um caminho existente dos indígenas que ligava o oceano Atlântico na costa brasileira partindo de São Vicente no litoral Paulista passando por Sorocaba até o oceano Pacífico na costa do Peru ou vice e versa, aberta ou não pelos Incas. Peabiru significa “caminho que leva aos céus”, ou “caminho forrado”, “caminho antigo de ida e volta”, “caminho pisado, amassado” “caminho de Biru ou Peru” são várias as definições encontradas em dicionários e livros. Para saber mais sobre os Incas consulte o livro de Luiz Galdino “Peabiru os Incas no Brasil” Editora Estrada Real.

Fonte: *Cruzeiro do Sul*, por Wanderson Esquerdo 1996.

Adaptado por: Emerson Ribeiro 2005. *Caminhos Indígenas servindo de base para os atuais Caminhos – Rodovia Raposo Tavares*.

Os caminhos e as estradas não surgem por acaso, desenvolver os caminhos foi um dos melhores meios para o desenvolvimento, já que eles são construídos para a comunicação entre povos, fazem parte das conquistas territoriais, auxiliando a consolidar ou reformular as fronteiras sócio-econômicas-espaciais.

A existência dessas vias indígenas, antes de iniciar-se a colonização é relatada por vários autores nesse texto. Até hoje muitas das estradas de rodagem, assim como as ferrovias parecem sobrepor-se a dos velhos caminhos indígenas e dos bandeirantes, muitas delas em fundo de vales.

Ao menos durante os primeiros tempos os caminhos, veredas estreitas e atalhos que os índios, moradores das terras brasileiras e paulistas, abriram para uso próprio, nada acrescentariam para os colonizadores, pois estes construíram feitorias ao longo da costa brasileira, não tendo conhecimento dos caminhos praticados para a comunicação e locomoção dos índios.

Posteriormente a exploração do território brasileiro se dirigindo para o interior do país, os caminhos indígenas passaram a serem usados e conhecidos pelos bandeirantes, “o sertanista branco e mameluco, o incipiente sistema de viação que aqui encontrou foi um auxiliar tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena”.¹²² Estes caminhos e veredas que mais tarde para os bandeirantes e sertanistas brancos ou mamelucos, se transformaram em estradas para a região de Piratininga na expansão e conquista do sertão, principalmente no apresamento de índios e na procura de ouro.

Estes indígenas donos de uma capacidade de orientação pelas veredas tortuosas e selvagens, mestres em artifícios de marcação, colaboradores dos paulistas nas estradas, sabiam como transpor as passagens de matas espessas ou cruzar as montanhas, assim como locais para pouso e alimentação.

O desenvolvimento desses caminhos abertos pelos índios e posteriormente usados pelos bandeirantes na conquista do sertão brasileiro em marcha com os pés nus, visando o apresamento de índios para mão-de-obra, na busca de metais preciosos, e na conquista do território, levava os sertanistas a seguirem os passos indígenas, herdando as técnicas de se locomover pelas veredas e sítios ínvios, fazendo a leitura dos astros ou rastros, distinguindo ou identificando os menores vestígios da passagem de animais nos carreiros, e marcando os caminhos com, “por exemplo, o uso de dobrar os galhos o de golpear os troncos de árvore, ainda freqüente entre gente do interior”.¹²³

As variadas técnicas de comunicação e caminhada, em fila indiana usadas pelos índios, foram passadas para os bandeirantes chegando até os dias de hoje aos sertanistas e mostra como era valiosa a colaboração indígena. Como também a localização de um rio ou caminho desenhado com os dedos nas margens de um

¹²² Sergio. B de HOLANDA. Caminhos e fronteiras, pg, 15.

rio, indicando também o tipo de peixe que ali era encontrado. O processo de sinalização e comunicação era feito por meio de fogueiras e rolos de fumaça.

Essas técnicas de locomoção, comunicação e sobrevivência em lugares ermos aprendidas pelos bandeirantes, tornaram possível de fato às

bandeiras saídas de São Paulo, ora em direção a Guairá, ora em direção ao sertão do alto São Francisco, terem já nas primeiras investidas atinado com o caminho mais apropriado, mostra até onde se valeriam seus cabos da colaboração indígena. Não importa que fosse uma colaboração absolutamente involuntária e indireta, como chega a sugerir Orville Derby, ao assegurar que os sertanistas ‘apenas seguiam caminhos já existentes pelos quais se comunicavam entre si os índios de diversas tribos relacionadas, ou grupos de uma mesma tribo’.¹²⁴

Esses caminhos requisitavam a marcha em fila indiana, inevitável nessas primitivas veredas, “salvo nos casos excepcionais, como o famoso Peabiru (com passagem por Sorocaba)¹²⁵ ou Caminho de São Tomé, no Guairá, que com seus oito palmos de largo, não era, nisto, inferior a algumas ruas principais da Lisboa quinhentista, tais veredas dificilmente permitiriam em toda a sua largura mais de uma pessoa ao mesmo tempo”.¹²⁶

A continuação de caminhos numerosos que partiam da vila de São Paulo, ora para ao sul, ora para as Minas Gerais, onde se estabeleciam as primeiras reduções de índios guaranis, parece ter fixado, muito mais do que o rio Tietê, as direções iniciais da expansão bandeirante. Os rios tinham uma importância menor em servirem de vias de comunicação do que de meios de orientação. Um capitão-general de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, já nos tempos da decadência do bandeirismo relata que: “É que estes banzavam no mar e preferiam

¹²³ Sergio. B de HOLANDA. Caminhos e fronteiras, p 17.

¹²⁴ Orville DERBY. “ O roteiro de uma das primeiras Bandeiras Paulistas”, Revista do Instituto Histórico de São Paulo, IV, S. Paulo, 1899, pág. 343. (Apud, S.B Holanda, pg, 23).

¹²⁵ Inserido pelo autor, para indicar a importância deste caminho no desenvolvimento de Sorocaba, sendo uma das paradas nas investidas para o sertão e mais tarde como caminho de tropas de muare.

¹²⁶ Sergio. B de HOLANDA. Caminhos e fronteiras, p.24.

marchar por terra, pescando, matando as caças que freqüentam as margens da água doce, e banhando-se a uso americano”.¹²⁷

Estes costumes citados passaram para os europeus e seus descendentes como o mameluco que tiveram de acomodar-se, tornando-se um hábito nas viagens terrestres que muitos sertanejos ainda hoje conservam.

Esses caminhos percorridos pelos índios e bandeirantes em marcha a pé foi o modo de locomoção para a exploração de áreas inóspitas na busca de riquezas para a metrópole num primeiro momento, tendo sido a ponte para a dominação e aumento das conquistas territoriais. As técnicas usadas para a caminhada eram adquiridas dos índios, e as cargas eram levadas nos ombros desses gentios explorados, o bandeirante explorava os seus conhecimentos sobre o ir e vir, assim como sua força, característica da expansão bandeirante na abertura dos caminhos e fundação de povoados.

O primeiro progresso no Brasil, como em quase todo o continente americano, sobre as velhas trilhas indígenas só foi decisivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Isso só foi possível lá pelo século XVIII, onde já havia terras desbravadas e povoadas.

4.2- Dos caminhos indígenas para os das tropas de Muares, encontrando a Raposo Tavares.

O intercâmbio cultural e mercantil entre os povos sempre necessitou de um caminho e de comunicação. Esses caminhos aqui tiveram os bandeirantes e os sertanistas no estado de São Paulo, chamado pelos indígenas de Peabiru, Piabiru

¹²⁷ Documentos interessantes para a História e Costumes de São Paulo, 1898, pg.142.(Apud, S.B Holanda, pg, 35).

ou Piabiyu, que significa “caminho” em guarani (pia, bia, pe ,bia; ybabia: caminho que leva ou céu), conforme assinala o Pe. Paulo Restivo¹²⁸ encontra-se também no dicionário¹²⁹ de Topônimo brasileiro de origem tupi como Peabiru sendo “de Apé = caminho e abiru = forrado” entre outras fontes pesquisadas.

Este caminho Peabiru nas proximidades de São Vicente, no litoral paulista, com o descobrimento do Brasil os portugueses depararam com uma estrada primitiva, mas bem ordenada rumo ao desconhecido com oito palmos de largura selva adentro ligando o litoral paulista ao Peru dos Incas. Perguntado quem a fez, os indígenas responderam Pay Sumé.

Quem seria este Pay Sumé? Hans Staden, europeu que viveu em cativeiro junto a silvícolas brasileiros e que descreveu suas aventuras em obra pioneira sobre nossa terra, intitulada Viagem ao Brasil, refere-se a uma misteriosa personagem, de pele branca e que, segundo os nativos, teria ensinado a seus antepassados muitas coisas e realizados vários milagres. O índio brasileiro chamava este ser lendário de Sumé ou Zumé; o nativo paraguaio, Pay Zomé¹³⁰,

Com o tempo os missionários portugueses associaram ao apóstolo Tomé, para facilitar a conversão dos gentios ao cristianismo ficando evidente a relação de força do dominante surgindo à expressão caminho de São Tomé.

Do Atlântico, dois caminhos principais saíam através do Guairá aos afluentes do Iguaçu e do Paraná. O primeiro partia do local que hoje é São Vicente, e rumava para oeste de São Paulo, passando por Sorocaba e rumava para Avaré, a quase 300 Km a noroeste, atingindo o sudoeste, passando por Ourinhos, transpunha o Paranapanema, Cambará e Cornélio Procópio, atravessando o rio Tibagi e atingia Londrina e Apucarana (atualmente Estado do Paraná), continuando e transpondo o Ivaí (Huybay), lugar que hoje se chama Peabiru, chegando a Iguaçu (Iguazu).

¹²⁸ Pe. Paulo Restivo em suas obras clássicas (Vocabulário de la lengua guarani, p. 151/152, e *linguae Guarani Grammatica*, p. 296). Op.cit. Marcus C. Acquaviva “Lendas e tradições das américas – Arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos” Ed, Hemus, São Paulo, s/d.

¹²⁹ Luiz Caldas TIBIRIÇA. Dicionário de Topônimos Brasileiro de Origem Tupi.

¹³⁰ Marcus C. ACQUAVIVA “Lendas e tradições das Américas – Arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos” pg. 153.

O segundo caminho partia do litoral catarinense, até Iguaçu via noroeste, sendo esta trilhada por Aleixo Garcia.

Esses caminhos foram trilhados por nativos, portugueses e espanhóis nas descobertas de várias minas de prata perto de Assunção o que levou São Vicente na metade do século XVI a ser considerado um dos principais portos brasileiros e a principal via de comunicação entre a América espanhola e a metade meridional da América do Sul.

A existência desses caminhos é fato, eles existiram, no entanto a grande dificuldade é em estabelecer o seu traçado. Vários pesquisadores mencionam, como o visconde de Taunay, tendo em mãos vários roteiros que pertenceram a Don Luís Antônio de Sousa, conseguiu reconstituir assim:

Saindo de São Paulo, passando por Sorocaba, pela fazenda de Botucatu que foi dos padres da Companhia, dirigindo-se a São Miguel, junto ao Paranapanema, e costeando esse rio pela esquerda, tocando e Encarnación, Santo Xavier e Santo Inácio, onde em canoa descia o Paranapanema e subia o Ivinheima até quase as duas nascentes, aí seguia, por terra, pela Vacaria, até as cabeceiras do Aguaraí ou Correntes onde, tornando-se de novo fluvial, seguia por esse afluente até o Paraguai, pelo qual subia...¹³¹

Alfredo Romário Martins, citado por Hernani Donato, assim estabelecia a rota do Peabiru:

Era São Vicente, Piratininga, São Paulo, Sorocaba, Botucatu, Tibagi, Ivaí, Piqueri, bifurcava-se o caminho, indo um ramal para o sul, até o Iguaçu, no ponto em que este rio, na sua margem esquerda, recebe o Santo Antonio.¹³²

Batista Pereira, citado por Marcus Cláudio Acquaviva, considerava o Peabiru “uma picada de 200 léguas que, com duas varas de largura, ia do litoral até Assunção do Paraguai, passando por São Paulo. Passava na várzea da cidade, bifurcando-se no rumo das futuras Itu e Sorocaba”.

¹³¹ Marcus C. ACQUAVIVA “Lendas e tradições das Américas – Arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos” pg. 156.

¹³² Marcus C. ACQUAVIVA “Lendas e tradições das Américas – Arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos” pg. 157.

Adolfo Augusto Pinto, por sua vez, assinalou a existência de um imenso sistema viário continental, no qual se inseria o nosso Peabiru:

Figurava como tronco desse primitivo sistema de viação geral uma grande estrada, pondo em ligação as tribos da nação guarani de bacia do Paraguai com a tribo dos Patos do litoral de Santa Catarina, com os carijós de Iguape e Cananéia e com as tribos de Piratininga e do litoral próximo.¹³³

Para Aluísio de Almeida, o Peabiru era um sistema viário, um feixe de comunicações entre São Vicente-Piratininga, Cananéia-Itapetininga, Paranaguá-Curitiba, Santa Catarina-Tibagi, eram as descidas do planalto para o mar. Ligando-se a este, dois novos ramais, um começando nos Campos Gerais (Paraná), outro em Itapetininga, para alcançarem o Guaíra e o Paraguai.¹³⁴

Esses caminhos e trilhas indígenas foram decisivos para a fundação de inúmeros povoados e cidades que mais tarde serviria de pouso para os tropeiros e suas mulas desenvolvendo um tipo de transporte que viria servir o Império para a extração de matérias primas como o ouro transportado das Minas Gerais para a cidade de Parati no Rio de Janeiro como uma das bases econômicas durante o século XVIII.

Como já salientamos acima, os caminhos pelo qual passaram o desenvolvimento do Brasil de colônia para Império até a República, foram sem dúvida feitos pelos indígenas e que posteriormente foram usados pelos desbravadores portugueses, espanhóis, resultando mais tarde nas bandeiras partindo de Piratininga (São Paulo).

Essas inúmeras bandeiras na busca pelo novo e desconhecido (por fontes de riquezas) resultaram nas fundações de povoados e cidades no interior do Brasil em especial no estado de São Paulo.

O bandeirante Antonio Raposo Tavares que tinha terras em Acotia (hoje Cotia) que também era dono de Caucaia no rio Sorocaba-Acima, passou por São Roque e depois Sorocaba rumo ao Guairá (atual Paraná), expandindo as terras

¹³³ Marcus C. ACQUAVIVA “Lendas e tradições das Américas – Arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos” pg. 157.

portuguesas e que mais tarde já no século XX, este bandeirante seria homenageado dando o nome a uma rodovia paulista a Raposo Tavares- SP 270.

De Piratininga partiam as bandeiras chegando a Cotia e em três direções se deslocavam; para a esquerda alcançando a serra de Paranapiacaba que alcançava Una, atual (Ibiúna), dela partia um caminho rumo ao litoral e outro rumo a serra de São Francisco (Itapeva), descendo a serra encontrando (atualmente) Votorantim, continuando pela margem esquerda do rio Sorocaba chamada estrada do Lajeado¹³⁵ até o povoado de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba que é do tempo de Baltazar Fernandes¹³⁶ e desse povoado outros caminhos seguiam encontrando o sertão e outras paragens.

Outro caminho era o do meio, como relata Aluisio de Almeida¹³⁷,

E o caminho do meio, isto é, por Vargem Grande e São Roque, tem a mesma antiguidade, pois Pedro Vaz Guaçu é do tempo de Baltazar, só que me parece que a principio este caminho ladeava a sesmaria de Pirajibu vindo a sair no Iporanga e daí no primeiro caminho, além do Boa Vista.

Ainda segundo Almeida, os caminhos que ramificavam na serra de São Francisco iam a dois sentidos: um ia para a cidade de São Roque e o outro para Sorocaba.

O caminho dos Morros e o da Caputera, como até hoje, encontravam-se numa encruzilhada que levava à Penha¹³⁸ a ao Popolo ou São Francisco, e, enfim, o de São Roque procurou Inhaíba, passa três, Caputera, quase como hoje. Estes ramais dos Morros e tronco para São Roque existiam pelo menos aí por 1750, mas teriam começado antes.

Foto-25. Caminho que leva a Capela da Penha na Serra de São Francisco.

¹³⁴ Hernani DONATO. Dicionário das Mitologias Americanas. São Paulo, Cultrix, pg.261.

¹³⁵ Aluisio de ALMEIDA, Sorocaba:3 Séculos de História, pg 51.

¹³⁶ Baltazar Fernandes foi fundador da cidade de Sorocaba.

¹³⁷ Aluisio de ALMEIDA, Sorocaba:3 Séculos de História, pg 51.

¹³⁸ Essas terras eram do bandeirante Pascoal Moreira Cabral, em que o Governo provincial doou a sesmaria ao desbravador pioneiro, século XVII.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 07/01/2006.

Estes caminhos Inhaíba, Passa-três e Caputera estão próximos ao bairro Brigadeiro Tobias no município de Sorocaba, vindo de São Paulo pela rodovia Raposo Tavares sentido Sorocaba.

O caminho da direita vindo hoje de pinheiros tomaria o sentido não exato do que é hoje a rodovia Castelo Branco, saindo do planalto para a depressão periférica encontrando Tatuí e a serra de Botucatu, a que lembrarmos que vários caminhos se cruzavam vindo de vários povoados (fundados) levando os bandeirantes à caça de índios e mais tarde o surgimento de um comércio de pequenas trocas nesses lugarejos.

Foto-26. Capela da Penha na Serra de São Francisco, fundada em 1750 no município de Votorantim.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 07/01/2006.

Luis de Almeida menciona desta forma o caminho para Sorocaba:

O caminho de São Paulo à paragem de Sorocaba por onde vieram os Sardinha que o abriram, apenas roçando nos matos, era por Pinheiros, Barueri, Araçariguama, Apotribu, Mato-Dentro, Piragíbu, continuando a Araçoiaba e ao Sarapuí pela Terra vermelha, mas quem se dirigia só às minas ou vinha de Itu atravessava o Sorocaba no Itavuvu e no Corumbá, respectivamente. Ladeando-se o morro por qualquer dos lados atingiam-se o Sarapuí e o Tatuí, logo os campos de Guareí e Botucatu, rumos de bandeirantes do Guairá transformados em caminhos á pata de gado¹³⁹.

Já de Sorocaba partia para Itapetininga, Paranapanema, Curitiba:

a estrada principal em conexão com a de Curitiba, ficou sendo por muito tempo a que passava por Mato-Dentro e Araçariguama. De Sorocaba a Curitiba os rumos pelos campos buscavam as fazendas e currais de gados. Não houve uma construção só e continuada. Bastava meia braça de largura destocada e roçada nos matos: viajavam fazendo estradas, procurando divisores de água, cabeceiras, olhando os vales e os montes com uma visão geográfica notável. Em 1721 o rio Itararé, por decisão do Ouvidor Rafael Pires Pardinho (...) ficou sendo a divisa com o município de Curitiba. As minas de Paranapanema e Apiaí ensejaram um ramal que parou bem para cá da atual cidade do Apiaí, e o

¹³⁹ Aluísio de ALMEIDA, Sorocaba: 3 Séculos de História, pg 50.

pagamento de impostos e de passagem nos rios Paranapanema e Itapetininga, em canoas ou balsas¹⁴⁰.

O resgate desses caminhos de São Paulo até Sorocaba que temos mencionado até aqui produz uma rede de comunicação de muitas tribos indígenas que habitavam o lugar, entre elas os guaranis e foram praticamente dizimadas pelos bandeirantes e portugueses na busca de riquezas e terras.

Esses caminhos e trilhas abertas pelos indígenas para suprir suas necessidades, denominado pelos indígenas como Peabiru foi um sistema viário que ligava o litoral em São Vicente ao planalto Paulista a depressão periférica e o planalto ocidental chegando ao Guairá e ao Paraguai e, que mais tarde esses caminhos serviriam de base para os tropeiros¹⁴¹.

Segundo Galdino sobre a existência dessas trilhas indígenas afirma que:

É certo que existia a trilha dos tupiniquim, assim como a dos Tupinambá e a dos Tamoio. E havia a trilha dos Guaná, a dos Carijó e sobretudo a dos Guarani. Diante de tal panorama, composto por uma intrincada rede de trilhas, o Peabiru teria conquistado maior celebridade pelo fato de ligar o planalto de Piratininga ao Guairá e a Assunção, escalas importantíssimas a caminho do Peru.¹⁴²

O Peabiru como um sistema viário compunha-se dos seguintes caminhos entre São Paulo e Sorocaba :

- partindo de São Vicente no litoral passando por São Paulo rumo a oeste e sul, ramificando-se para Barueri, Parnaíba sentido Itu e Sorocaba;
- partindo de São Paulo passando por Cotia sentido Ibiúna e de lá para o litoral de Iguape chegando a Cananéia dos índios carijós;
- partindo de (Una) Ibiúna em direção a Serra de São Francisco passando por Votorantim, estrada do lajeado e Sorocaba;
- Pelo meio, partindo de Cotia, São Roque, Araçariguama descendo pelo Apotribu, Mato-Dentro, Piragíbu chegando a Sorocaba.

¹⁴⁰ Aluísio de ALMEIDA. Sorocaba:3 Séculos de História, pg 51-52.

¹⁴¹ Tropeiro era o negociante de muas xucros e o dono de tropa arreada de transporte que resultaria numa feira de animais (compra e venda) principalmente em Sorocaba, para distribuição para outros estados.

Salientamos que os caminhos e trilhas percorriam ainda numa encruzilhada levando a Penha e aos Morros, Caputera, Brigadeiro Tobias e Inhaíba¹⁴³ ligando Sorocaba a São Roque e depois Cotia chegando a São Paulo.

Continuando pelo Peabiru que mais tarde em vez de passos de índios e bandeirantes, foi marcado pelas marcas de mulas e tropeiros vindo do sul, assim, partindo de Sorocaba rumo a Campo Largo, Itapetininga, Itapeva e Itararé adentrando a Curitiba pelo caminho do Viamão (conhecido também por “caminho do sul”).

Esse caminho foi construído por Cristóvão Pereira de Abreu, português, comerciante no Rio de Janeiro, em marcha pela colônia do Sacramento, militar e geógrafo prático e tropeiro, construiu a estrada que vinha de Viamão no Rio Grande do Sul, por Lages em Santa Catarina e Lapa em Curitiba. Esses caminhos estão representados no mapa abaixo.

¹⁴² Luiz GALDINO. Peabiru Os Incas no Brasil, pg 17.

¹⁴³ Morros, Caputera, Brigadeiro Tobias e Inhaíba, esses três bairros ficam no município de Sorocaba.

Com a descoberta de ouro nas Minas Gerais o Peabiru irá se transformar em caminho de tropas, como afirma Galdino¹⁴⁴:

No século XVIII, boa parte do Peabiru cedeu seu leito para o trânsito de animais, transformando-se em estradas de tropas. De tropeiros, melhor dito. (...). Os tropeiros vinham de Viamão, no Rio Grande do Sul, e, depois de passarem por Sorocaba, tomavam o rumo onde se implantou a **rodovia Raposo Tavares**¹⁴⁵

E que segundo Almeida¹⁴⁶, “pelas primeiras tropas de muares que sob a égide tropeiros castelhanos vieram tangendo do Rio da Prata, cerca de 5.000 cabeças que por Sorocaba passaram em meados de 1734, em demanda a Minas Gerais”.

Esses tropeiros que para Sorocaba vinham passavam antes por Itapetininga e Campo Largo (Araçoiaba da Serra) em direção à terra vermelha por Ipatinga alcançando o rio Sorocaba, lugar este de registro, venda e descanso das tropas. Depois seguiam para Apotribu, Araçariguama, São Roque, Cotia, São Paulo até alcançar as Minas Gerais.

Muitas fazendas e povoados já haviam sido instalados entre Sorocaba e São Paulo por volta do século XVIII, articulando em infinitas redes de rotas, possibilitando que as tropas de muares locomovessem por diversos caminhos, tanto por Ibiúna e também por Inhaíba alcançando São Roque pelos ramais dos morros. Isso nos leva a crer que pelo traçado da atual rodovia Raposo Tavares entre Sorocaba e São Paulo passou tropas de muares permitindo a comunicação e a inserção de lugares e pessoas nas rotas da economia mercantil colonial.

Esses caminhos seriam a base da constituição que foram utilizados pelos tropeiros como uma importante rota no desenvolvimento e na construção das atuais auto-estradas (como a rodovia Raposo Tavares) que compõem o estado de São Paulo e o Brasil.

¹⁴⁴ Luiz GALDINO. Peabiru Os Incas no Brasil, pg 82-83.

¹⁴⁵ Grifo nosso.

¹⁴⁶ Aluísio de ALMEIDA, Sorocaba:3 Séculos de História, pg 57.

Os tropeiros assimilaram esses caminhos e trilhas aperfeiçoando o traçado para o interesse das tropas e se destacando dentro de um sistema social e econômico de grande importância para a expansão e ocupação do território brasileiro nos séculos XVIII e XIX.

4.3 – Caminhos e Descaminhos, as tropas e o movimento na produção espacial na cidade de Sorocaba.

Os tropeiros eram “grupos de homens transportando regularmente manadas de gado vacum, cavalar e muar (as tropas) do lugar de criação para os locais de consumo”.¹⁴⁷ O lugar de criação do gado era no sul do Brasil, a venda desses animais e distribuição acontecia em Sorocaba (feira de animais de Sorocaba) para o consumo e produção, seguiam para as Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso e destes lugares para os portos localizado no litoral.

Os tropeiros foram responsáveis por inúmeros povoados ao longo do caminho os quais para se manter, baseava-se numa economia de subsistência.

Essa economia brasileira como afirma Prado Júnior¹⁴⁸, “é das atividades acessórias cujo fim é manter em funcionamento aquela economia de exportação”. Essa atividade tem como prioridade fornecer tropas (mulas) para alimentar e sustentar o envio do ouro para Portugal via porto de Parati, pois era prioridade para coroa Portuguesa, deixando em segundo plano a exportação da cana-de-açúcar, mudando o eixo econômico do nordeste brasileiro para o centro-sul em especial, as Minas Gerais que recebeu muitos migrantes.

As feiras de Sorocaba aconteciam anualmente, de abril a maio e atraíam diversos compradores de toda colônia. Eram em muitos os animais negociados em Sorocaba, que segundo Prado Júnior¹⁴⁹;

Isto dava a Sorocaba, lugarejo pacato e amortecido na maior parte do ano, o aspecto animado e intenso de um grande centro bulhento e agitado. Enchiam-se as suas numerosas hospedarias; nas ruas e praças debatiam-se e se fechavam as transações; era um trânsito ininterrupto de homens de negócio e animais, que á noite dava lugar ás não menos animadas diversões, em que o jogo, a bebida e a prostituição campeavam neste ajuntamento fortuito de tropeiros, mercadorias, mulheres e aventureiros de toda classe, estimulados pelo lucro ou pelo deboche.

¹⁴⁷ Jaelson B. TRINDADE. Tropeiros, pg16.

¹⁴⁸ Caio Prado JÚNIOR. História Econômica do Brasil., pg 41.

Os tropeiros, assim como os indígenas e os bandeirantes, tiveram uma importante função social. Com o tempo passaram os tropeiros a serem aceitos e considerados importantes negociadores e comerciantes, além de conduzir as tropas de mulas, passaram a exercer as mais variadas funções;

- funcionavam como correio, levando e trazendo notícias entre os pontos de pouso e povoados;
- Intermediavam negócios entre os comerciantes que serviam;
- Fazendo curas e vendendo remédios¹⁵⁰.

O prestígio dos tropeiros, segundo Rodrigues, dependia do volume de negócios que realizavam; existiam os grandes empresários, donos de milhares de muares (formando muitas tropas, conduzidas por empregados de confiança), até os donos de poucos animais que trabalhavam em rotas pequenas e, ainda, os tropeiros tidos como tocadores geralmente escravos, agregados ou empregados.

Figura-3. As tropas cargueiras viabilizaram o ciclo do ouro em Minas Gerais, o do açúcar em São Paulo e na Baixada Fluminense e os momentos iniciais do ciclo do café.

Fonte: Jornal Cruzeiro do sul, Fascículo 350 anos de Sorocaba-2004. Gravura de É. Reclus.

As tropas de mulas, como transporte alternativo de cargas, foram utilizadas primeiramente pelos mineiros e, depois, pelos fazendeiros de café, até os anos 70 do século XIX, quando passaram a sofrer a concorrência da estrada de ferro, porém muitas regiões continuaram com o transporte de mulas (pequenos

¹⁴⁹ Caio Prado JÚNIOR. Formação do Brasil Contemporâneo, pg 254.

produtores e comerciantes) a se estender pelo século XX, nos anos 20 e 30 na região de Sorocaba e Itapetininga, vindo mais tarde sofrer a concorrência do transporte rodoviário num segundo momento.

A descoberta de ouro no interior de Minas Gerais a partir do início do século XVIII, provocou um grande movimento migratório para essa região. Até a descoberta do metal amarelo na região das Minas Gerais, o único interesse de Portugal com o sul estava na comercialização do couro bovino encontrado nos vastos campos. Com a descoberta do ouro, surge a necessidade de um meio transporte que pudesse vencer as serras e a mata fechada, atendendo a demanda de importação e exportação de mercadorias que se faziam pelo litoral na cidade de Parati-RJ. Inicia-se a captura, criação e comercialização do gado mular, cavalar e vacum nos campos de Curitiba.

Figura-4. A feira de muares de Sorocaba teve sua última edição em 1897, com a epidemia febre amarela.

Fonte:(MMV). Gravura- Ettore Marangoni.

Por volta de 1733 ou 1734, vindo pelo “caminho do sul”, aparece em Sorocaba uma grande tropa de animais, criados em grande quantidade nas coxilhas dos atuais Uruguai e Argentina, conhecidos como muares. Inicia-se, assim, a atividade econômica das feiras de muares na cidade: “A partir de 1734, intensificou-se o trânsito de tropas de animais e Sorocaba como pouso natural no

¹⁵⁰ Júlio Manoel RODRIQUES, A história de Porangaba, acesso pelo site, <http://www.porangaba.locaweb.com.br/tropeirismo.pdf>.

A importância desses dois fatores – ponte e rio – deve-se ao fato de que, como bloqueio natural, o registro de animais foi colocado na cabeceira da ponte, local onde os tropeiros deveriam recolher os impostos para o Império, importante fonte de arrecadação daquele período.

Não devemos apenas considerar os elementos naturais como únicos fatores que possibilitaram o registro de animais, mas o conteúdo da vila, com condições urbanas e agrícolas ainda incipientes, mas que se organizavam para o abastecimento das tropas.

Este “caminho do sul”, chamado no século XVIII, passou por alterações no seu trajeto quando as tropas ao chegar em Sorocaba se deparavam com o núcleo urbano, que era tomado por comerciantes, ambulantes, pessoas e espetáculos artísticos no período da feira¹⁵². Desta forma, cabia ao novo proprietário “puxá-la (a tropa) pelo subúrbio da cidade”.¹⁵³ O Caminho para o Sul (atual Av. General Carneiro) e Rua de São Paulo (atual Av. São Paulo) que eram, respectivamente, a entrada e saída das tropas em Sorocaba, com o crescimento do núcleo urbano fez com que os proprietários levassem às tropas pela cidade, esse movimento deu origem a várias ruas, expandindo o comércio e criando bairros.

Figura-5. Ponte e rio, local do registro dos animais em Sorocaba.

Fonte: (MHS). Gravura -Ettore Marangoni, 1954.

¹⁵² Rafael STRAFORINI. No Caminho das Tropas,pg, 85.

¹⁵³ Aluisio ALMEIDA . História de Sorocaba, pg, 148.

O século XIX, na década de 70, marca o início do declínio do comércio de muares, porém, encontramos muitas atividades comerciais girando em torno das feiras.

A cidade contava com: 2 empresas de carro de aluguel; 2 hotéis; 3 funileiros; 2 relojarias; 2 vidraceiros; 1 fotógrafo; 2 depósitos de cal; 26 lojas de fazendas, ferragens e armarinhos; 122 armazéns de molhados; 29 tavernas; 10 botequins; 5 padarias; 11 ferreiros; 3 ferradores; 7 bilhares e alfaiates; 3 armadores; 4 barbeiros; 2 dentistas; 50 açougues; 1 “Centro Comercial” (casa comercial variada). No entanto essa estatística é de 1888 e pela quantidade de estabelecimentos comerciais parece indicar um próspero mercado consumidor¹⁵⁴.

Apesar das atividades estarem ligadas às feiras de muares não podemos falar em declínio do comércio, por não haver mais esse tipo de feira no início do século XX, pois, a força comercial na cidade era muito grande.

O caminho para o sul, o caminho do Viamão o Peabiru e então a rodovia raposo Tavares como rotas de comércio e expansão territorial, baseia-se durante pelo menos um século e meio no transporte das cargas nos lombos de mulas até a chegada das ferrovias no século XIX no Brasil e rodoviário no século XX.

A atual rodovia Raposo Tavares (SP270), no início do século XX foi também chamada de Via Bandeirantes. Esta parte de São Paulo, atravessa Cotia, Vargem Grande Paulista, São Roque, Mairinque, Alumínio, passando por Sorocaba, Araçoiaba, Itapetininga ... Ourinhos, Assis, e seu fim em Presidente Epitácio alcançando o Estado de Mato Grosso do Sul, teve muitas modificações no seu traçado, porém, limitaremos nesse trabalho o percurso entre São Paulo e Itapetininga com prioridade a Sorocaba.

O transporte rodoviário o qual necessita de estradas sendo uma delas a rodovia Raposo Tavares para o transporte de mercadorias e de pessoas sofre ao longo do tempo diversas mudanças no seu trajeto devido ao aumento do tráfego e crescimento das cidades por onde essas vias passam.

Em Sorocaba a entrada por onde vinham as tropas durante o século XIX era a Av. General Carneiro, atravessando pelo centro e saindo pela Rua de São

¹⁵⁴ Paulo Celso da SILVA. De novelo de linha à Manchester Paulista. p, 39.

Paulo. Com o aumento do tráfego na cidade, em meados do século XX, o poder local (prefeitura) solicita ao governo do estado a mudança do trajeto da rodovia, passando a configurar distante do centro e ao sul da cidade de Sorocaba a rodovia Raposo Tavares, chamando este desvio de variante externa¹⁵⁵ da Raposo Tavares, sendo o bairro Barcelona em estudo servido por esta pista de rodagem.

A produção urbana de Sorocaba passa pelos caminhos e estradas abertas ao longo da sua história, configurando seu atual território¹⁵⁶. Isto também ocorreu em cidades próximas, como Itu e Porto Feliz e, em razão das feiras e da necessidade de invernadas para os animais foram fundadas cidades como Tatuí, Piedade e Cesário Lange.

A importância histórica do “caminho do sul”, atual rodovia Raposo Tavares¹⁵⁷, implica em reconhecer o papel da cidade de Sorocaba como distribuidora de animais, dentro de um importante sistema social, de expansão e ocupação do espaço brasileiro, acelerando a divisão do trabalho durante, pelo menos 150 anos, até o advento das ferrovias no século XIX e o desenvolvimento de auto-estradas (séc. XX) na produção desse espaço no bairro Barcelona.

¹⁵⁵ Essa variante externa (km 95 ao 108) na cidade de Sorocaba passou a ser construída a partir da década de cinquenta, que configura hoje o atual traçado.

¹⁵⁶ Durante muitos anos o território de Sorocaba estendeu-se até o estado do Paraná. O registro de animais de Faxina pertencia ao Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, importante personagem sorocabana, explorador da concessão dos registros para a Coroa (ALMEIDA, 1969).

¹⁵⁷ O caminho do sul, considerando Rio Grande do Sul que se iniciaria e Viamão, Cruz Alta, Lajes e Mafra e Santa Catarina, São José dos Pinhais Curitiba, Ponta Grossa, Itararé, Buri, Itapetininga e finalmente Sorocaba. A partir de Itapetininga passando por Alambari, Campo Largo (atual Araçoiaba da Serra) chegando a Sorocaba que se tem o trecho que compreende nos dias atuais a rodovia Raposo Tavares, passando por Alumínio, Mairinque, São Roque, Vargem Grande, Cotia e finalmente São Paulo.

4.4 - A Rodovia Raposo Tavares no encontro com o bairro Barcelona.

O bairro Barcelona antes da metade do século XX, não era servido pela rodovia Raposo Tavares, e também como escrevemos nos capítulos anteriores, poucas casas compunham esse lugar, até meados da década de cinquenta. No entanto, compreender os caminhos é de suma importância para podermos analisar o processo de urbanização referente à cidade de Sorocaba e no bairro Barcelona.

Em 1912, o projeto de lei nº 74 apresentado a Câmara dos Deputados por Washington Luiz Pereira de Souza, convertido na Lei nº 1406, de 26/12/1913, fazia estudo sobre o sistema de estradas de rodagem de São Paulo¹⁵⁸.

O projeto regulamentava o regime penitenciário em São Paulo, mas inseria, além da proposta de emprego de mão-de-obra dos presidiários na construção de estradas de rodagem, um artigo autorizando o governo à

estabelecer o sistema de viação do Estado, em relação às estradas públicas de rodagem e a executá-lo na parte que lhe competir, determinando o tipo, a largura, as rampas máximas e curvas mínimas, de modo a permitir a circulação de pedestres, cavaleiros, veículos de pequena e grande velocidade.¹⁵⁹

O governo do Estado, em 1913, ordenou, a elaboração de um Plano Geral de Viação, que considerasse as exigências do veículo a motor. A elaboração do plano abrangia todas as espécies de vias de comunicação: vias férreas, vias fluviais e estradas de rodagem. Era a primeira vez que um documento oficial falava em estradas de rodagem.

Foram estas classificadas em: especiais, ligando sedes de municípios; e ramais, unindo pontos que não fossem cabeças de municípios. Continha o Plano todos os elementos

¹⁵⁸ Nestor Goulart REIS. 'Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 57.

¹⁵⁹ Encontrado em: http://www.der.sp.gov.br/vder/_institucional/memoria.asp, acessado em 23/09/2005.

que nortearam a evolução da rede estadual de estradas de rodagem nas décadas seguintes.¹⁶⁰

O Governo do Estado, em 1917, realizou em São Paulo, o primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem. Nele as questões técnicas não predominaram e sim a opinião do Governo e dos setores privados para a promoção rodoviária.

Em 1920, Washington Luiz assumiu a presidência¹⁶¹ do Estado. Dando andamento a seus planos anteriores de dotar São Paulo de uma rede de estradas de rodagem permitindo a circulação de veículos a motor. A Lei nº 1835-C, de 26/12/1921, criou uma Inspetoria de Estradas de Rodagem, tendo sido regulamentada pelo Decreto nº 3435, de 10/03/1922. O Decreto contém, inclusive, um Plano Rodoviário. Esse decreto foi um marco divisório da transição da mentalidade ferroviária para rodoviária, tanto para os técnicos, como para as autoridades governamentais.

Washington Luiz quando terminou seu mandato, deixou 1.535 quilômetros de estradas construídas e a serem, no projeto, conservadas permanentemente. O número de veículos existentes no Estado subira de 5.596 automóveis e 22 caminhões, em 1920, para 17.403 automóveis e 4.395 caminhões, em 1924¹⁶².

No 1º congresso realizado surge a APER – Associação Permanente de Estradas de Rodagem, que tinha como alvo à publicidade e a promoção de eventos do rodoviarismo. Como primeiros membros da diretoria da APER, tivemos W. Luís e Antônio Prado Júnior.

Washington Luís em seu governo como presidente do Estado de São Paulo (1920-1924), tomou diversas medidas voltadas ao rodoviarismo. A situação financeira era favorável tanto para o país como para os estados e as exportações cresciam, aumentaram consideravelmente as somas gastas com as rodovias. Formulou-se um Plano Geral Rodoviário do Estado, e criou-se um órgão especializado na execução de obras rodoviárias, que foi a Inspetoria de Estradas

¹⁶⁰ Encontrado em: http://www.der.sp.gov.br/vder/_institucional/memoria.asp, acessado em 23/09/2005.

¹⁶¹ Nessa época no Brasil era considerado como Presidente o que atualmente conhecemos como Governadores de Estado.

¹⁶² Encontrado em: http://www.der.sp.gov.br/vder/_institucional/memoria.asp, acessado em 23/09/2005.

de Rodagem, e em 1926, se tornaria a Diretoria de Estradas de Rodagem da recém formada Secretaria de Viação de Obras Públicas¹⁶³.

O desenvolvimento das rodovias no estado de São Paulo contava com as atividades realizadas pela APER. Em 1921 é lançada a revista “Estradas de Rodagem”, que mais tarde vira um jornal com uma tiragem de dez mil exemplares, promovendo os feitos de W. Luís. É realizado o III Congresso Paulista de Estradas de Rodagem em 1923, onde a ANPER organiza uma nova “bandeira”, assim eram chamadas as novas excursões automobilísticas realizadas pelo governo do estado. O nome oficial da maioria dessas “bandeiras” era W. Luís.¹⁶⁴

As três primeiras décadas do século XX delineavam-se com a economia mundial e do estado de São Paulo em crescimento, onde a agricultura em expansão ao oeste paulista com o café fornecia as bases de uma indústria paulista e esta precisava mais do que nunca escorrer sua produção, visando num primeiro momento o transporte ferroviário e, mais adiante, o transporte rodoviário de mercadorias e pessoas.

O uso de veículos automotores evolui muito nos anos dez e vinte, com a instalação das linhas de montagem da Ford, da General Motors, e da International Harvester. Também várias fábricas de autopeças surgem para atender a nascente indústria automobilística, como a Pirelli e a Firestone. A produção dessas empresas é crescente, como a General Motors, que, em 1927, chega a montar 27 mil veículos, mais que o dobro do ano anterior.¹⁶⁵

Em 1923, a APER, motivando interesses políticos de uma parcela da elite paulista organiza a 1ª Exposição Automobilística de São Paulo, com recursos da emergente indústria e comércio, no “(...) recém inaugurado Pavilhão das Indústrias, no Parque D. Pedro II”.¹⁶⁶

No caminho da rodovia Raposo Tavares, nesse mesmo ano de 1923, com a construção rodoviária ligando várias cidades do interior a Capital, têm o trabalho e

¹⁶³ José Aberto B. da SILVA. A rodovia dos Imigrantes e a questão da Moradia em Diadema. pg, 24.

¹⁶⁴ Nestor Goulart REIS. ‘Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 62 e 63.

¹⁶⁵ Heloiz Benedicto NASCIMENTO. Formação da Indústria Automobilística brasileira – política de desenvolvimento industrial em uma economia dependente. IGEOG- USP. S.P, pg, 14 e 15.

¹⁶⁶ Nestor Goulart REIS. ‘Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 63.

a implantação bastante adiantados, a nova ligação Capital a Sorocaba, esta é percorrida pelo secretário da Agricultura, Heitor Penteado. Ele completa a viagem em pouco mais de três horas, bem menor do que se gastava antes.

E completa o Jornal local de 1923 com um anúncio¹⁶⁷:

ESTRADA DE RODAGEM

– Esteve hontem na cidade o sr. dr. Heitor Penteado, ilustre secretário da Agricultura S. exa. fez o percurso de S. Paulo a esta cidade, em automóvel, gastando no trajecto pouco mais de três horas, em inspecção da estrada de rodagem da capital a Sorocaba.

O titular da pasta da Agricultura visitou alguns pontos da nossa cidade e a igreja de Santo Antonio, uma das mais antigas daqui, admirando-lhe o estylo colonial.

Essa obra passa a criar uma alternativa para as viagens de pessoas e transporte de cargas, pois, o que antes dependia exclusivamente da ferrovia, em razão da precariedade da estrada, agora se faz também pela rodovia Sorocaba - São Paulo.

As obras nessa rodovia continuam, agora com outro nome “Estrada de Rodagem São Paulo –Paraná” e mais uma vez a comitiva de Washington Luís em 1924, inaugura a estrada de rodagem São Paulo-Paraná no trecho que compreende a cidade de São Roque a Sorocaba¹⁶⁸, lembramos aqui que ainda não era pavimentada.

No final da década de vinte a rede rodoviária paulista chegava a 3.200 Km. Mesmo com o fim do governo de W. Luís os novos mandatários davam continuidade a expansão rodoviária. (...) “Em 1920 existiam no Estado apenas 222 caminhões e 5.596 automóveis. Quatro anos depois, já existiam 17.043

¹⁶⁷ Jornal Cruzeiro do Sul nº 5.032, 17/06/1923.

¹⁶⁸ Jornal Cruzeiro do Sul nº 5.285, 20/04/1924.

automóveis e 4.395 caminhões. Com a expansão da rede de rodovia os números cresceram rapidamente. Em 1929 o Estado registrava 53.928 automóveis.¹⁶⁹

Essa explosão dos números de automóveis durante as duas primeiras décadas do século XX é o resultado de uma política pública voltada para promoções, eventos, e congressos e a criação de uma entidade voltada para o rodoviarismo. O que se consolida interesses de uma elite paulista ligada à expansão de um capital rodante, não mais restrito as ferrovias, mas ao transporte de mercadorias por caminhões, que viria a se afirmar nas décadas seguintes. Portanto, a implantação de rodovias se deu pela aliança entre empresários e os vários níveis do governo estadual. Estes desenvolveram:

uma ação planejada, tanto pública quanto privada, para o desenvolvimento de um setor importante como o rodoviário, inclusive sob o aspecto promocional. Essa talvez tenha sido a grande diferença entre os dois níveis de poder. Em São Paulo havia consciência da importância de uma ação ampla de caráter político, com sentido de planejamento.¹⁷⁰

Fica evidente, uma conciliação de interesses, no início do século, entre setores da elite paulista e do poder público. Assim, como as ferrovias às rodovias serviram amplamente para o escoamento de uma economia voltada para a produção agrária exportadora num primeiro momento, mas que, somava a uma emergente classe média, um pequeno proletariado e uma incipiente burguesia industrial, essa última correspondia ao setor interessado no rodoviarismo.

Com todo desenvolvimento alcançado ao longo da década de vinte do século XX, temos no início da década de trinta, uma crise política interna e uma depressão econômica mundial, resultados da crise mundial de 29 e das revoluções de 30 e 32 no país, que inviabilizariam a captação de recursos

¹⁶⁹ Nestor Goulart REIS. 'Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 64.

¹⁷⁰ Nestor Goulart REIS. 'Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 8.

internacionais para os novos projetos rodoviários. E também com as mudanças políticas, a APER, interrompe suas atividades.¹⁷¹

Em meio à crise o país cria várias outras instituições entre 1930/45, o Ministério do Trabalho em 1930, Fábrica Nacional de Motores em 1940, CSN em 1941. No setor de transporte era criado o DNER - Departamento Nacional de Estradas e Rodagem em 1937, tanto a economia como a sociedade tornava-se mais complexas, exigindo do Estado, uma legislação adequada aos novos acontecimentos e um aparelhamento das instituições mais sólidas, para lidar com as novas bases materiais surgidas com o avanço das técnicas no período da Segunda Grande Guerra.

O estado de São Paulo cria em de 02 julho de 1934 pelo Decreto 6.529, o Departamento de Estradas de Rodagem. No entanto, a falta de autonomia financeira, com aplicação exclusiva às estradas somente dos recursos delas obtidos (imposto sobre a gasolina, taxa de melhoria dos terrenos marginais, de circulação de veículos e outros) coloca o Departamento em situação precária, pois os recursos escassos viriam da Fazenda Estadual. Tecnicamente o DER vai contar com a ampliação do seu quadro de funcionário, com aerofotogrametria e o apoio técnico do IPT- Instituto de Pesquisas Tecnológicas, criado na mesma época.

Com a criação do DER, este passa atender aos novos interesses de um comércio e uma indústria voltada para um mercado interno e externo. O novo órgão passa a gerir em meio às profundas transformações do Estado brasileiro, exercido pelo setor industrial e de transportes. Com o crescimento industrial, a abertura de estradas e as melhorias eram necessárias para o escoamento da produção.

As obras pelo estado continuam e em 1947 ficaria pronta a via Anchieta iniciada em 1939. Em 1952 temos a pavimentação concluída na via Bandeirantes, assim chamada à rodovia Raposo Tavares, de São Paulo a Sorocaba.

¹⁷¹ Nestor Goulart REIS. 'Memória do Transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo, pg 64.

Foto-27. Na estrada São Paulo - Sorocaba. Lama e mais Lama ... Apenas 20 Km para conclusão de serviço de pavimentação. A Raposo Tavares em dia de chuva, em alguns pontos era intransitável.

Fonte: Jornal a Gazeta- 28/11/1951.

O processo de transformação, sobretudo econômico, viria a sofrer o caminho indígena de São Paulo a Sorocaba em direção a Itapetininga, antes chamada de Peabiru, este caminho indígena se transformaria nas passadas dos Bandeirantes como Antônio Raposo Tavares entre outros, assim como os sertanistas, para mais tarde servir de base para os tropeiros em direção as Minas Gerais e outras cercanias, viria abrigar uma estrada chamada a partir de 1944 de Via Bandeirante, mudando na década de cinquenta do século XX, entorno de 1956 para Via Raposo Tavares, até encontrar o nome próprio de rodovia Raposo Tavares SP-270.

O jornal a Gazeta¹⁷² informava, em 1944, dando a ênfase econômica e progressista para a região de Sorocaba:

Quando em 1944 o engenheiro José Fernal, então prefeito desta cidade, depois de inúmeras 'demarches' junto ao governo Fernando Costa, anunciou ao povo de Sorocaba a aprovação da abertura da Via Bandeirante – estrada pavimentada que sobriria o percurso da Capital à alta Sorocabana, com passagem por esta cidade.

(...) Muito embora vivêssemos naquela ocasião num ambiente de dificuldades, oriundas da guerra que assolava o mundo, não faltou ao preclaro prefeito à visão necessária para insistir sobre o direito que nos cabia em participar do

¹⁷² Jornal A Gazeta de 16/04/1951.

grandioso plano do D. E. R., que já levava a efeito as construções da Via Anchieta e Anhanguera. Si o porto de Santos assim deveria ser ligado ao planalto por motivos econômicos, a rica região do interior de São Paulo, celeiro inesgotável de viveres, não podia ficar à margem do plano.

(...) Hoje, quando apreciamos a marcha triunfal da pavimentação dessa estrada de rodagem, cujas obras se aproximam rapidamente de nossa cidade, valorizando propriedades e preconizando o surto progressista que nos aguarda.

A via Bandeirante, atual rodovia Raposo Tavares¹⁷³, é inaugurada em 1952, e em 1954 há a instalação de uma praça de pedágio na via Bandeirantes, no Km 43, em Vargem Grande Paulista.

As obras continuam, no trecho que compreende Capital –Sorocaba. Consta no projeto também, além da pavimentação, inúmeros desvios (chamado de variantes). O antigo traçado realizado pelos tropeiros, que na cidade de Sorocaba passava pelo centro da cidade, com o crescimento urbano a partir da década de 50, tem um aumento significativo do trânsito dos automotivos. As ruas centrais da cidade não comportavam tal tráfego, motivo pelo qual se projeta a variante externa, evitando a passagem de veículos pelos centros urbanos. Como relata a Gazeta¹⁷⁴:

Em São Roque a firma Tavares & Pinheiro está executando um trecho de 900 mts., aliás uma variante que futuramente evitará a passagem pelo interior daquela cidade com o prosseguimento da obra. (...) as variantes de Cotia, ainda em projeto, e Sorocaba, onde se desviará a partir do quilometro 95 até o 108, nas imediações da cidade dos Menores. (...) Adiantamos que no quilometro 120 haverá uma variante de 39 quilômetros, a que evitará a passagem por Araçoiaba da Serra.”

¹⁷³ Pela classificação do Denatran são consideradas rodovias e estradas da seguinte forma: VIAS RURAIS; São as estradas e rodovias, situadas fora das áreas urbanas.

Rodovia – Via Rural pavimentada.

Estradas – Via Rural não pavimentada.

¹⁷⁴ Jornal A Gazeta de 14/04/1951.

Foto-28. Bifurcação de início da variante externa, à direita segue em direção ao centro de Sorocaba sentido Av. São Paulo, à esquerda a rodovia Raposo Tavares passa pelo bairro Barcelona.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul, 1978.

A variante construída para retirar o tráfego do centro da cidade de Sorocaba viria servir a periferia de Sorocaba, na ocasião em estudo o bairro Barcelona passaria a ser servido por esta variante, promovendo um movimento de automotivos na localidade, como também ligações das ruas Bolívia e Venezuela¹⁷⁵ do bairro Barcelona com a pista de rodagem Raposo Tavares.

O processo da construção da variante sofre uma interrupção, em 1959¹⁷⁶ Segundo documentação analisada “a Cia. Serviços de Engenharia firma encarregada de construir a variante de contorno e a ponte sobre o rio Sorocaba, acaba de rescindir o contrato firmado com o Departamento de Estradas de Rodagem para prosseguimento daquelas obras”. Mais tarde esta empresa retomaria os serviços de conclusão da obra. Pelos depoimentos de José Spim, e Vicente Neto, moradores do bairro Barcelona, a partir de 1961 passou a ter fluxo corrente o trânsito na variante do Km 95 ao Km 108.

¹⁷⁵ Antes da duplicação da rodovia Raposos Tavares realizadas pela Viaoeste, têm-se outras ruas ligando e fazendo a travessia da rodovia. Com a duplicação, a ligação passa a ser feita apenas pela rua Bolívia e, Venezuela que encontra um trevo de acesso a Votorantim.

¹⁷⁶ Jornal Cruzeiro do Sul nº 15.807, 04/08/1959.

É nesse contexto que a rodovia Raposo Tavares atinge o bairro Barcelona na década de 50 do século XX. Temos nessa década duas vias de transportes importantes para o bairro: a ferrovia e a rodovia. A rodovia, em especial, e posteriormente sua duplicação, também contribuiu na transformação do lugar, aumentando o trânsito pesado de transportes de mercadorias e das empresas ao redor instaladas e, servindo também como saída alternativa da cidade de Sorocaba.

*“Os morros cortaram, e aquela
 planta de espinhos fora arrancada
 Caminhei ao lado, do lado do mato
 Antes que passem os bondes,
 ônibus, e rompem o asfalto
 Espero pelo silêncio, parem tudo,
 mas não quebrem
 Tráfego, ruas, curvas, pessoas e
 cachorros!
 Digo cachorros, a espera carros e
 caminhos.
 E a planta de espinhos fora
 arrancada”.*

(Emerson RIBEIRO)

Capítulo 5- A configuração do espaço – a rodovia na constituição do bairro Barcelona.

No capítulo anterior apresentamos a construção da rodovia Raposo Tavares desde os caminhos indígenas que “cedem” o seu leito para o caminhar das tropas, passando pelos primeiros automóveis, já no século XX.

A rodovia Raposo Tavares teve um papel fundamental na urbanização do bairro Barcelona, quando esta passou a operar como variante externa e mais recentemente no final do século XX como uma rodovia em concessão pelo capital privado, nomeada de “VIAOESTE”.

Essa rodovia passou a operar no bairro Barcelona modificações significativas na paisagem do bairro Barcelona e adjacências, transformando o lugar, com um aumento do trânsito de automotivos e de pedestres, que buscam no bairro os seus comércios e indústrias, fazendo da localidade passagem de muitos automotivos a caminho do centro da cidade ou de outros bairros.

Veremos também, nesse capítulo como a política de concessão será discutida, a partir de um prisma dos programas de desenvolvimento rodoviário como primeira alternativa para o desenvolvimento de uma indústria automobilística, deixando de lado a ferrovia e a hidrovia, levando ao alto custo o transporte de mercadorias e de pessoas.

O desenvolvimento do bairro Barcelona em conjunto com a cidade de Sorocaba e a interferência de uma via de comunicação, como a rodovia Raposo Tavares, altera a paisagem urbana e traduz novos significados ao lugar, agindo no modo de viver das pessoas, alterando caminhos e comportamentos.

Mapa figurativo- sem escala- A concessão da rodovia Raposo Tavares pela Viaoeste e as indicações de obras a realizar.

Fonte: Viaoeste. Adaptação, Emerson Ribeiro.

5.1- Como a Rodovia Raposo Tavares interfere no espaço Sorocabano e no bairro Barcelona.

O tráfego nas estradas paulistas e a sua distribuição, no que diz respeito ao transporte de cargas realizadas por caminhões refletem o desenvolvimento econômico do Estado, e as ligações que essas rodovias realizam.

A rodovia Raposo Tavares é a que tem o menor tráfego entre as rodovias radiais¹⁷⁷, no Estado de São Paulo, esta rodovia não é duplicada em toda a sua extensão, contendo trechos perigosos e esburacados. Apenas 10% dos caminhões chegam pela rodovia Raposo Tavares, contra 35% das rodovias Fernão Dias e Dutra, 25% pela Anhanguera e Bandeirantes, 16% das vias Anchieta e Imigrantes, 14% da Castelo Branco¹⁷⁸.

O desenvolvimento econômico de uma cidade, ou região está atrelado a obras de infra-estruturas custosas, indispensáveis ao processo produtivo e à circulação interna dos agentes e dos produtos.

Marx, no Grundrisse (5º Caderno, p. 524) já havia sugerido que o capital necessita da 'criação de condições físicas que facilitem o comércio – os meios de comunicação e de transporte – a aniquilação do espaço pelo tempo – torna-se para ele uma necessidade'. O fato é que falar genericamente de capital não ajuda muito em tarefas analíticas. É indispensável qualificar o capital ou, mesmo, classificá-lo. As exigências de fluidez não são as mesmas para todos os tipos de capital. A cada momento, o capital hegemônico necessita de maior fluidez que os outros, e entre outras razões exatamente porque lhe cabe operar em área maior.¹⁷⁹

¹⁷⁷ Rodovia Radial é a denominação recebida pelas rodovias federais e estaduais que partem de Brasília em direção aos extremos do país. O sentido de quilometragem começa no Anel Rodoviário de Brasília tendo o quilometro zero de cada estado no ponto da rodovia mais próximo à capital federal. No caso do Estado de São Paulo o marco zero é a praça da Sé. Todas as rodovias radiais inclusive a paulistas terminam com o número par, exemplo; SP- 270.

¹⁷⁸ <http://www.dcomercio.com.br/especiais/caminhoes/> acessado em 12/12/2005.

¹⁷⁹ Milton SANTOS. A urbanização brasileira, pg. 103.

A criação de uma rede de transportes que atenda e assegure a circulação interna são indispensáveis para a fluidez das mercadorias e do capital empregado em atividades que exigem um capital fixo. Para as regiões que necessitam de estágios produtivos mais complexos e de maior valor agregado, necessita de vantagens de proximidade, exigentes em economias de aglomeração, onde o espaço é aniquilado pelas vias de transmissão, logística e telecomunicação, como é o caso da cidade de Sorocaba.

Do ponto de vista empresarial as regiões que precisam de investimentos em infra-estrutura estão amarrados nos recursos públicos dos Municípios, Estados e da Federação que utilizam em função da sua própria opção.

A importância das redes de comunicação e logística entre os municípios requer ligações estratégicas com os grandes pólos de atração de mercadorias e estes concomitantemente com áreas produtivas.

A cidade de Sorocaba como um aglomerado urbano e industrial necessitou ao longo das décadas de caminhos, estradas, rodovias e de comunicação. Para isso ser realizado precisou de políticas públicas, recursos hídricos, indústrias, da posição geográfica, traduzindo esta para a logística e do aperfeiçoamento dos caminhos para movimento das mercadorias e de pessoas.

A rodovia Raposo Tavares, como primeira via de comunicação pavimentada em meados do século passado, contribui para o desenvolvimento de Sorocaba. Nela é criado o serviço de ônibus para o transporte de passageiros na década de quarenta, indo de Sorocaba a São Paulo e de Itapetininga a São Paulo e vice-versa. Também foram criadas linhas de ônibus para a cidade de Porto Feliz, Itu e Salto de Pirapora.

A cidade de Sorocaba se modernizava e a modernidade chegava pelos transportes, antes pelos caminhos os carros de boi e mulas, com os trilhos os trens e bondes e agora as rodovias com os carros, caminhões e ônibus para o transporte de pessoas e de cargas. O jornal Cruzeiro do Sul relata o pioneirismo intermunicipal na década de quarenta:

João Muraro, (...) resolveu montar seu próprio negócio com a 'Viação Santo Antonio', ele pretendia colocar ônibus ligando

Sorocaba a São Paulo, que na época não havia. Quem tivesse que ir à Capital teria que recorrer aos trens da Estrada de Ferro Sorocabana que além de vagaroso e lotados, eram desconfortáveis, o que muito descontentava os comerciantes da cidade, obrigados a duas ou mais viagens por semana.

(...) A 'Viação Santo Antonio' passou a fazer parte da 'Empresa de Transportes Sorocabanos Ltda' e três ônibus 'Chevrolet' começaram a fazer o percurso de Sorocaba a São Paulo, pela Rodovia Raposo Tavares. A viagem demorava 3 horas nos dias secos e nos chuvosos, de 4 a 5 horas. Só havia asfalto entre Cotia e São Paulo. Mas, apesar da vagarosidade as viagens eram mais rápidas que pelos trens da sorocabana.

A cidade de Sorocaba com suas indústrias e comércios se desenvolvia. Os passageiros lotavam as três viagens diárias entre Sorocaba e São Paulo: eram comerciantes e pessoas que necessitavam de atendimento médico especializado que não tinha em Sorocaba, muitos remédios, assim como grande quantidade de carga era transportada.

No final da década de quarenta a Viação Cometa, então uma potência para a época, que detinha a concessão da linha São Paulo-Santos e Jundiaí passa a explorar a linha Sorocaba –São Paulo, Sorocaba – Campinas e Itapetininga – São Paulo, comprando a “Companhia de ônibus Sorocaba” que contava com 46 carros.

O transporte de passageiros e de cargas que vinham de São Paulo pela rodovia Raposo Tavares na década de cinquenta, passavam pelo centro comercial de Sorocaba. Esse tráfego foi interrompido com a construção da variante externa passando pelo bairro Barcelona e com o tráfego normalizado a partir de 1961. Neste período a cidade de Sorocaba expandia seus bairros a sua indústria e comércio. As ruas Bolívia e Venezuela, no bairro Barcelona, entre outras ruas e caminhos, davam acesso a rodovia Raposo Tavares, sendo esta de mão dupla e pavimentada na década de sessenta.

O bairro Barcelona tem durante quatro décadas grande influência da rodovia Raposo Tavares. O bairro e a rodovia convivem com tráfego pesado de caminhões e carros de passageiros. Frisamos também que a estrada de ferro

Votorantim ainda operava nesta época (década de 60 do século XX) com o transporte de passageiros e carga para Votorantim/Sorocaba.

Com a construção da variante externa da rodovia Raposo Tavares o bairro Barcelona, passou a interagir com mudanças na sua urbanização. Dona Neuza Moreno, filha de espanhóis relata¹⁸⁰:

Quando começou a construção da Variante as ruas do bairro começaram a mudar, o transporte melhorou, a rua Bolívia chegava antes da onde hoje é o supermercado Santo, com a variante ela se estendeu até a rodovia. O morro da mariquinha foi cortado, tiraram bastante terra de lá, eu e minhas amigas brincávamos nos aterros. Também tinha uma nascente no morro, onde hoje é a vila Zacarias, Sabiá, ela descia até a Av. Paraguai e quando dava enchente vinha rodando frutas dos pomares.

Com a construção da Variante a Nogueira Padilha foi melhorada era a rua dos morros, das carroças de frutas, também foi aberta e melhorada a rua Venezuela e a Av. Chile. A variante facilitou muito, pois quem ia para Itapetininga não precisava mais passar pelo centro da cidade, ter que dar a volta saindo lá na General Carneiro, ia direto por aqui.

O bairro Barcelona, desde 1960 com a abertura da variante externa vem se deparando com mudanças no processo espacial que compreende o bairro, com suas casas, prédios, condomínios, clubes, indústrias, pequenos comércios, feiras-livres, supermercados e hipermercados, o bairro vai se compondo e se transformando.

Com o desenvolvimento da cidade de Sorocaba e a expansão de seu centro comercial, ocorre a transformação de diversos bairros da cidade de Sorocaba, inclusive o bairro Barcelona, onde as vias de acesso que levam a esse bairro como a rua Dr. Campos Salles e rua Cel. Nogueira Padilha tem um aumento significativo de seu comércio e movimento de pessoas e automotivos, que buscam o bairro ou um acesso para a rodovia Raposo Tavares, produzindo uma expansão

¹⁸⁰ Entrevista realizada com Dona Neuza Moreno, moradora do bairro Barcelona há 67 anos, filha de espanhóis, os pais vieram de Córdoba e Granada. 01/12/2005.

da área central do bairro Barcelona, com a instalação dos equipamentos urbanos para a produção e prática da vida urbana.

O acesso de uma cidade a outra, se faz por estradas, rodovias e vias como, ruas e avenidas. Algumas dessas obras provocam significativa transformação do espaço em que são realizadas. O próximo item tratará da política de concessão da rodovia Raposo Tavares que passa para a iniciativa privada no final da década de noventa do século XX.

5.2 - A rodovia Raposo Tavares e a política de concessão na produção do espaço.

Diante de um processo que foge das mãos dos habitantes locais tem-se no Brasil no final da década de cinquenta, com o governo de Juscelino Kubitschek uma profunda transformação do sistema econômico do país por meio do Programa de Metas¹⁸¹. Com esse plano aprimorou as políticas governamentais utilizando-se das técnicas do planejamento, porém, aliada à ideologia da neutralidade de sua prática.¹⁸²

A política de transporte, setor chave no Programa de Metas, serviu as necessidades da acumulação industrial. A prioridade dada à modalidade de transporte rodoviário se vinculava ao próprio papel líder que a indústria automobilística teria no setor industrial. O programa rodoviário do governo J.K deixou em segundo plano as ferrovias e as hidrovias. A partir desse governo, e com os que se seguirão, as rodovias vão exercer o domínio absoluto da infraestrutura de transportes.¹⁸³

Esse 'padrão automobilístico rodoviário' pautado nos transporte de mercadorias feito principalmente por caminhões, nos anos seguintes ao governo J.K, são marcados por uma crise política, social e econômica. Ao contrário do esperado, desenvolvimento da indústria pesada no período anterior (era Vargas), ampliava as desigualdades e a pressão de alguns setores sociais.

Por outro lado, tem-se uma fase em que o aparato estatal avança na análise da economia e da sociedade brasileira. Materializava-se uma tecnoestrutura estatal originada dentro e para o exercício da hegemonia do poder executivo sobre os demais poderes. À medida que se institucionalizava o planejamento afinava-se a habilidade de analisar, diagnosticar, projetar etc, o que

¹⁸¹ As metas do programa dirigiam-se a quatro setores da economia: energia, transportes, alimentação e indústria de base. O setor de transportes cresceu mais que o PIB. Em 1958 o país tinha 16 fábricas de automóveis e 1200 de autopeças. In; Ianni, Otavio. Estado e planejamento Econômico no Brasil. p, 164 e 165.

¹⁸² Ibidem.

¹⁸³ O transporte por ferrovias perfazia 29,2% e o hidroviário 32,4 em 1950. Em 1970 apenas 15,7% trafegavam por ferrovias e 11,2% por hidrovias. In; Braga, José Carlos de S. e Antonio Celso Agune. 'Os transportes na política econômica: Brasil – 1956/1979.' I Seminário Latino-Americano de Políticas Públicas. FUNDAP/CLACSO, SP. 12/1979. p, 11. (Apud; José Alberto B. da SILVA. p, 31.)

ampliava a própria capacidade de decisões e de sua centralização no executivo.¹⁸⁴ Isto fica evidente no Plano Trienal, "... primeiro instrumento de política econômica global e a globalizante..."¹⁸⁵ que para ser implementado, exigiria uma maior centralização das decisões, o que para época era incompatível com a divisão dos poderes.

Em 1961, é criado o Conselho Nacional dos Transportes (CNT). A este Conselho caberia corrigir sua precariedade, seu atraso e a persistente falta de coordenação. Caberia a ele, entre outros, elaborar uma política nacional de transportes e coordenar as diversas áreas.¹⁸⁶

Com a urbanização crescente nos grandes centros, principalmente na cidade de São Paulo, e, não estando preparadas infra-estruturalmente, não conseguem suprir as necessidades de seus moradores. O volume de veículos nas ruas, à demanda para o transporte coletivo, a coleta de lixo, dentre outros elementos demonstram a falta de planejamento. Para o enfrentamento desses problemas faz-se necessário gerar instrumentos de regulação social mais ágeis, flexíveis e participativos, o que resultará, desde a década de 1970 em um discurso que prega a concessão dos serviços de utilidade pública.

Grande parte da população brasileira, espacialmente as concentradas nas cidades, utiliza-se de uma série de infra-estruturas urbanas que em sua maioria são controladas pelo Estado.

Na década de 1990, uma parte dessas infra-estruturas passou para o controle da iniciativa privada, isto é, os serviços de utilidade pública¹⁸⁷ foram concedidos a particulares por meio de Concessões. Assim, grupos privados prestadores de serviços de utilidade pública, surgiram principalmente nos centros urbanos e, com relação as rodovias temos empresas, como Ecovias, SP vias, Viaoeste, Colinas, etc. Cabe dizer como fundamento para essa lógica, que a realização da concessão dos serviços de utilidade pública deve dar-se no

¹⁸⁴ José Aberto B. da SILVA. A rodovia dos Imigrantes e a questão da Moradia em Diadema. p, 32.

¹⁸⁵ Otavio IANNI. Estado e planejamento Econômico no Brasil. p, 209.

¹⁸⁶ A criação do CNT é cogitada já nos anos 50. In; Bastos, Humberto. ABC dos Transportes. 2ª. Ed, revista e atualizada. Serviço de Doc. Do Min. dos Transportes. R.J. 1971. pp.64 e 65. (Apud; José Alberto B. da SILVA. p, 32.)

momento em que se divulga no meio de comunicação que o Estado não é mais capaz de organizar recursos para investir nestes serviços.¹⁸⁷ Isso passa a ocorrer porque a crescente urbanização¹⁸⁹ brasileira e as crises mundiais a partir da década de 1960, definiram a necessidade de recuperação e construção de novas infra-estruturas principalmente nas grandes cidades brasileiras,

Nesta conjuntura, a política de concessão da rodovia Raposo Tavares iniciou-se especificamente em 31 de março de 1998, quando a Viaoeste — Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo, fundada no dia 4 de março de 1998, como Sociedade Anônima —, passou a ter o direito de administrá-la por um período de 20 anos. Um dos compromissos do programa de concessão era propiciar condições adequadas de tráfego, segurança e conforto aos trechos nos termos da concessão.

Foto-29. Rodovia Raposo Tavares em obras, no que era a variante externa em Sorocaba na região do bairro Barcelona. Obras iniciadas pela concessionária Viaoeste, degradar para urbanizar. Do lado esquerdo os Bairros João Romão, Sábina e Zacarias.

Foto: Jornal Cruzeiro do Sul, 08/08/2000.

¹⁸⁷ Para Rangel, estas atividades são: água, esgoto, energia elétrica, transportes urbanos de passageiros, transportes pesados inter-regionais de carga, principalmente ferroviários, entre outros. Inácio RANGEL. Economia brasileira contemporânea.

¹⁸⁸ Inácio RANGEL. Economia brasileira contemporânea.

¹⁸⁹ “O processo de substituição de importações na América Latina realizou-se sem alterações na estrutura agrária e com uso de capital intensivo, provocando modernizações escalonadas (setoriais), através de sucessivos ciclos, acompanhadas de crescente incapacidade de absorver mão-de-obra liberada pelas crises agrárias. Assim enquanto a infra-estrutura de transporte de mercadorias e comunicações foi sendo modernizadas, alcançando padrões internacionais, criaram-se crescentes e profundas carências na infra-estrutura social das cidades”(Mamigonian,1985, pg.4).

A Raposo Tavares, inicialmente, possuiu tráfego de mão dupla, sem acostamento e com sinalização precária. Hoje, no trecho que compreende Sorocaba, foi duplicada, passando a ser composta por duas pistas e um acostamento adequado, com *guard rail* separando a estrada dos pedestres.

Foto-30. Rodovia Raposo Tavares, passarela de pedestres ligando os bairros João Romão e Sábia ao bairro Barcelona.

Autor: Emerson Ribeiro. 23/12/2005.

Neste trabalho questiona-se a produção do espaço que, para LEFEBVRE¹⁹⁰ tal produção do espaço “não é mais simplesmente o meio indiferente, a soma de lugares onde a mais-valia se forma, se realiza e se distribui”, o espaço como produto serve também de instrumento para o pensamento, assim como para a ação. É um meio de produção, um meio de controle de dominação e de forças.

A partir disso há necessidade de analisar no uso do solo urbano e suas relações econômicas, geradas a partir da existência de uma rodovia que passa pela cidade de Sorocaba e, especificamente pelo bairro Barcelona, transformados, em parte, pela duplicação da rodovia Raposo Tavares. Esta se constitui nesse campo de forças, já que Sorocaba é a cidade de maior expressão econômica da região.

Assim, a duplicação da rodovia Raposo Tavares trouxe transformações para a cidade: construção de alça de acesso para a Universidade de Sorocaba, de pontes e de passarelas. Essas modificações uniram bairros que estavam

¹⁹⁰ Henri LEFEBVRE. A Revolução Urbana. p.142.

separados pela rodovia. Na opinião dos moradores¹⁹¹, a Vila Sabiá “passou a fazer parte” de Sorocaba, ligada ao bairro Barcelona por uma passarela. Essa ligação feita por meio de uma passarela integrou a vila Sábica ao vizinho Barcelona nas proximidades do cotidiano e das relações sociais já estabelecidas num momento anterior.

A Vila Sabiá, do outro lado da rodovia é, composto por moradores de baixo poder aquisitivo, que conquistaram os terrenos por meio de posse.

Foto-31. Vila Sábica na encosta do morro da marquinha.

Autor: Emerson Ribeiro. 23/12/2005.

Foto-32. Escadaria na vila João Romão e emaranhados de fios no poste.

Autor: Emerson Ribeiro. 23/12/2005.

¹⁹¹ Entrevistas realizadas pelo autor com moradores do bairro Barcelona e Sábica. Data 27/10/2003.

A área pertencia a uma família inglesa que, segundo o Sr. José Spim (morador do bairro Barcelona), nunca a requereu. Na Vila Sabiá a infra-estrutura básica é precária, (transporte público, posto de saúde, creches, etc.), com ruas de difícil acesso para o trânsito, vielas e ruas sem saída nem asfalto, além de áreas de risco com perigo de desmoronamento. Ao mesmo tempo, a duplicação da rodovia Raposo Tavares gerou protestos de moradores que a fecharam para o trânsito de veículos, exigindo da Viaoeste o adiantamento de uma passarela citada (que veio a ligar a Vila Sabiá ao bairro Barcelona). Constava nos planos da Viaoeste essa passarela, mas os moradores não podiam esperar devido o intenso trânsito nas duas pistas, que já havia feito vítimas fatais.

Constata-se, assim, que a influência da rodovia Raposo Tavares, com suas obras, leva a uma transformação do lugar e, de certa forma, à criação de estratégias de luta da população local.

O programa de concessões rodoviárias do Estado de São Paulo conta com 12 lotes administrados pela iniciativa privada – entre as doze, a Viaoeste, responsável pela rodovia Raposo Tavares, de Cotia no Km 34.0, passando por Sorocaba e terminando a sua concessão no Km 115.5 em Araçoiaba da Serra¹⁹².

A duração do contrato de concessão da rodovia Raposo Tavares é de 30 de março de 1998 a 29 de março de 2018, com operação em 31/3/1998, especificamente quando a Viaoeste — Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo S/A, passou a ter o direito de administrá-la por um período de 20 anos. Um dos compromissos do programa de concessão era propiciar condições adequadas de tráfego, segurança e conforto aos trechos nos termos da concessão.

A concessão da rodovia Raposo Tavares à Viaoeste vem acompanhada da participação de empreiteiras (acionistas) do setor. No caso da Viaoeste, temos a Queiroz Galvão Participações Concessões S/A; Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A; construtora Cowan Ltda.; Strata const. e Concessionárias Integradas S/A; Camargo Campos S/A Engenharia e Comércio¹⁹³. Essa

¹⁹² Secretaria dos transportes departamento de estradas de rodagem (segunda divisão regional – DR2-Itapetininga).

¹⁹³ Luis Carlos Kal Iamondi MACHADO. Concessões de Rodovias- Mito e Realidade. p,192.

participação é considerada “normal” pela maioria dos especialistas, já que existe afinidade entre essas empresas na construção e recuperação das estradas. Para Moacyr Duarte, Presidente da ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias, 1998-2002) a concessão envolve muitos riscos e as empreiteiras conhecem melhores os custos.

Durante a construção desse texto ou trecho a concessão da Viaoeste passou para a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR) em outubro de 2004. O valor da negociação foi de 485 milhões; participam do capital da CCR três grandes empreiteiras nacionais (Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Serveng), mais o grupo português Brisa.

A CCR na América Latina é líder na administração de estradas e no Brasil ela passa a controlar em torno de 1,45 mil quilômetros, na área atendida pelas concessionárias Nova Dutra (SP-RJ), Ponte Rio- Niterói (RJ), Via Lagos (RJ), Rodo Norte (PR), AutoBan (SP) e Viaoeste (SP). A Viaoeste administra quatro rodovias na região, são elas :

- SP- 280 Rodovia Castelo Branco;
- SP-75 Rodovia José Ermírio de Moraes (a Castelinho). Em horário de pico funciona como uma via marginal devido o grande volume de carros e ônibus que transportam os funcionários da zona industrial.
- SP-270/91 Celso Charuri, que faz a ligação Castelo Branco via Castelinho (SP-75) pela Celso Charuri num trecho de seis quilômetros a Rodovia Raposo Tavares (SP-270); evitando que caminhões passem pela área central, diminuindo significadamente o trânsito nas marginais;
- SP-270 Rodovia Raposo Tavares.

A mudança do controle acionário da Viaoeste foi aprovada pela Agência Reguladora de Transportes do Estado (Artesp), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O nome fantasia Viaoeste será mantido pela CCR, pois em 7 anos de atuação a Viaoeste construiu uma imagem positiva.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Jornal Cruzeiro do Sul, 13 de março de 2005.

A aquisição da Viaoeste feita pela CCR, garante a ela o controle de 40,1% do mercado de concessões de estradas em São Paulo e 41,4% do nacional. A área de atuação realizada pela Viaoeste abrange 15 municípios, entre eles: Cotia, São Roque e Sorocaba, com uma população estimada na região em torno de 2,25 milhões de habitantes¹⁹⁵.

No meio técnico e administrativo há um debate envolvendo os estudos de concessões de rodovias a respeito do tipo de organização empresarial. Há quem defenda a outorga das concessões a empresas operadoras, especializadas em concessões rodoviárias, e não a empreiteiras de obras. Essa argumentação baseia-se no reconhecimento de que “o processo de concessão de rodovias difere da convencional execução das obras e/ou serviços rodoviários compreendidos no âmbito do empreendimento”¹⁹⁶, pois o “interesse maior dessas empresas estaria limitado ao curto prazo, e não nos aspectos relacionados com a operação e a exploração das rodovias, atividades típicas de longo prazo, para as quais não teriam adequado preparo e muito menos vocação”¹⁹⁷.

É mais conveniente, que, do ponto administrativo e operacional, “uma concessão seja exercida por uma operadora especializada; no entanto, não sendo essa uma construtora, precisará promover a seleção de uma empresa capacitada a executar as obras e serviços de construção, melhoramentos e/ou conservação de rodovias”¹⁹⁸, aumentando consideravelmente os custos.

Assim, quando uma construtora passa a se interessar pela concessão de uma rodovia, se elimina potencialmente, uma empresa intermediária no processo e no respectivo custo de intermediação.

A empresa construtora, incorrendo em custos de mercado para a execução dos empreendimentos, poderá auferir o lucro normal equivalente à execução sob o regime de empreitada, contando ainda com margem potencial, equivalente à execução sob o regime de empreitada,

¹⁹⁵ Jornal Cruzeiro do Sul, 13 de março de 2005.

¹⁹⁶ Luis Carlos Kal Iamondi MACHADO. Concessões de Rodovias- Mito e Realidade. pg, 64.

¹⁹⁷ Ibidem, p, 65.

¹⁹⁸ Luis Carlos Kal Iamondi MACHADO. Concessões de Rodovias- Mito e Realidade. p, 65.

contando ainda com margem potencial, equivalente ao custo de intermediação de uma empresa operadora¹⁹⁹.

Distante da população o debate sobre a concessão, a duplicação da rodovia Raposo Tavares trouxe transformações para a cidade ao longo da rodovia e uma (re) produção do espaço, gerando infra-estruturas que dinamizam o capital local, ao longo da rodovia, com um aumento da circulação de pessoas, diversificando a economia, inclusive no bairro Barcelona.

As relações econômicas são, em parte, materializadas pela existência de uma grande quantidade de circulação de mercadorias que passam pela rodovia Raposo Tavares, já duplicada, a qual margeia a cidade de Sorocaba. Por outro lado elas se intensificam também graças ao desenvolvimento econômico, atribuído ao dinamismo da cidade.

¹⁹⁹ Ibidem, p, 65.

5.3- Os impactos da duplicação da Rodovia Raposo Tavares no Bairro Barcelona.

Desde a metade da década de cinquenta o bairro Barcelona passa a interagir com a rodovia Raposo Tavares. Como processo de desenvolvimento as rodovias levam e trazem mercadorias aos seus destinos, fazendo da logística no século XX, matéria de estudo de muitas empresas que desejam reduzir custos com transportes e material e produtos.

No entanto, a preocupação com as rodovias que passam ou cortam municípios, não fica restrita apenas ao valor do transporte e seus benefícios: um grande número de acidentes com pedestres e automóveis, devido à má sinalização do local, assim como a imprudência de motoristas e pedestres, refletem números nada interessantes para aquelas famílias que perderam um ente querido ao longo das décadas em que as estradas apareceram para viabilizar os transportes de passageiros e cargas.

Acidentes (dezembro 1999/2000/2001) nas rodovias de concessão da Viaoeste²⁰⁰.

Período	1999	2000	2001
Número de acidentes	419	432	383
Números de feridos	148	207	191
Números de vítimas fatais	8	7	5

Com a duplicação das rodovias temos investimentos sendo realizados e a geração de empregos diretos e indiretos.

Geração de empregos nos quatro primeiros anos.(Concessão da Viaoeste)²⁰¹

Período	1998	1999	2000	2001
Diretos	1.100	1.820	3.394	1.487
Indiretos	4.400	7.280	13.600	5.948
Total	5.500	9.100	16.994	7.435

É possível observar que a geração de empregos cai no ano de 2001, e isso se deve ao menor número de investimentos realizados nesse ano em conjunto com a diminuição das obras, no entanto ao longo dos seis anos de concessão, segundo os dados da Viaoeste “os números são mais evidentes: 1.537 empregos diretos, 3.699 terceirizados e 15.708 indiretos”.

As obras na rodovia Raposo Tavares, no trecho que compreende Sorocaba para a sua duplicação, tiveram início no ano de 1999, acelerando no ano 2000 quando começaram as transformações na rodovia no trecho da região que abrange os bairros Barcelona, João Romão, Sábina e Zacarias, abrindo um imenso canteiro de obras.

Com a duplicação da rodovia, perguntamos se houve um impacto econômico no Bairro Barcelona. Para responder a isso temos que recuperar um pouco da sua história.

Até o final da década de cinquenta do século XX, temos o bairro Barcelona servido pelos trilhos da ferrovia elétrica Votorantim como princípio de uma modernidade, o novo, o diferente, o transporte de passageiros e cargas pelas linhas de ferro. Após a década de sessenta, do século XX, o bairro Barcelona,

²⁰⁰ Luis Carlos Kal Iamondi MACHADO. Concessões de Rodovias- Mito e Realidade. pg, 196. As rodovias em concessão pela Viaoeste que retratam esses índices são: Castelo Branco e Raposo Tavares.

²⁰¹ Luis Carlos Kal Iamondi MACHADO. Concessões de Rodovias- Mito e Realidade. pg, 196.

encontra a rodovia e suas indústrias passam a usufruir desse caminho que leva a Capital e ao interior, o bairro se expande em conjunto com a cidade, num movimento de troca e de circulação, que se acentua com a duplicação de suas pistas de rodagem.

Foto-33. Bifurcação após duplicação da rodovia Raposo Tavares à direita em direção ao Centro de Sorocaba sentido Av. São Paulo, também duplicada, à esquerda a rodovia Raposo Tavares em direção ao bairro Barcelona sentido interior.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 27/01/2006.

Pesquisa realizada pelo autor junto às empresas e comércios na Av. Paraguai revela que com a duplicação da rodovia Raposo Tavares e o acesso pela rodovia Celso Charuri a rodovia Pres. Castelo Branco, o uso da rodovia Raposo Tavares tornou-se significativo, pois antes o transporte era feito passando dentro da região central da cidade para aqueles que queriam atingir a Capital e o interior sentido Itapetininga. Isso indica que para as empresas que fazem uso do transporte rodoviário nas localidades do bairro Barcelona, a rodovia Raposo Tavares modernizada, passa a gerar menos custos com as mercadorias a serem transportadas e menores gastos com a frota de caminhões (diminuição de custos com diesel, manutenção de pneus, etc).

A empresa de Pedro Dini Filho Ltda. há 15 anos instalada na Av. Paraguai, no ramo de serigrafia, faz uso da rodovia Raposo Tavares para o transporte de

suas mercadorias para Campinas e São Paulo. Conta-nos Luciano Dini²⁰²: “antes da duplicação da Raposo Tavares os caminhões saiam via centro, hoje com a ligação da Celso Charuri eles saem pela Raposo para fazer as entregas, melhorou”. Ou seja, para o empresário a logística passa a ser outra, as mercadorias levam menos tempo para serem entregues, reduzindo o tempo e gerando uma maior economia para a empresa.

Numa entrevista com seu João²⁰³, caminhoneiro residente em Piedade, que faz o transporte de cimento de Ribeirão Grande para Sorocaba e região, ele declarou:

Transporto cimento da Votorantim uns vinte dias por mês e utilizo a Raposo Tavares a muito tempo antes da duplicação. Com a duplicação da rodovia não tem comparação, tem até socorro mecânico quando a gente precisa, as peças do caminhão têm maior durabilidade, e a estrada se torna mais segura.

Empiricamente, durante a duplicação da rodovia Raposo Tavares, observamos a criação de um condomínio fechado, a abertura de um posto de combustível na rua Venezuela e a expansão do hipermercado Santo, este também, abrindo um posto de combustível junto a sua loja.

Foto-34. O novo, a auto-estrada Raposo Tavares, posto de combustível em construção e o supermercado Santo que anteriormente era uma pequena venda, este cresceu junto com o bairro, criando outro investimento na cidade.

²⁰² Entrevista com Luciano Dini uns dos Donos da Serigrafia. 01/12/2005.

²⁰³ Seu João caminhoneiro, é um nome fictício, pois a empresa para a qual trabalha não permite aos funcionários dar entrevistas. 26/12/2005.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005.

Foto-35. Depósito em construção para loja de autopeças na rua Bolívia, valorizando o espaço.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 07/05/2006.

A duplicação da rodovia Raposo Tavares passando pelo bairro Barcelona contribuiu, para a mobilidade das pessoas e daqueles que transportam mercadorias, os quais utilizam a rodovia para sair e entrar da cidade de Sorocaba, assim como para cidade de Votorantim.

Em se tratando de fluidez e melhora no trânsito da cidade, a gerente²⁰⁴ do depósito Armaço, distribuidora de cimentos localizado na Av. Paraguai há nove anos afirma: “os caminhoneiros para o transporte de cimentos usam a rodovia

²⁰⁴ Entrevista com Patrícia gerente do depósito Armaço. 26/12/2005.

Raposo Tavares atendendo boa parte da região. A duplicação da Raposo ajudou em muito pra cidade, já teve melhora e agilidade no trânsito, tirando os caminhões do centro da cidade”. Isso promoveu, como no caso do depósito Armaço e dos caminhoneiros que fazem o transporte, uma redução de custos e de tempo.

Com a duplicação a Rodovia Raposo Tavares esta se afirma como uma “rodovia inteligente”, isto é, possui ao longo de sua extensão câmeras, telefones de emergência, painéis eletrônicos, cabos de fibra óptica, estações meteorológicas, sistema de análise de tráfego, torres de rádio e radares. Com isso há uma melhor possibilidade da interação do fixo, fazendo com que seu traçado, seu pavimento, se conectem aos fluxos, dando mobilidade, isto é, a velocidade das informações, dos transportes, das mercadorias, desde a sua produção até a distribuição. Como nos diz SANTOS “Não basta, pois produzir. É indispensável pôr a produção em movimento.”²⁰⁵ A criação de fixos gera a mobilidade dos fluxos, uma empresa, uma rodovia. Essa mobilidade, no tecido urbano passa a agregar valor, nos produtos a serem transportados.

Os capitais gerados pela rodovia relacionam-se com os fluxos econômicos que obtém a cidade nas suas diversas atividades industriais, comerciais e bancárias, operando na expansão econômica e urbana da cidade de Sorocaba, esse capital e a sua operação é, também, observado no bairro Barcelona.

O impacto da rodovia Raposo Tavares duplicada atua no bairro Barcelona, desde os primeiros anos que as obras foram iniciadas. Os morros foram cortados, a paisagem foi sendo modificada. Onde antes havia apenas mato, agora, com o trabalho de operários e maquinário pesado, surge nesse trecho, a estrada inteligente: a Raposo Tavares duplicada. Mas isso não ocorre sem conflitos, seguindo uma suposta ordem racional. Durante as obras de duplicação da rodovia, os moradores locais realizaram diversos protestos para a que fosse realizada a construção de passarelas ligando os bairros João Romão e Sábina ao bairro Barcelona, que apareciam no projeto, mas não como primeira prioridade.

As transformações processadas pela duplicação da rodovia Raposo Tavares no bairro Barcelona e adjacências são visíveis na sua paisagem e no seu

²⁰⁵ Milton SANTOS. A natureza do espaço. 1999, pg, 219.

movimento de automotivos. Novas construções foram realizadas e estão em realização: lojas sendo inauguradas, o comércio de autopeças em grande expansão, supermercados, novos depósitos em construção, postos de combustíveis, borracharias, é o movimento do capital na realização dos fixos em conformidade com os fluxos.

Foto-36. A rodovia Raposo Tavares em passagem pela depressão onde se encontra o rio Sorocaba. Na baixada temos um dos Shoppings da cidade e no alto, sentido a Av. Carlos Comitre temos um outro Shopping, entre outros comércios e bancos.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005.

A realização de uma auto-estrada e a passagem desta pela cidade de Sorocaba e especialmente pelo bairro Barcelona significa operar num determinado espaço urbano em conjunto, o público e o privado, uma valorização do lugar, o uso do solo foi transformado para o uso local, o bairro Barcelona e suas adjacências, sendo operado pelo movimento dialético de construção, desconstrução e construção.

“Mato desmato, solo com solo

Alicerce, água, pedra, madeira
Mato desmato, natureza primeira
Barraco de casa, casa no espaço
Caminho em mato estrada no trato
Mato desmato, segunda natureza
Indústria, comércio, aço, auto-estrada
Mato desmato, no lugar o asfalto”.
(Emerson RIBEIRO).

Considerações Finais

A caminho, mas ainda não para o fim, deste só um ponto final.

Sobrevivemos até aqui e espero passar desta, pois a historiografia nos mostrou ser possível atravessar muitos séculos, como os desbravadores, que ficaram na memória e nos registros do tempo.

A comunicação se fez necessária entre os homens, vivendo esses em grupos e mais tarde em sociedade e a mobilidade fez parte desse processo, de início a busca pela alimentação e depois as conquistas territoriais resultando na expansão e criação de grandes centros urbanos.

A opulência das técnicas trouxe uma dinâmica representada no espaço pela velocidade e a comunicação, revelando um Brasil de muitos caminhos, onde as diferenças das classes sociais aliadas pelo ciclo de (re) produção do capital provocaram diversas mudanças nos lugares, cidades e no país.

O processo de urbanização da cidade de Sorocaba, antes um vilarejo com ruas sem calçamentos ‘de terras’, casas, uma fazenda, um pequeno comércio abastecedor das primeiras necessidades e uma Igreja, fez-se pelos caminhos do homem, antes indígena, colonizador, bandeirantes e sertanistas, levando os seus corpos e mantimentos a perseguir as riquezas da terra, metais preciosos, agricultura e expansão territorial.

Pelo peabiru, os caminhos que chegam são os mesmos que saem de um ponto ao outro ligando uma cidade à seguinte, retirando e produzindo recursos, desconstruindo para a construção de um caminho que leve a cidade, para o bairro e lugar.

Por esses peabirus servindo de base, surgem os tropeiros facilitadores de um transporte com suas mulas, pelas veredas estreitas, muitas delas caminhos indígenas e de bandeirantes, estes foram aproveitados para aumentar e dinamizar o comércio e a informação, criando novos espaços de relação social e econômica; assim, como as feiras de muares em Sorocaba, que por meio dos caminhos os tropeiros e suas mulas fixaram e expandiram as fronteiras de todo o sul- meridional e centro-oeste, resultando em diversos povoados que mais tarde viriam se tornar grandes centros urbanos.

Esse comércio de mulas movimentou grande capital que somada a outros fatores, agroexportador e de interesses combinados resultou na industrialização da cidade de Sorocaba expandindo e criando bairros industriais como é o caso do bairro Barcelona que tem na sua gênese, moradias de vários operários que serviram de mão-de-obra para as indústrias Votorantim, Santa Maria e até mesmo a Santa Rosália no Além linha.

Não se pode construir uma cidade um bairro sem ao menos ter um caminho, uma estrada, ferrovia ou uma rodovia, pois estes são sujeitos da cidade, é por onde a economia, as mercadorias, as pessoas se comunicam no espaço, fazendo do lugar a sua identidade, a sua criação.

O processo de urbanização que age no bairro Barcelona tem sua gênese no final do século XIX pelos caminhos férreos, estes criados para a mobilização de pessoas e cargas que trafegavam pelos trilhos da Estrada de Ferro Votorantim, levando seus funcionários até a Companhia Votorantim e para sorocaba (onde bonde era utilizado) a fim de fazerem suas compras e necessidades como cidadãos; todo esse processo tem o cotidiano marcado pelo aparecimento de novas técnicas como a mecânica e a elétrica, e o surgimento das infraestruturas básicas como água e esgoto.

É o bairro tomando forma, crescendo junto com a cidade até o aparecimento de uma rodovia promovendo uma ruptura com os velhos caminhos de terra: os caminhos do bairro que eram antes caminhos de mato batido, reduzidos quase uma estrada de chão batido, são transformados: surge uma pista de mão dupla. Os moradores do Barcelona se vêem diante de uma auto-estrada, um corredor de pistas duplas, com painéis eletrônicos, telefones e serviços para usuários, é o bairro Barcelona por meio da rua Bolívia e Venezuela que serve como uma das entradas para a cidade de Sorocaba: é a velocidade racionalizando o espaço e a informação diluindo o lugar.

A categoria de análise “lugar” possibilitou a compreensão de como a cidade e em especial o bairro por meio dos caminhos, estradas, ferrovias e rodovia em conjunto com a expansão da centralidade urbana se fizeram num espaço único. Diante de um movimento interno e externo a cidade se materializou, realizando um movimento de troca, de doação entre a cidade, o bairro e a sociedade.

O homem e a sua criação, a cidade, o bairro Barcelona no imaginário popular se refaz nos caminhos e descaminhos do desenvolvimento material. É a materialização das técnicas que se sobrepõe no espaço transformando-o economicamente e socialmente, são as formas do material, na arquitetura, no planejamento urbano, dadas pela expansão da cidade e do centro da cidade, num movimento de implosão econômica/social, parcelando o espaço como produto, venda e compra aos olhos dos consumidores sem desconsiderar o nível político.

O bairro Barcelona e suas adjacências relacionam-se entre si, dialogam por meio do cotidiano, do comércio, de suas indústrias, escolas, igrejas, do campo de futebol e seus caminhos, como a rodovia Raposo Tavares, assim como a linha férrea presente no bairro sem uso. Desta forma, o homem na sua coexistência coletiva, na família, na vizinhança e nas relações de amizade, encontra-se contribuindo na construção de uma prática urbana.

BIBLIOGRAFIA

ACQUAVIVA, Marcus Cláudio. ***Lendas e Tradições das Américas: arqueologia, etnologia e folclore dos povos latino-americanos.*** São Paulo: Hemus, 1980.

ALMEIDA, Aluísio de. ***Sorocaba: 3 Séculos de História.*** Itu: Editora Ottoni, 2002.

_____. ***História de Sorocaba.*** Sorocaba: Instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Sorocaba, 1969.

ALMEIDA, Américo José de. ***O Ministério da Viação no Governo Provisório.*** Rio de Janeiro: Officina dos Correios e Telegraphos, 1933.

ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho de. ***Sorocaba operária : ensaio sobre o Início do movimento operário em Sorocaba, 1897-1920.*** Sorocaba, SP: Createarte, 2005.

ALVES, Glória. da A . ***O Uso do Centro da Cidade de São Paulo e sua Possibilidade de Apropriação.*** 1999. Tese de Doutorado – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1999.

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

BECKER, Bertha. K. ***O papel da Amazônia nos cenários para o planejamento da gestão ambiental.*** Versão preliminar In: Projeto “ Cenários para o Planejamento da Gestão Ambiental” . Brasília : **Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal**, PNMA,1994.

- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade.** São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- BIONDI, Aloysio. **O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 1999.
- BONADIO, Geraldo. **Sorocaba: a cidade industrial (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril).** Sorocaba. Linc, 2004.
- CALO, F. **Ferrovias Paulistas: influência histórica sobre a malha urbana.** São Paulo: FAU/USP, 1978.
- CAMARGO, Pedro de. **O papel da circulação na integração econômica e territorial da América do Sul.** Tese de Doutorado do Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 1999.
- CANABRAVA, Alice. **O algodão em São Paulo 1861 – 1875.** 2.ed., São Paulo : T. A. Queiroz, 1984.
- CARLOS, A.F. A. **A cidade.** 2. ed. São Paulo, Contexto, 1994.
- _____. **O Lugar no/do Mundo.** São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. **Espaço-tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana.** São Paulo: Contexto, 2001.
- CARLOS, Ana Fani. A.; Oliveira, Ariovaldo U. de. (orgs). **Geografias de São Paulo : representação e crise da metrópole –** São Paulo : Contexto, 2004.
- CORDEIRO, H. K. **O centro da metrópole paulista, expansão recente.** São Paulo. IG/USP. 1980.
- COX, Harvey. **A Cidade do Homem.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1971.
- DE DECCA, Maria Auxiliadora G. **A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934).** Rio Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- DINIZ, Rodolfo. E. S. **A evolução territorial do município de Sorocaba.** Sorocaba: Linc, 2002.
- DONATO, Hernâni. **Dicionário das mitologias americanas.** São Paulo: Cultrix/INL, 1973.
- FLORESTAN, Fernandes. **A revolução burguesa no Brasil,** Rio de Janeiro: Jorge Zahar editores, 1976.

- FRIOLI, Adolfo. **A feira de muares de Sorocaba**. Sorocaba: OSE, S.E.M.S., 1993.
- GALDINO, Luiz. Peabiru: **Os Incas no Brasil**, Belo Horizonte: Estrada Real, 2002.
- GASPAR, Antonio Francisco. **Sorocaba de ontem, crônicas da cidade Em Comemoração do 3º Centenário 1954**. São Paulo : Ed. Cupolo Ltda. 1954.
- _____. **Histórico do Início, Fundação Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870-1875**. São Paulo : Ed. Cupolo Ltda. 1930.
- GOTTMAN, Jean. **The significance of territory**. Charlottescille: The University of Virginia Press, 1973.
- HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.
- HOLANDA, Sergio. B de. **Caminhos e fronteiras**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1957.
- HOLANDA. Sergio B de. **Visão do Paraíso**, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1969.
- IANNI, Octávio. **‘Estado e planejamento econômico no Brasil’**. 6º. Ed, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira,. 1996.
- MACHADO, Luis Carlos Kal lamondi. **Concessões de Rodovias- Mito e Realidade**. São Paulo: Prêmio Editorial Ltda. 2002.
- MAMIGONIAN, Armen : **O processo de Industrialização em São Paulo**, Boletim Paulista de Geografia, nº 50,São Paulo: A.G.B, março 1976.
- MARICATO, Ermínia. **Brasil, Cidades alternativas para a crise urbana**. Petrópolis : Vozes, 2001.
- MARTINS, Francisco Gonçalves. **Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa na primeira sessão da Nona Legislatura**, pelo Ministro e Secretário dos Negócios do Império. Rio de Janeiro: Nacional, 1853.
- MONTEIRO, J.M. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

NASCIMENTO, Heloiz Benedicto. **Formação da Indústria Automobilística brasileira – política de desenvolvimento industrial em uma economia dependente**. IGEOG- USP. São Paulo, 1976.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

_____. **O direito à Cidade**. São Paulo : Centauro, 2001.

LOUREIRO, Maria Rita G. **Terra, família e Capital formação e expansão da pequena burguesia rural em São Paulo**. Petrópolis : Ed. Vozes, 1987.

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

PASSARELLI, Silvia. H. F. **O diálogo entre o trem e a cidade** : O caso de Santo André. 1994. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1994.

PEREIRA, Anísio. B. **CONSIDERAÇÕES SOBRE O MEIO FÍSICO DE SOROCABA**. Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba. Ano 40, n º 8 p. 85-89, Agosto de 1994. Resenha.

PESAVENTO, Sandra Jatay. **O Imaginário da cidade: visões literárias do urbano** – Paris, Rio Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre : Ed. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

PETRONE, Pasquali. Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX. In: **A Baixada Santista, aspectos geográficos**. São Paulo, EDUSP. P. 75-138 cap. 7 (Povoamento e População, v.2.), 1965.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**, 2 ed., São Paulo: Editora Brasiliense, 1949.

_____. **A formação do Brasil contemporâneo: colônia**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1963.

RAFFESTIN, Claude . **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, Ignácio. **Economia brasileira contemporânea**. São Paulo: Bial, 1987.

REIS, Nestor Goulart. **‘Memória do transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo’**. São Paulo:Ed. CPA. 1998.

Formação. **Representação das cidades**, Presidente Prudente, n.8., 2001. p. 75-172.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. 2.ed. São Paulo: Companhia Das Letras, 1996.

ROCHA, José. C. **A urbanização na cidade de Agudos sob a lógica da acumulação**. Bauru, 1988 (Caderno de Divulgação Cultural; 26) – Universidade do Sagrado Coração, 1988.

ROCKENBACH, Denise e ALVES, Glória da Anunciação. **A evolução do espaço urbano em Paranapiacaba**. Pesquisa de iniciação científica, São Paulo:USP/DG, 1986.

SAINT-HILAIRE , A. de. **Viagem à Província de São Paulo**. São Paulo: Itatiaia, 1940.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A Urbanização Brasileira**. 2. ed. São Paulo. Hucitec, 1994.

SANTOS, E. O. **A industrialização de Sorocaba**. Bases Geográficas - Tese de Doutorado apresentada à cadeira de geografia física da faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, 1950.

SILVA, José A. Barbosa da. **A Rodovia dos Imigrantes e a Questão da moradia em Diadema**. TGI, São Paulo: FFLCH-USP. 2003.

SILVA, Paulo Celso. **De novelo de linha à Manchester Paulista. Fábrica têxtil e cotidiano no começo do século XX em Sorocaba**. Sorocaba: projeto Linc, 2000.

SILVA, William Ribeiro da, **Centro e centralidade: uma discussão conceitual**. Formação, Presidente Prudente, n. 8, p 107-115, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. “**O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**” in Revista de Geografia, v. 10, Presidente Prudente: Unesp, 1991, pp. 1-18.

MARTINS, Kleber de Araújo (coord.). **Votorantim 2000 - Memórias de Uma Cidade**. Prefeitura Municipal de Votorantim/Cooperativa Técnico- Educacional Votorantim, 2000.

SZMRECSÁNYI, Tamás. **Pequena História da Agricultura no Brasil**. São Paulo Ed. Contexto, 1990.

TIBIRIÇA, Luiz Caldas. **Dicionário de Topônimos Brasileiro de Origem Tupi**. São Paulo, Ed. Traço, 1 ed. 1985.

TRINDADE, Jaelson B. **Tropeiros**. São Paulo: Editoração e Comunicações, 1992.

Periódicos:

Arquivo - Jornal Cruzeiro do Sul.

Folha Popular, 11/04/1953.

Jornal A Gazeta de 16/04/1951.

INTERNET:

GUIMARÃES, Fernando. **Barcelona futebol e cebola**. dez /1997 , Cruzeironet,<
<http://site.cruzeironet.com.br/Sorocaba/rondanosbairros/Barcelona.shtml>> acesso
em 11 de set. 2003

Júlio Manoel RODRIQUES, **A história de Porangaba**, acesso pelo site,
<http://www.porangaba.locaweb.com.br/tropeirismo.pdf>. > em 22 de março de 2004.

http://www.der.sp.gov.br/vder/_institucional/memoria.asp> acessado em
23/09/2005.

<http://www.dcomercio.com.br/especiais/caminhoes/> >acessado em 12/12/2005.

<http://www.sorocaba.sp.gov.br/> > vários acessos partir de 13/09/2003.

ANEXOS

Figura- 37. Vista parcial da cidade de Sorocaba. Foto tirada do morro do Garrido na Parada do Alto.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005

Figura- 38. Cruzamento em nível com a rua Venezuela no bairro Barcelona.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005.

Figura- 39. Presença de dois trilhos para desvio na rua Bolívia. No local era feito o transbordo de passageiros e cargas, no início do século XX.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 23/12/2005.

Foto-40. Uma das primeiras casas construída no Bairro Barcelona em 1919 na rua Marrocos.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 04/02/2006.

Figura-41. Vista do Bairro Barcelona. Ao fundo o campo do Esporte Clube Canto do Rio.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 04/02/2006.

Figura-42. Dona Neusa Moreno (espanhola), moradora do bairro Barcelona há 67 anos.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 04/02/2006.

Figura-43. Sr. Rafael Pareja (espanhol) morador do bairro

Barcelona há 59 anos.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 04/02/2006

Foto-44. Um dos vários Italianos presente no bairro Barcelona. Sr. Vicente Panebianchi Neto.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 16/09/2005.

Foto-45. Antiga fábrica de móvel Âncora em ruínas, no bairro Barcelona.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 03/05/2006

Foto- 46. Vista da rodovia Raposo Tavares sentido interior e os dois shoppings na concorrência pelo consumidor, um a abaixo e outro acima do lado esquerdo, com uma maior valorização do espaço pelo setor imobiliário.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 03/05/2006.

Foto-47. O Bairro Barcelona e ao fundo a Av. Chile.

Autor: Emerson Ribeiro. Data, 7/07/2005.

Foto-48. Acidente entre caminhão e a locomotiva na estrada de ferro elétrica votorantim denuncia a curiosidade das pessoas .

Autor desconhecido, acervo do (MHS), data, 28/08/1928.

Foto- 49. Caboclos da terra, José Spim Flores e Manoel Monteiro, caçando

nas imediações no que viria a ser atualmente as adjacências do bairro Barcelona.

Autor desconhecido:Foto tirada segundo José Spim na década de 50 do século XX.