

# DISCURSOS DO PROGRESSO E PERSISTÊNCIA DA TRADIÇÃO: A REMODELAÇÃO URBANA DE SOROCABA (1914-1921 / 1938-1943)

Rogério Lopes Pinheiro de Carvalho\*

## RESUMO

*Os anos em que Nascimento Filho esteve à frente do executivo sorocabano (1914-1921 e 1938-1943) podem ser considerados um período de intensificação das políticas de modernização urbana da cidade ou, pelo menos, de elaboração mais articulada de discursos nesse sentido. Assim, nesse interregno, a administração municipal passou a buscar uma maior racionalidade administrativa, se preocupando com a estética, a higiene e o conforto. Este texto tem como propósito efetuar um exame desses discursos – ou, em outros termos, dessas representações – à luz da relação modernidade/urbanização/tradição, procurando, dessa forma, revelar a especificidade, a expressão singular desse processo histórico numa cidade do interior.*

**PALAVRAS-CHAVE:** *História urbana. Modernidade. Representações. Sorocaba.*

Nos primeiros dias de 1917, a cidade de Sorocaba se viu às voltas com uma greve dos carreiros, os condutores dos carros de bois. A paralisação tinha sido motivada por um edital da prefeitura, publicado no final de 1916, proibindo o canto dos carros de boi no perímetro urbano. O prefeito municipal

\* Doutorando em História Social pela Universidade de São Paulo. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp). E-mail: rlpcarlovalho@yahoo.com.br.

Nascimento Filho foi chamado a negociar com os líderes do movimento. O encontro se realizou no bairro do Cerrado, então um arrabalde de Sorocaba e, desde o tempo dos tropeiros e das famosas feiras de animais, uma importante via de acesso para o núcleo urbano. Lá chegando, o prefeito encontrou um grande número de carros de bois, todos perfilados e carregados de lenha. Os líderes do movimento realizavam discursos inflamados. O prefeito tudo ouviu pacientemente, mas não cedeu e manteve a proibição.<sup>1</sup>

As duas administrações de Nascimento Filho à frente da prefeitura municipal – 1914-1921 e 1938-1943 – podem ser tomadas como as mais relevantes do ponto de vista urbanístico para Sorocaba na primeira metade do século XX.

Em 1914, Sorocaba assiste a consolidação de seu parque industrial têxtil com a instalação da fábrica Santo Antonio de fiação e tecelagem, considerada uma das maiores e mais modernas do país. Esta foi a última grande unidade fabril inaugurada na cidade, num processo que tivera início em 1890 com a instalação das fábricas Votorantim e Santa Rosália e, alguns anos depois, 1896, com a fábrica Santa Maria. O desenvolvimento econômico da cidade sofreu um refluxo com as duas epidemias de febre amarela – 1897 e 1900 – mas, com a erradicação da doença, a cidade retomou o seu desenvolvimento, ou, pelo menos, a projeção de um futuro próspero. Um evento emblemático que expressava tal projeção foi o discurso do superintendente da Estrada de Ferro Sorocabana, Alfredo Maia, em 1905, por ocasião do início dos trabalhos da construção de uma represa hidroelétrica em Votorantim, empreendimento que estava sendo levado a cabo pela empresa de energia elétrica da cidade. Em sua fala, Maia afirmava que, a continuar o seu desenvolvimento, Sorocaba se tornaria em não poucos anos uma espécie de “Manchester Brasileira”. Tal comparação vinha a calhar e muito agradou a elite política e econômica local que rapidamente encampou esse cognome, reproduzindo e amplificando a imagem da cidade como a Manchester Paulista, o maior centro industrial do interior do Estado de São Paulo.<sup>2</sup>

Na seqüência desse processo modernizador, o Grupo Light encampou a empresa de eletricidade local e adquiriu do Banco União a propriedade do

<sup>1</sup> Vultos de Sorocaba: Capitão Nascimento Filho. **O 3 de Março**, 22 de junho de 1958.

<sup>2</sup> **O 15 de Novembro**, 10 de janeiro de 1905. Antonio Francisco Gaspar (1954, p. 48), um dos mais importantes memorialistas da cidade, escreveu sobre o acontecimento em Itupararanga. Sobre esse fato e a posterior construção do termo “Manchester Paulista” no contexto cultural da cidade ver Pinto Júnior (2003).

Salto de Itaparanga, visando a construção de uma usina hidroelétrica. Assim, foi criada, em junho de 1911, uma nova empresa denominada São Paulo Electric Company Limited. Além da produção e distribuição de energia elétrica para a cidade, essa companhia também seria responsável pelo serviço de bondes elétricos, inaugurado em dezembro de 1915.

Como indica uma série de estudos,<sup>3</sup> algumas cidades brasileiras, especificamente nas décadas finais do século XIX e nos primeiros decênios do século XX, começaram a ter a sua paisagem modificada, dentre outras razões, pela introdução de um cenário técnico-industrial, o que vai acarretar uma mudança mais ou menos intensa na própria forma de percepção da urbe por parte de seus habitantes. A preocupação com esse aspecto sensorial aponta para uma perspectiva instigante no que se refere ao estudo dos processos de urbanização. Tal enfoque foi adotado, de forma pioneira, nos trabalhos de Georg Simmel e Walter Benjamin. A cidade é olhada como um caldeirão de impressões, sentimentos e desejos; o espaço da urbe, particularmente nesse processo histórico ao qual nos referimos, se constitui, como escreveu Henri Lefebvre (1972, p. 33), no “teatro dramático da modernidade”. No âmbito desse *locus* se urde, num processo permanente de elaboração e reelaboração, toda uma tessitura de relações sociais, gerando, assim, um imaginário urbano, expresso através de uma série de discursos e representações.

No contexto das cidades brasileiras, evidentemente, esses novos artefatos, ritmos, com suas respectivas práticas, vão interagir de diferentes maneiras com antigos ritmos, práticas e temporalidades; trata-se, então, de apreender, em cada cidade, a especificidade desse processo. Por outro lado, como lembra Nicolau Sevcenko (1995, p. 25-27), estas modificações do ambiente urbano devem ser relacionadas a um contexto mais amplo, que tem como um de seus elementos a inserção compulsória do Brasil nas transformações da modernidade capitalista, e que se imbrica com todo um contexto social, cultural e econômico marcado pelo escravismo, remontando aos tempos coloniais e imperiais. Portanto, é nos marcos de tal processo histórico que se elaboram diferentes representações da cidade, desde aquelas produzidas pelos chamados “produtores do espaço urbano” – os representantes dos poderes públicos e seus funcionários, gerando documentos como códigos de posturas, leis municipais e relatórios da prefeitura – como

<sup>3</sup> Para mencionar apenas alguns: Sevcenko (1995; 1998); Sussekind (1987); Hardman (1996); Lapa (1996); Sousa (2003); Zequini (2004); Follis (2004); Pereira (2005); e Frehse (1999).

também as produzidas por romancistas, poetas, cronistas, jornalistas, conferencistas, fotógrafos e pintores. Há também a cidade dos excluídos, pobres e marginais; porém, a recuperação desses outros olhares é mais difícil, uma vez que o acesso a tais olhares é sempre indireto (pois dependente do registro efetuado por pessoas que não pertencem a estes grupos sociais) e fragmentário (PESAVENTO, 1995, p. 283-284). Mas, apesar destas dificuldades, tal recuperação não é impossível desde que o historiador ajuste o seu olhar e se predisponha a colecionar esses fragmentos. Nesse sentido, a perspectiva de uma hermenêutica do cotidiano pode se configurar como um guia heurístico rico em possibilidades. Como afirma Maria Odila Leite da Silva Dias (1998, p. 251):

vislumbrar papéis informais no lugar e em vez de papéis normativos quer dizer interpretar por entre as linhas dos documentos imersos na ideologia dominante, indícios de modos de ser, que somente podem ser captados por um modo de conhecimento diverso do conhecimento objetivo. A fim de que o historiador possa olhar para essas práticas sociais fora dos parâmetros da ideologia dominante ou documentar necessidades sociais de sujeitos oprimidos ausentes do curso da história narrada pelas elites é mister recorrer à interpretação de vestígios e indícios nas entrelinhas de documentos muitas vezes escritos por autoridades moldadas pelo pensamento metafísico e racional.

A industrialização e a chegada de uma empresa do porte da São Paulo Eletric expressam de modo significativo o envolvimento de Sorocaba nesse processo histórico de transformação urbana. A eclosão da Primeira Guerra Mundial trouxe ansiedade e crise, mas não a ponto de impedir o desenvolvimento industrial.

Temos, assim, um rápido bosquejo do contexto no qual se dá o início do governo Nascimento Filho. Além disso, o novo prefeito encontrou um ambiente político amplamente favorável, uma vez que aquele momento, 1914, marcava o arrefecimento das dissensões políticas que vinham desde 1901, ano em que se verificou a primeira cisão do Partido Republicano. As crises políticas que se seguiram a essa cisão repercutiram fortemente no cenário local, passando pelo conagraçamento de 1906, mal resolvido, e desembocaria na disputa entre hermistas e civilistas em 1910.<sup>4</sup> A paz política, quando finalmente estabelecida, era algo que Nascimento Filho, seu beneficiário, fazia

<sup>4</sup> Sobre as disputas no interior do PRP, ver Casalecchi (1987).

questão de ressaltar como fundamental para o bom desenvolvimento do município. Um indicativo dessa “paz política” são os vários textos elogiosos à sua administração publicados no jornal **A Cidade de Sorocaba**, surgido em 1908 – ou seja, no período das acirradas disputas entre as lideranças políticas – para fazer oposição às lideranças do Partido Republicano local. Num desses textos, o periódico, ao comentar mais uma reeleição do prefeito e elogiar a sua administração, chega a denominá-lo como o “Pereira Passos de Sorocaba”.<sup>5</sup>

A Codificação das Leis da Câmara Municipal de Sorocaba e os Relatórios da Prefeitura se constituem como dois documentos fundamentais para se compreender o sentido das reformas implementadas pelo prefeito. As Leis da Câmara Municipal, editadas em 1915,<sup>6</sup> expressam um desejo de organizar o município a partir de uma série de práticas e equipamentos modernos. Prescrições que, ao fim e ao cabo, não significam outra coisa senão o desejo de interiorização de uma série de valores das modernas sociedades burguesas. Vários artigos são dedicados às normas de construção das casas, prédios e padronização dos passeios públicos. Sapés, rótulas, postigos, porteiros e muros de taipas são combatidos. A administração Nascimento Filho tinha obsessão em transformar a cidade do ponto de vista arquitetônico, fazendo desaparecer as construções de estilo colonial, consideradas antiquadas. Um capítulo todo é dedicado à repartição de águas e esgotos, tratando, dentre outros tópicos, da padronização, instalação e uso dos banheiros e gabinetes para latrina, equipamentos fundamentais para uma cidade com “foros de civilizada e higienizada”.

Uma das implicações mais relevantes dessas posturas, em concomitância com o que ocorria em outras cidades brasileiras (PEREIRA, 2005), era a tentativa de cerceamento de uma série de práticas e costumes correntes entre os segmentos populares e marginalizados da urbe. O que os cronistas e jornalistas da cidade denominavam, de maneira pouco elogiosa, como “hábitos roceiros”,<sup>7</sup> e Antonio Cândido (2001), já num sentido de recuperação e revalorização, chamou de modo de vida ou “cultura caipira”, estava, em Sorocaba, em grande medida, relacionada ao tropeirismo e ao comércio de animais. Com efeito, toda uma seção intitulada “Medidas Policiais”,<sup>8</sup> procurava

<sup>5</sup> **A Cidade de Sorocaba**, 18 de janeiro de 1917.

<sup>6</sup> **Codificação de Leis da Câmara Municipal de Sorocaba (1914-1915)**. Sorocaba: Typographia Quinze de Novembro, 1915.

<sup>7</sup> “Coisas e loisas”. **Cruzeiro do Sul**, 09 de março de 1917.

<sup>8</sup> **Codificação de Leis da Câmara Municipal de Sorocaba (1914-1915)**, p. 184-193 (Cf. nota 6).

coibir ou controlar o trânsito de animais no perímetro urbano: ficava proibido, por exemplo, amarrar animais nos postes de iluminação e de telefones, bem como em árvores de ornamentação ou cercas. Também ficava proibido passear com tropas, boiadas e porcadas por outras ruas que não aquelas determinadas pela prefeitura. Além disso, tencionava-se controlar a mendicância, os cães vadios, assim como obstar a realização de batuques,<sup>9</sup> tambaques,<sup>10</sup> cateretês<sup>11</sup> e outros folguedos e divertimentos semelhantes.

A preocupação em cercear essas práticas é, por si só, uma demonstração da sua recorrência no perímetro urbano. Essas manifestações foram registradas pelo então jovem pesquisador Florestan Fernandes, no início da década de 1940, em Sorocaba. O batuque era uma presença constante em festas populares como a do Divino Espírito Santo, de Nossa Senhora de Aparecida, de Santo Antônio, de São João, as comemorações de 13 de maio e a noite de Natal (FERNANDES, 1972, p. 254). A imprensa local muito raramente, e de maneira distorcida e preconceituosa, registrava essas práticas, fossem elas de procedência africana, caipira ou mesmo aquelas de origem portuguesa – procedências, aliás, que tinham que ser atenuadas, em função do intenso processo de miscigenação a que se expuseram tais práticas em terras brasileiras. Por vezes, alguma voz fazia menção a estas manifestações, de maneira quase enigmática, como que atordoada e/ou atraída pelos sons que vinham de alguns pontos da cidade:

<sup>9</sup> “Denominação genérica, dada pelos portugueses, a toda dança de negros da África. De acordo com publicações de Portugal, no final do século XIX, o batuque era considerado dança indecorosa, por apresentar movimentos lascivos, principalmente umbigadas. [...] No final do século XIX e em pleno século XX, em São Paulo, nas regiões de Piracicaba, Sorocaba e mesmo na capital, dançava-se freqüentemente o batuque, numa coreografia improvisada [...]. Era dança frequente também em Tietê, Porto Feliz, Laranjal Paulista, Capivari, Botucatu, Itu, Tatuí, Piracicaba e outros municípios do Estado de São Paulo, onde era tido como dança de terreiro, de origem africana, provavelmente de Angola ou de Congo” (CASCUO, 2001, p. 59).

<sup>10</sup> “Nas festas de Nossa Senhora do Rosário, em São Paulo, os negros faziam um batuque, chamado tambaque, procedido por um cortejo, com rei e rainha, e ofereciam a todos eles num jantar opíparo” (CASCUO, 2001, p. 663).

<sup>11</sup> “[Catira] Também denominada cateretê. No Brasil esta dança remonta aos tempos coloniais. É dança só para homens, em fileira, tendo à frente dois violeiros que cantam uma moda de viola que relata uma história satírica ou de amor. Após a parte inicial, os dançadores, colocados frente a frente, sapateiam e palmeiam ao ritmo das violas. [...] Ático Vilas Boas da Mota, em sua pesquisa sobre catira ou cateretê, procurou por todos os meios encontrar as possíveis origens dessa dança, e por fim escreveu: ‘Dicionários, enciclopédias e glossários, como vimos até aqui, geralmente apresentam a origem da dança como sendo africana ou indígena. Vale dizer que nenhum deles se refere à fonte portuguesa’” (CASCUO, 2001, p. 122-123).

No silêncio da noite, echôa um batuque monótono e algo melancólico: brados resoam intercadentes; depois um silêncio maior [...] e o zé-pereira<sup>12</sup> reboa de novo. Quem quer que passa às noites pelas bandas da rua da Penha ou da rua prof. Toledo, ouve os ensaios ruidosos da próxima congada<sup>13</sup>, um clamor forte de vozes que se levantam ao céu, onde a lua espia às vezes pela nesga duma nuvem. / E do alarido brutal e agreste que cresce e roda pezado pelos ares, escapam-se notas de uma vaga tristeza, de uma saudade longínqua que fica boiando á flor dos sons ásperos e cheios de arestas da grita cadenciada.<sup>14</sup>

Muitos dos preceitos contidos nas Leis da Câmara Municipal de 1914-1915 já se encontravam nas posturas municipais de Sorocaba desde o último quartel do século XIX e, particularmente, na legislação anterior a essa, publicada em 1906. No entanto, o conjunto de leis de 1914-1915 pode ser apreendido como uma tentativa de normatização geral do município, objetivando a sua modernização.

Os Relatórios da Prefeitura produzidos durante a administração Nascimento Filho, igualmente se constituem em documentos fundamentais para a análise da história urbana de Sorocaba. O prefeito sempre foi festejado pela imprensa local por suas qualidades administrativas, capacidade essa que já teria se manifestado na iniciativa privada, quando, em 1911, Antonio Pereira Ignácio – presidente da Fábrica Votorantim – o promoveu à condição de gerente. Dessa forma, Nascimento Filho procurava, imbuído dos bons princípios liberais, “azeitar” a máquina pública. Uma de suas medidas mais elogiadas foi a “unificação das dívidas do município”. Segundo o periódico **A Cidade de Sorocaba**, tal medida “veio desafogar a Câmara dos encargos contrahidos e augmentados dia a dia pela exigência de alguns credores”. Medidas como essa, oriunda de uma administração supostamente pautada

<sup>12</sup> “Diz-se zé-pereira ao bombo e ao conjunto dos foliões que o canta. É de origem portuguesa, popular no norte de Portugal e Beiras, com o mesmo nome quanto ao grupo de bombos que atoa alegre e ferozmente, não apenas no carnaval mas também nas festas locais e em romarias” (CASCUDO, 2001, p. 766).

<sup>13</sup> “As congadas são autos populares representados pelos pretos por ocasião das festas de Natal prolongando-se até o dia de Reis. Ao contrário do que afirmaram Campello, Prado Ribeiro e, a princípio, Gustavo Barroso, estes autos não são de origem africana, como se poderia supor, baseando-se em seu nome. Como muito bem sintetizou Artur Ramos, ‘não existem, no Brasil, autos populares típicos de origem exclusivamente negra. Aqueles onde interveio em maior dose o elemento africano, obedeceram, em última análise, à técnica do desenvolvimento dos antigos autos peninsulares’. O negro exerceu ação ativa nos autos populares dos brancos, apoiando-se nos elementos de sua própria cultura” (FERNANDES, 1972, p. 239).

<sup>14</sup> **A Cidade de Sorocaba**, 30 de agosto de 1916.

pelo método e pela eficiência técnica, acima das estéreis refregas políticas (como afirma o prefeito no relatório de 1918), eram consideradas fundamentais para que Sorocaba recuperasse o tempo perdido e se posicionasse “no lugar que lhe compete na agremiação do poderoso Estado paulista”.<sup>15</sup>

Esses textos são apinhados de imagens do progresso, configurando-se como uma espécie de léxicon que sintetizava o repertório utilizado para expressar o desenvolvimento urbano da cidade, tal como acalentado por suas elites políticas. Em 1917, o jornal **Cruzeiro do Sul**, ao apresentar o relatório referente às atividades do ano anterior, sintetizava o sentido das preocupações urbanas do executivo local: “O sr. Capitão Prefeito Municipal faz sentir a grande reforma por que está passando a nossa urbs de uns tempos para cá, reforma que soube fazel-a perder o aspecto colonial, conduzindo-a á hygiene”.<sup>16</sup> Em seguida, já no texto do Relatório, o prefeito saúda a paz na política local alcançada naquele momento e anuncia o “grande desenvolvimento da cidade, onde tudo se transforma rapidamente, obedecendo a esthetica, hygiene e conforto, com actividade sempre crescente do seu commercio, industria e agricultura”. Mais adiante, afirma:

Sorocaba passando, como atesta o seu invejável progresso, por uma transição gradativa, do estado apático em que se achava, para o actual em que os seus recursos próprios, pelas forças vivas de todos os ramos de actividade humana, podem collocar-a em posição de destaque no agregado de municípios, que formam o nosso excepcional Estado, terá como consequência desse facto, indubitavelmente, a satisfação de reconquistar o seu nome, outrora tão conhecido e citado [...].<sup>17</sup>

O documento menciona as obras realizadas e as que precisavam ser efetuadas, sendo a mais importante delas a expansão das redes de água e de esgoto para além do núcleo central da cidade. Avaliação que indica, a partir de meados da década de 1910, uma maior expansão da malha urbana da cidade.

Em consonância com uma política urbana orientada pelos preceitos da “estética, hygiene e conforto”, verifica-se uma preocupação sistemática em abolir práticas e edifícios que davam ainda uma fisionomia colonial à cidade.

<sup>15</sup> “Relatório apresentado á Câmara Municipal de Sorocaba pelo Prefeito Augusto César do Nascimento Filho”. **Cruzeiro do Sul**, 15 de janeiro de 1918.

<sup>16</sup> “O relatório da prefeitura”. **Cruzeiro do Sul**, 15 de janeiro de 1917.

<sup>17</sup> “Relatório apresentado á Câmara Municipal de Sorocaba pelo Prefeito Augusto César do Nascimento Filho”. **Cruzeiro do Sul**, 15 de janeiro de 1917.



Era necessário, agora, tornar a cidade conhecida por suas fábricas – a Manchester Paulista, o maior centro industrial do interior do Estado – e não mais pelas antigas, célebres, e agora consideradas arcaicas, feiras de animais. Nessa perspectiva, um cenário marcado por uma profusão de animais e tropeiros, casas vetustas de taipa de pilão e carros de bois incomodava sobremaneira os segmentos desejosos da modernização da cidade.

Voltamos, assim, ao episódio citado no início deste trabalho, ocorrido em 1917, no qual o prefeito enfrentou a greve dos carreiros. A proibição do canto dos carros de bois atestava o auge de um tensionamento que vinha se configurando de modo mais claro desde o início da gestão Nascimento Filho. A imprensa local alinhou-se em uma espécie de campanha contra o antigo veículo. Com efeito, em fevereiro de 1914, um cronista local relatava uma curiosa ocorrência, envolvendo um automóvel e um carro de bois.

- O leitor já viu automóvel puchado á bois?

- !

- Pois eu vi.

- Domingo ultimo andei sapeando lá pelas bandas do Avelino Argento e foi pro alli assim que eu vi, esse quadro bastante vergonhoso para nós os Sorocabanos.

Alguns distintos representantes do governo da União aqui estiveram desde sabbado e para melhor conhecerem a cidade, domingo, logo no meio do dia, esses ilustres senhores, tomaram dois autos e toca a passear... andaram... já estavam todos “quebrados” pelos choques produzidos pelos vallos de nossas ruas, quando um delles disse ao chauffeur:

- É melhor, o sr. nos levar para o hotel; vamos dar um tiro nesta “vaca”. Como nessa ocasião os automóveis com os visitantes achavam se lá no Largo do Pito Acesso, os chauffeurs, viraram a gaita e desceram pela rua 7 de Setembro.

Quando chegaram pouco alem da rua dos Prazeres... queimou se a fita! Os automóveis “afincaram” a cabeça no lamaçal e... adeus viola!

Meio hora depois, chega no local, um “macambyra” tocando algumas juntas de bois e... esticaram uma corda, amarraram nos autos e pucha... d’aqui pucha d’alli...

Os garotos que, “quase não tinha” por alli, formaram um “berreiro” dos diabos e os pobres dos excursionistas, ficaram com um carão deste tamanho e eu como sou muito “invergonhado” fui tratando de dar ás de Villas Diogos...

Depois digam que sou linguarudo...<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Diário de Sorocaba, 11 de fevereiro de 1914.

Em maio de 1914, o jornal **Cruzeiro do Sul** publicou uma reportagem sobre o inconveniente causado pelo “barulho entontecedor que produzem os carros de eixo móvel usado pelos lavradores do município”. O texto termina com uma condenação veemente: “Presentemente, com o grau de progresso a que atingiu, Sorocaba já não pode mais supportar esses costumes antigos conservados pelos que vivem longe da cidade”.<sup>19</sup>

Em 30 de dezembro de 1915 foi inaugurado, com toda a pompa e circunstância, o serviço de bonde elétrico da cidade. Uma demonstração cabal, segundo a imprensa, do espírito empreendedor e progressista dos sorocabanos.<sup>20</sup> Diante da perspectiva dessa inauguração, antes mesmo que esse moderno artefato começasse a percorrer as ruas da cidade, a prefeitura, em maio de 1915, publicou um edital proibindo o tráfego dos carros de eixo móvel (os chamados carros de bois) nas ruas ocupadas pelos trilhos da São Paulo Eletric, sendo permitido tão somente o cruzamento das linhas.<sup>21</sup> Esse foi o primeiro ato do poder público no sentido de tentar controlar o trânsito dos carros de bois em Sorocaba. No entanto, os segmentos desejosos da modernização da cidade continuavam a se irritar com a presença e o barulho dos carros de bois, lamentando o fato de não haver nenhuma lei municipal vedando o trânsito desses veículos no perímetro urbano.<sup>22</sup>

Desse modo, a prefeitura, em total sintonia com esses clamores, promulgou, em dezembro de 1916, o já mencionado edital cujo texto proibia o canto dos carros de bois.<sup>23</sup> Nesse combate declarado, o prefeito ainda aumentou a taxaço desse meio de transporte e, como afirmou no Relatório de 1917, tal medida não visava uma maior arrecadação para os cofres municipais, mas obedecia

a uma necessidade de progresso, procurando gradativamente eliminal-os do número de vehiculos existentes, considerados, como são, incômodos pelo seu exquisto e ensurdecador cantar e atravancadores como são de ruas, praças e estradas, como sempre se verifica, além do damno que

<sup>19</sup> **Cruzeiro do Sul**, 20 de maio de 1914.

<sup>20</sup> **Cruzeiro do Sul**, 31 de dezembro de 1915.

<sup>21</sup> “Edital nº 32 do exercício de 1915”. **Cruzeiro do Sul**, 21 de maio de 1915.

<sup>22</sup> **A Cidade de Sorocaba**, 21 de novembro de 1916.

<sup>23</sup> “VEHICULOS - De ordem do sr. Prefeito Municipal levo ao conhecimento dos interessados que a partir de 1º de janeiro próximo é expressamente proibido o canto dos carros de bois no perímetro urbano. Os infractores incorrerão na multa de 10\$000 e em todas as reincidências na de 20\$000”. Edital nº 23 do exercício de 1916. **Cruzeiro do Sul**, 30 de dezembro de 1916.

acaretam a essas vias públicas, pelo seu arcaico systema de construção produzindo sulcos enormes, grandes raspagens do solo ao virar para traz, entupimento de boeiros e sangras, além do perigo que oferecem ao público, quando na maior parte das vezes, acontece trazerem bois novos e bravos, como dizem os nossos carreiros: redomão.<sup>24</sup>

Mas é interessante perceber que, não obstante todas essas considerações negativas e a irritação causada pelo arcaico meio de transporte, a prefeitura não ousou determinar a sua proibição completa. Os carros de bois ainda se revestiam de uma significativa relevância na vida do município, fato que a greve de 1917 colocou às claras; afinal, boa parte do abastecimento dos produtos para o mercado municipal era realizado através desses carros, bem como o transporte de lenha para o consumo particular e para as fábricas da cidade. Uma reportagem posterior, publicada pelo jornal **Cruzeiro do Sul**, tratando dessa mesma questão, menciona a existência, por volta de 1918, de cerca de oitocentos carros a tração bovina em Sorocaba. Número que ressalta o caráter ainda incipiente da modernização da cidade e a constatação de que os ritmos da desejada Manchester Paulista ainda estavam profundamente entrelaçados com os ritmos do tropeirismo e das práticas das comunidades tradicionais ou caipiras.

De qualquer forma, a proibição do canto dos carros “calou fundo” na alma dos carreiros e foi suficiente para precipitar a greve. Certamente tal medida foi vista pelos condutores dos carros de bois como uma forte provocação, pois procurava apresentar como estigma um costume profundamente arraigado. O jornal **A Cidade de Sorocaba**, tratando da crise estabelecida, publicou um curioso poema, intitulado “Greve dos Carreiros”:

O Perfeito da cidade / agora deu de multá / o carrero que fizé / O carro de boi cantá. [...] É uma barbaridade, não se pode trabaíá; / Puis no que é que incommoda / O carro de boi cantá. [...] É só mermo in Sorocaba / Que os carrêro tem azá, / O povo já injuô de vê / O carro de boi cantá? [...] Puis intão com é que dexam / Os gramophone tocá? / deviam dexá também / O carro de boi cantá [...] Quando nuè falta de lenha, / Não tê com que cuzinhá / Dexarão cum muito gosto, / O carro de boi cantá.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> “Relatório apresentado á Câmara Municipal de Sorocaba pelo Prefeito Augusto César do Nascimento Filho”. **Cruzeiro do Sul**, 15 de janeiro de 1917.

<sup>25</sup> **A Cidade de Sorocaba**, 30 de janeiro de 1917.

Apesar do tom jocoso do texto, em função da imitação que faz do linguajar caipira, ele registra com precisão a revolta dos condutores; mostra como os segmentos desejosos da modernização apreciavam certos sons ou ruídos modernos como o do gramofone, ou ainda dos automóveis e bondes elétricos, mas não suportavam mais o som produzido por um artefato colonial como o carro de bois, ainda que este se mostrasse, naquele momento, útil para a vida da cidade.

Exatamente dez anos após esses acontecimentos, a prefeitura municipal anunciou uma nova proibição do trânsito dos carros de tração bovina no perímetro urbano. Em 1927, a cidade já não se mostrava tão dependente do vetusto artefato e exibia a esperança de que ele fosse definitivamente substituído pelos modernos caminhões ou, ao menos, pelas mais silenciosas carroças.<sup>26</sup> Porém, a péssima condição das estradas municipais obrigou um recuo por parte da administração municipal, permitindo o trânsito de tais veículos nos pontos de entrada da cidade. A publicação de um novo edital em 1929, reiterando a proibição anterior, denota que o venerável artefato seria uma presença constante, pelo menos nos arrabaldes da cidade, ainda por algumas décadas.

A administração Nascimento Filho se encerrou em 1921, de uma forma um tanto quanto melancólica, em decorrência da divergência política entre o prefeito e o chefe do Partido Republicano local, Campos Vergueiro. Essa divergência pôs termo à paz política, que vinha imperando desde 1914, e prenunciava as crises políticas dos anos 1920 que, em parte, estavam relacionadas às disputas locais, mas refletiam também o desgaste institucional do regime republicano que terminaria por ruir com a Revolução de 1930.

No entanto, o conturbado cenário político da década de 1930, particularmente os acontecimentos de 1932 relacionados à chamada Revolução Constitucionalista, faria com que muitas dessas lideranças se reconciliassem. Assim, em 1938, Nascimento Filho voltou à prefeitura da cidade, com o apoio de Campos Vergueiro.

O ocaso da chamada Primeira República não significou necessariamente uma mudança nos paradigmas relacionados às intervenções urbanas em

<sup>26</sup> *Cruzeiro do Sul*, 21 de outubro de 1926.

Sorocaba.<sup>27</sup> O que ocorre inclusive é uma certa dispersão, em consequência da instabilidade institucional que toma conta do Estado e do país nos primeiros anos da década de 1930. A despeito da crise política do período, a cidade continuava a se expandir, demográfica e economicamente, o que acarretava novos problemas e novas percepções, além de agravar antigos problemas não resolvidos nas décadas anteriores.

Dentre esses velhos problemas, os principais, sem qualquer dúvida, eram o abastecimento de água e o serviço de esgoto na cidade. A rede era praticamente a mesma que havia sido construída em 1900 e mal abastecia a região central da cidade. Esse era considerado o problema urbano número um da cidade, como fica patente num texto publicado no jornal **Cruzeiro do Sul**, em fevereiro de 1937:

Tudo cresceu em Sorocaba de modo espantoso. A expansão da cidade tem um cunho nitidamente vertiginoso. É, entretanto, quase o mesmo de muitos anos atrás, o mecanismo distribuidor de água com deficiências do líquido, de tal sorte que há zonas populosas que não são alcançadas pela rede e portanto mais expostas aos perigos disso decorrentes.

O texto sugere que a solução do abastecimento de água representaria para Sorocaba uma conquista comparável àquela que a elevou da condição de vila a cidade, em 1842; ou àquela outra, em que a cidade superou o surto epidêmico de febre amarela, em 1900.<sup>28</sup>

A intensificação da vida moderna que, nas décadas anteriores, parecia algo relativamente distante, agora era sentida de maneira mais próxima e invadia o cotidiano da urbe. Tal percepção é expressa por um articulista da imprensa local, em 1940:

A vida atualmente não admite vacilações. Tudo acompanha um ritmo de vida acelerado. Quem não caminhar, ficará para trás, entre os desanimados e fracos. Não só as gentes exigem dinamismo para o triunfo. As coisas

---

<sup>27</sup> É importante salientar que estamos aqui nos referindo apenas à história urbana de Sorocaba. Diferente, é claro, do que estava ocorrendo na cidade de São Paulo desde a administração Pires do Rio e as primeiras formulações do Plano de Avenidas por Prestes Maia. Sem mencionar os estudos pioneiros de Victor da Silva Freire em 1911, considerado “o primeiro plano de conjunto para a cidade, introduzindo assim as bases do urbanismo entre os profissionais ligados ao setor de obras públicas paulista” (SIMÕES JR., 1991).

<sup>28</sup> **Cruzeiro do Sul**, 23 de fevereiro de 1937.

entram no cortejo apressado e a carreira para o futuro faz-se decididamente. Busca-se, com ânsia, um posto de destaque [...]. Acompanhando passo a passo o fremir progressista de nossos dias, Sorocaba deixou de ser aquela cidade de vida calma de interior, para ser um traço de união entre o comodismo interiorano e o corre-corre das capitais.<sup>29</sup>

Portanto, quando Nascimento Filho retornou à prefeitura, em 1938, encontrou uma cidade modificada, mas que, ao mesmo tempo, exibia velhos problemas, agora agravados. Sua administração foi novamente motivo de elogios constantes por parte de imprensa. O prefeito procurou enfrentar o problema do abastecimento de água na cidade; porém, com o início da participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial tudo foi protelado, e Nascimento Filho deixou a prefeitura, em 1943, sem concluir seus projetos. A segunda passagem de Nascimento Filho à frente da prefeitura representou um certo esgotamento do modelo de intervenções urbanas que começou a ser aplicado a partir do último quartel do século XIX, não apenas em Sorocaba como também em muitas outras cidades. Em 1940, alguns artigos publicados na imprensa local passaram a falar da necessidade de um planejamento urbano mais orgânico, capaz de responder ao crescimento da cidade e aos problemas decorrentes desse processo.<sup>30</sup>

Nesse sentido, podemos colocar que o final da administração Nascimento Filho, em 1943, encerra, em Sorocaba, um período no que se refere às intervenções urbanas. Período que se confunde com uma maior interiorização da modernidade no país e com a “modernização urbana da Belle Époque”, que a própria historiografia aponta mas tem muita dificuldade para encontrar um balizamento final (FOLLIS, 2004). No caso de Sorocaba, do ponto de vista institucional, o Código de Obras de 1950, que veio substituir as posturas municipais de 1914, representou o fim de uma era.

<sup>29</sup> **Cruzeiro do Sul**, 06 de julho de 1940.

<sup>30</sup> **Cruzeiro do Sul**, 11 de agosto de 1940.

## SPEECHES OF THE PROGRESS AND PERSISTENCE OF TRADITION: THE URBAN REMODELING OF SOROCABA (1914-1921 / 1938-1943)

### ABSTRACT

*The management of Mayor Nascimento Filho (1914-1921 and 1938-1943) can be considered a period of intensification of the politics of urban modernization of the city, or, at least, the more articulated elaboration of speeches in this direction. Thus, in this meantime, the municipal administration starts to search a bigger administrative rationality and the concern with the aesthetic, hygiene and comfort. This paper intends to effect an examination of these speeches/representations to the light of the relation modernity/urbanization/tradition, looking for to disclose the singular expression of this historical process in a city of the interior.*

**KEY-WORDS:** *Modernity. Representations. Sorocaba. Urban history.*

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

CÂNDIDO, A. **Os parceiros do Rio Bonito**. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2001.

CASALECCHI, J. E. **O Partido Republicano Paulista**. Política e poder (1889-1926). São Paulo: Brasiliense, 1987.

CASCUDO, L. da C. **Dicionário do folclore brasileiro**. 11. ed. São Paulo: Global, 2001.

DIAS, M. O. S. Hermenêutica do cotidiano na historiografia contemporânea. **Revista Projeto História**, n. 17, p. 223-258, 1998.

FERNANDES, F. **O negro no mundo dos brancos**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972.

FOLLIS, F. **Modernização urbana na Belle Epoque paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

FREHSE, F. **Entre o passado e o presente, entre a casa e a rua: tempos e espaços na cidade de São Paulo**. 1999. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

GASPAR, A. F. **Sorocaba de ontem**: crônicas da cidade. Comemoração do 3º Centenário. Sorocaba: [s.n.], 1954.

HARDMAN, F. F. Antigos Modernistas. In: NOVAES, A. (Org.) **Tempo e História**. São Paulo: Secretaria Municipal da Cultura; Companhia das Letras, 1996.

LAPA, J. do A. **A cidade – os cantos e os antros**: Campinas 1850-1900. São Paulo: Edusp, 1996.

LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Ulisseia, 1972.

PEREIRA, R. M. **Washington Luís e a modernização de Batatais**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2005.

PESAVENTO, S. J. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, v. 8, n. 16, p. 279-290, 1995.

PINTO JÚNIOR, A. **A invenção da Manchester Paulista**: embates culturais em Sorocaba (1903-1914). 2003. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Campinas, 2003.

SEVCENKO, N. **Literatura como missão**: tensões sociais e criação cultural na Primeira República. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

\_\_\_\_\_. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

SIMÕES JR. J. G. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. **Espaço e Debates**, n. 34, p. 71-74, 1991.

SOUSA, F. G. R. B. de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). **Revista Brasileira de História**, v. 23, n. 46, p. 61-92, 2003.

SUSSEKIND, F. **Cinematógrafo de letras**: literatura, técnica e modernização no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

ZEQUINI, A. **O quintal da fábrica**: a industrialização pioneira do interior paulista – Salto-SP, séculos XIX e XX. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2004.