



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI Nº _____/2023.

“INSTITUI COMO PATRIMÔNIO CULTURAL MATERIAL DA CIDADE DE SOROCABA, O ‘COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SOROCABA’, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

Art. 1º. Fica instituído como Patrimônio Cultural Material da cidade de Sorocaba, o “Complexo Ferroviário de Sorocaba”.

Art. 2º. As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta de verba orçamentária própria.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 11 de setembro de 2023.

Ítalo Moreira

Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

JUSTIFICATIVA:

A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) foi criada em 2 de fevereiro de 1870 por empresários sorocabanos liderados pelo comerciante de algodão Luís Mateus Maylasky, que em Portugal detinha o título nobiliárquico de Fidalgo Cavaleiro da Casa Real e Visconde por Decreto Real de 29 de maio de 1891 do Rei Dom Carlos I.

Maylasky chegou em 1866 a Sorocaba, como imigrante austro-húngaro. Com conhecimentos em engenharia, encontrou na empresa de Batista uma máquina quebrada de descarregar algodão (por falta de mão-de-obra para repará-la) e a colocou em funcionamento. Isso fez com que o processamento do algodão fosse mais rápido.

Batista convidou Maylasky para ser gerente de sua empresa. Em pouco tempo Maylasky tornou-se sócio de Batista. No entanto, o transporte do algodão para São Paulo era precário e limitava os lucros da empresa. Assim, Maylasky propôs a construção de uma estrada de ferro ligando Sorocaba a São Paulo, com conexão com a ferrovia inglesa que dava acesso ao porto de Santos.

Inicialmente, juntou seus esforços a um grupo de fazendeiros de Itu que possuíam o mesmo interesse. Após a constituição da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro em 20 de janeiro de 1870, Maylasky foi à Câmara Municipal de Itu e propôs a expansão dos trilhos da Ituana até Sorocaba.

Após a recusa da Companhia Ytuana (que tinha o objetivo de atender apenas as demandas de Itu e ligá-la a Jundiaí onde seus trilhos iriam encontrar os das companhias São Paulo Railway e Paulista), Maylasky e Batista reuniram um grupo de produtores de algodão, fazendeiros, e comerciantes que incluiu Antônio Lopes de



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Oliveira, Francisco Ferreira Leão, Olivério Pilar, Vicente Eufrásio da Silva Abreu, Ubaldino Amaral, entre outros e abriu a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro de Ypanema a São Paulo em 2 de fevereiro de 1870 com um capital inicial de 1 200 contos de réis, posteriormente elevado para 4 mil contos.

Maylasky obteve da então província de São Paulo uma garantia de juros de 7% ao ano sobre o capital que fosse investido na ferrovia. O primeiro trecho foi inaugurado em 10 de julho de 1875 e era formado por uma única linha, em bitola métrica, entre São Paulo e a fábrica de ferro de Ipanema, passando por Sorocaba.

A título de registro histórico, explicita-se que a primeira locomotiva vinda de São Paulo foi a Ipanema. Maylasky assim se manifestou em seu discurso: “É mais um trilho por onde caminhará, sobranceira, a imagem do progresso; mais um veículo de civilização que aparece; mais um sonho que transforma em realidade incontestável; mais uma decepção para aqueles que, idólatras do atraso, descreem do porvir e afirmam que a fortuna escarnece das esperanças do homem”.



Jardim Maylasky – Monumento a Luiz Matheus Maylasky - Av. Dr. Afonso Vergueiro. Em frente a estação da Fepasa. 18035-370.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Para angariar interesse do Império do Brasil, foi proposta a extensão da ferrovia até a Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, que também poderia fornecer parte do material necessário para a construção. As obras da ferrovia foram iniciadas em 13 de junho de 1872. *“Exatamente às 13 horas do dia 13 de junho de 1872 um grupo de homens munidos de pás e enxadas iniciava, no centro de Sorocaba, à margem do Córrego Supiriri, a construção da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). A ferrovia, projetada e bancada por empresários, teve o trecho entre Sorocaba e São Paulo concluído em três anos, um feito até para os dias atuais...”* – O Estado de S. Paulo¹

Inicialmente concebida para transportar as safras de algodão, as receitas geradas pelo transporte desse produto logo se revelaram insuficientes, levando a ferrovia a enfrentar sérias dificuldades financeiras. Em assembleia geral realizada no dia 15 de maio de 1880 Maylasky foi substituído por Francisco de Paula Mayrink.

Mayrink expande os trilhos na direção de Botucatu, para atingir regiões cafeeiras indo até Assis, onde se localizavam as oficinas da ferrovia, tornando-se uma das principais cidades do interior paulista.

A Sorocabana passou por inúmeras mudanças de controle acionário. Em 1892 fundiu-se com a Estrada de Ferro Ituana, dando origem à Companhia União Sorocabana e Ituana (CUSI). Apesar do contínuo aumento de volume no transporte de café, as finanças da ferrovia se deterioraram de tal forma que a empresa precisou ser liquidada, tendo sido leiloada e arrematada, em 1904, pela União.

Em 1905, o Governo Federal vendeu a ferrovia para o governo do Estado de São Paulo. De 1907 até 1919 a Sorocabana foi arrendada para o truste do capitalista

¹ «Memória de ferroviário resgata tempos áureos da Sorocabana: Com trens parados e estações desativadas, linha férrea completa 130 anos de existência». Acervo Estadão. 13 de junho de 2002. Consultado em 5 de setembro de 2023.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

norte-americano Percival Farquhar passando a operar sob o nome The Sorocabana Railway Co.

O governo de São Paulo assume novamente seu controle em 1919. A Sorocabana serviu a inúmeras cidades do oeste paulista. Sua linha tronco expandiu-se e chegou a Presidente Prudente em 1919 e a Presidente Epitácio, às margens do rio Paraná - seu ponto final - em 1922.

Antes disso, a EFS construiu vários ramais. Em 1909 o ramal de Itararé ligava Iperó a Itararé, conectando a rede ferroviária paulista às estradas de ferro do Paraná, pelo antigo caminho dos tropeiros, que viajavam até o sul do Brasil. A partir dos anos 20, em seu trecho inicial - primeiro até Mairinque, depois somente até Amador Bueno - passaram a circular, principalmente, trens de subúrbio. O Ramal Dourados, no oeste paulista, ligava Presidente Prudente a Teodoro Sampaio. Trens de passageiros de longo percurso trafegaram pela linha-tronco (Santos - Juquiá) até 16 de janeiro de 1999, quando foram suprimidos pela concessionária Ferroban, sucessora da Fepasa. A linha estava ativa até meados de 2002, somente para trens de carga e hoje está em completo abandono.

Uma curiosidade é de que a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) foi uma das maiores compradoras de material ferroviário belga no Brasil. A contabilização completa dos itens por ela importados entre 1875 e 1971 (período de sua existência) é impossível, mas sabe-se que, apenas em vagões, foram adquiridas mais de 5 mil unidades...

A Sorocabana permaneceu até 1971 sob o controle direto do Estado de São Paulo, quando foi incorporada à Fepasa. A partir de 1996, as linhas suburbanas da antiga Sorocabana passaram a ser administradas pela CPTM. Em 1998, o Governador de São Paulo, Mário Covas, transferiu a Fepasa para a União, dentro do



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

processo de renegociação das dívidas do estado. Posteriormente a União transferiu a empresa para a RFFSA, passando a ser denominada Malha Paulista, e com a extinção da RFFSA, as linhas foram transferidas em regime de concessão para a iniciativa privada.



Hoje, o Complexo Ferroviário de Sorocaba é o maior e dos mais completos conjuntos remanescentes da antiga Estrada Ferro Sorocabana (EFS), uma das principais ferrovias paulistas. Em Sorocaba se conectaram a EFS e a antiga Estrada de Ferro Votorantim, cidade vizinha de matriz industrial, entroncamento que simboliza a secular confluência de caminhos e atividades que marcam a história da cidade, como as rotas de tropeiros e o comércio de muares.

Tal Complexo é representativo da expansão ferroviária pelo Estado vinculada ao cultivo do algodão, à produção pioneira da Imperial Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, e posteriormente ao café. A implantação da ferrovia em



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Sorocaba marca o declínio da histórica feira de animais, responsável por tornar a cidade um dos polos principais das rotas de tropeiros no Brasil.

Dada esta relevância, recentemente, o CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico tombou todo o Complexo Ferroviário de Sorocaba, mediante o Processo nº 64204/2011, Resolução de Tombamento SC- 013, de 26-2-2018 Publicação do Diário Oficial: Executivo I, 27/02/2018.

No âmbito municipal, foi publicada a Resolução de Tombamento, mediante o Decreto nº 21.458/2014, em frente à Estação, no Jardim Maylasky, houve o tombamento do casarão construído em 1910, com padrões arquitetônicos ingleses e cobertura em telhas francesas, que era destinado para moradia dos engenheiros chefes da Estrada de Ferro. Executado em tijolos cerâmicos com revestimento em argamassa de saibro e areia, possui detalhes em relevo no entorno dos vãos, característicos das antigas construções mais requintadas da época.

Em 1997 foi inaugurado em suas dependências o Museu da Estrada de Ferro da Sorocabana, que possui um acervo muito rico para a cidade e região. Faz parte do conjunto de imóveis tombados pelo CONDEPHAAT, em 2016, junto com a Estação Ferroviária, Oficinas da Sorocabana, Chalé Francês e Palacete Scarpa.
Fonte: IAB - Núcleo Regional Sorocaba.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO



O Complexo Ferroviário é também um dos melhores exemplares em São Paulo e no Brasil, pois sintetiza, em espaços contíguos, programas múltiplos e diversificados afetos a um empreendimento férreo - como oficinas, estação, residências, armazéns, centro administrativo, pátio de estacionamento e manobras, dentre outros edifícios -, congregando ao mundo do trabalho também o do saber e sociabilidade operários - como escola de aprendizes, estádio e campo de futebol.

As Oficinas da EFS em Sorocaba, consideradas em seu tempo as maiores edificações do tipo na América do Sul, expressam fisicamente programas específicos de espaços racionais para o labor manual e de formação de mão-de-obra especializada, que contribuíram para a constituição do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI. Por suas dimensões, o Complexo sinaliza para a importância de Sorocaba no panorama ferroviário paulista, contribuindo decisivamente para transformar a cidade em grande polo urbano, econômico e industrial do Estado de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO



Registre-se, por fim, que o presente projeto foi sugerido pela Associação Amigos de São Bento, entidade que, além de zelar pelo maior patrimônio histórico-cultural de nosso município - o Mosteiro de São Bento de Sorocaba -, também detém



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

atribuições de preservar todos os demais bens históricos, materiais ou imateriais, de Sorocaba, como todo o Complexo Ferroviário de Sorocaba.

Portanto, ante a importância de promover e proteger a história do nosso povo pretende-se com este projeto de lei o reconhecimento e a consequente declaração do Complexo Ferroviário de Sorocaba como Patrimônio Cultural Material da cidade de Sorocaba.

Sala das Sessões, 11 de setembro de 2023.

Ítalo Moreira

Vereador