



GENTRIFICANDO RUGOSIDADES NO ESPAÇO URBANO: PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

**GENTRIFYING RUGOSITIES IN URBAN SPACE:
THE REDEVELOPMENT PROJECT OF THE SOROCABANA
RAILWAY HERITAGE**

GENTRIFICANDO RUGOSIDADES NO ESPAÇO URBANO: PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

GENTRIFYING RUGOSITIES IN URBAN SPACE: THE REDEVELOPMENT PROJECT OF THE SOROCABANA RAILWAY HERITAGE

Paulo Celso Silva¹ | Paulo Antônio de Sousa Marquêz²
Luiz Guilherme Leite do Amaral³ | Carina Rocco⁴

Recebimento: 19/02/2026
Aceite: 29/04/2026

¹ Doutor em Geografia (USP).
Docente da Universidade de Sorocaba.
Sorocaba – SP, Brasil.
E-mail: paulo.silva@prof.uniso.br

² Doutor em Comunicação e Cultura (UNISO).
Sorocaba – SP, Brasil.
E-mail: paulomarquez.rp@gmail.com

³ Doutor em Comunicação e Cultura (UNISO).
Sorocaba – SP, Brasil.
E-mail: luizamarylphd@gmail.com

⁴ Mestranda em Comunicação e Cultura (UNISO).
Sorocaba – SP, Brasil.
E-mail: carinarocco@hotmail.com

RESUMO

Este artigo analisa o projeto de requalificação do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana e, para tanto, realizou-se um estudo de caso da audiência pública em Sorocaba, que conta com um patrimônio histórico de 200 mil metros quadrados situado no centro da cidade. Fundada em 1875 e tombada pelo Condephaat em 2018, a área enfrenta hoje um processo de deterioração, com poucas estruturas ainda em funcionamento. Sob a ótica do conceito de "rugosidades" e da teoria dos dois circuitos da economia de Milton Santos (1997), o autor discute como essas heranças espaciais do passado influenciam as dinâmicas urbanas atuais. A proposta de revitalização visa transformar o local em um polo de economia criativa, cultura e moradia, integrando-o ao Trem Intercidades (TIC). Contudo, a análise preliminar aponta que o projeto, fundamentado nas teorias de Richard Florida (2002), prioriza a atração de novos negócios e perfis de interesse em detrimento da memória dos trabalhadores ferroviários locais. Conclui-se que a redução de identidades, expressões culturais e fazeres artísticos a uma lógica estritamente economicista e utilitarista acaba por cercear a criatividade, confinando-a a modelos de planejamento estáticos e meramente instrumentais.

Palavras-chave: Sorocaba. Estrada de Ferro Sorocabana. Gentrificação. Rugosidades. Economia Criativa.

ABSTRACT

This article examines the redevelopment project of the Sorocabana Railway complex. To this end, a case study was conducted of the public hearing held in Sorocaba, which encompasses a 200,000-square-meter historical heritage site located in the city center. Founded in 1875 and officially listed by Condephaat in 2018, the area is currently undergoing a process of deterioration, with only a few structures still in operation. From the perspective of the concept of "roughness" ("rugosidades") and Milton Santos's theory of the two circuits of the economy (1997), the author discusses how these spatial legacies from the past shape contemporary urban dynamics. The proposed revitalization aims to transform the site into a hub for the creative economy, culture, and housing, integrating it with the Intercity Train (TIC). However, the preliminary analysis indicates that the project, grounded in Richard Florida's theories (2002), prioritizes the attraction of new businesses and target groups at the expense of the memory of local railway workers. It is concluded that reducing identities, cultural expressions, and artistic practices to a strictly economic and utilitarian logic ultimately constrains creativity, confining it to static and merely instrumental planning models.

Keywords: Sorocaba. Sorocabana Railway. Gentrification. Rugosities. Creative Economy.

INTRODUÇÃO

A Estrada de Ferro Sorocabana, fundada em 1875, foi pioneira no transporte ferroviário paulista, conectando a capital do estado de São Paulo a Sorocaba. Após sucessivas falências e mudanças de administração entre setores privados, o governo federal e o estadual, foi incorporada à FEPASA em 1971, já em declínio devido à priorização do transporte rodoviário a partir da década de 1950. O serviço de passageiros foi encerrado em 1999, com a última viagem do Trem de Plata.

Com um patrimônio de 200 mil metros quadrados, atualmente situado no centro da cidade, o complexo ferroviário abrigava, de forma contínua, múltiplos e diversos usos relacionados à atividade ferroviária, tais como oficinas, estação, moradias, armazéns, centro administrativo, pátio de estacionamento e manobras, escola, campo de futebol e clube recreativo, entre outros edifícios. Em 2008, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) aprovou a proteção patrimonial de todo o complexo, impedindo a realização de obras sem autorização prévia. Em 2025, apenas permanecem em funcionamento a escola municipal e o campo de futebol do Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube. O restante das edificações encontra-se abandonada e em processo de deterioração.

O conceito geográfico de “rugosidades”, proposto por Milton Santos, refere-se às marcas e heranças de ações e técnicas pretéritas que se mantêm no espaço geográfico. Essas rugosidades — que podem ser construções, infraestruturas ou padrões espaciais — funcionam como testemunhos de diferentes períodos históricos e modos de produção, exercendo influência contínua sobre as dinâmicas espaciais atuais.

A proposta de revitalização do Complexo Ferroviário de Sorocaba pretende transformar a área em um polo de economia criativa, cultura, lazer e moradia, integrando modernidade e preservação do patrimônio histórico. O projeto prevê a criação de espaços para coworking, oficinas, hubs tecnológicos, teatros, galerias e moradias, promovendo a integração social e o desenvolvimento econômico sustentável. Os principais eixos da proposta incluem: revitalização e restauração, economia criativa, cultura e lazer, moradia e integração com o Trem Intercidades (TIC).

Com apoio político dos vereadores Ítalo Moreira (União) e Iara Bernardi (PT), a Prefeitura realizou, em 5 de dezembro de 2024, uma audiência pública que contou com a participação de



jornalistas, urbanistas, diretor de orquestra, secretários municipais de cultura, chef, especialista em turismo e especialista em inovação corporativa, mas sem a presença de representantes dos trabalhadores ferroviários.

O projeto de revitalização é apresentado à cidade por uma empresa local, fundamentado na perspectiva da economia criativa de Richard Florida (2002), isto é, na criação de um ambiente propício para atrair pessoas de interesse para os negócios previstos. Os diagnósticos propostos pelo autor norte-americano são utilizados para quantificar e selecionar aqueles que melhor se ajustam às propostas gentrificadoras idealizadas pelo poder público em colaboração com a iniciativa privada.

A pesquisa adotou abordagem qualitativa, com base em estudo de caso de uma audiência pública realizada pela Câmara Municipal, cuja gravação encontra-se disponibilizada publicamente na plataforma YouTube. A análise foi desenvolvida a partir de observação participante, uma vez que um dos autores atuou no evento na qualidade de Mestre de Cerimônias, e de análise documental da gravação audiovisual e dos registros institucionais correspondentes.

Dessa forma, em nossas análises, observa-se que o projeto ignora a história dos trabalhadores ferroviários locais e suas especificidades como classe trabalhadora tradicional, construtora do espaço urbano de Sorocaba.

O PATRIMÔNIO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA – EFS

Em 27 de fevereiro de 2018 é publicado no diário Oficial a Resolução SC- 013, de 26-2-2018 dispondo acerca do tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba que entre outras indicações do documento, afirmava que “congrega espaços do trabalho, do saber e da sociabilidade operários em diversas dimensões, materializados nas oficinas, na escola de aprendizes e no estádio e seu campo de futebol” (2018, p. 31).

No documento, o território da EFS é delimitado espacialmente em seus objetos constituintes e as ruas de sua localização, em um total de 200 mil metros quadrados, atualmente, no centro da cidade, destacando ainda, além do edifício da Estação, todos os armazéns, as oficinas, a vila ferroviária, entre outros equipamentos (Diário Oficial... 2018, p. 31), acompanha os mapas e foto aérea que destacamos aqui:



Figura 1 | Anexo I - Mapa do perímetro de tombamento e área envoltória sobre foto aérea

Anexo I – Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória sobre foto aérea

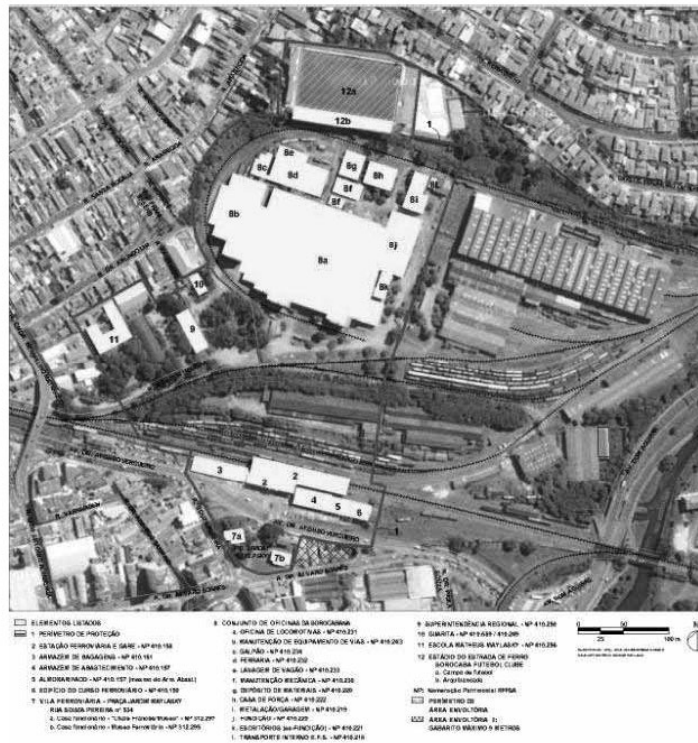


Figura 2 | Anexo II Mapa do perímetro de tombamento e de Área Envoltória

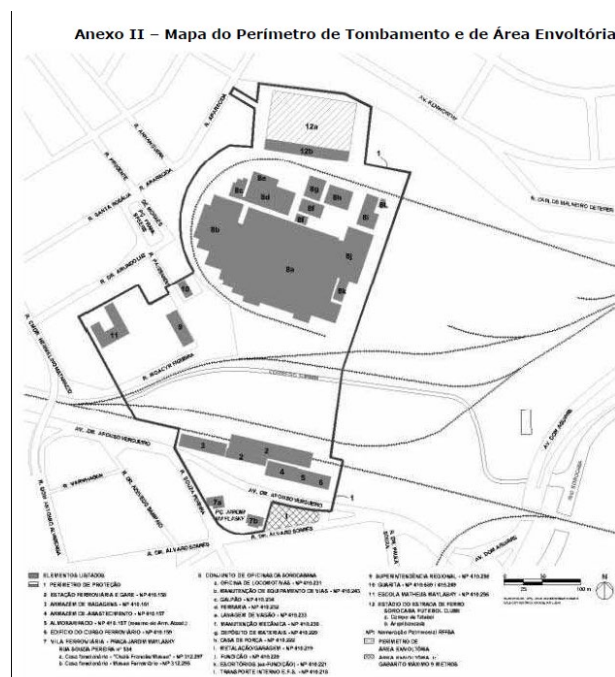
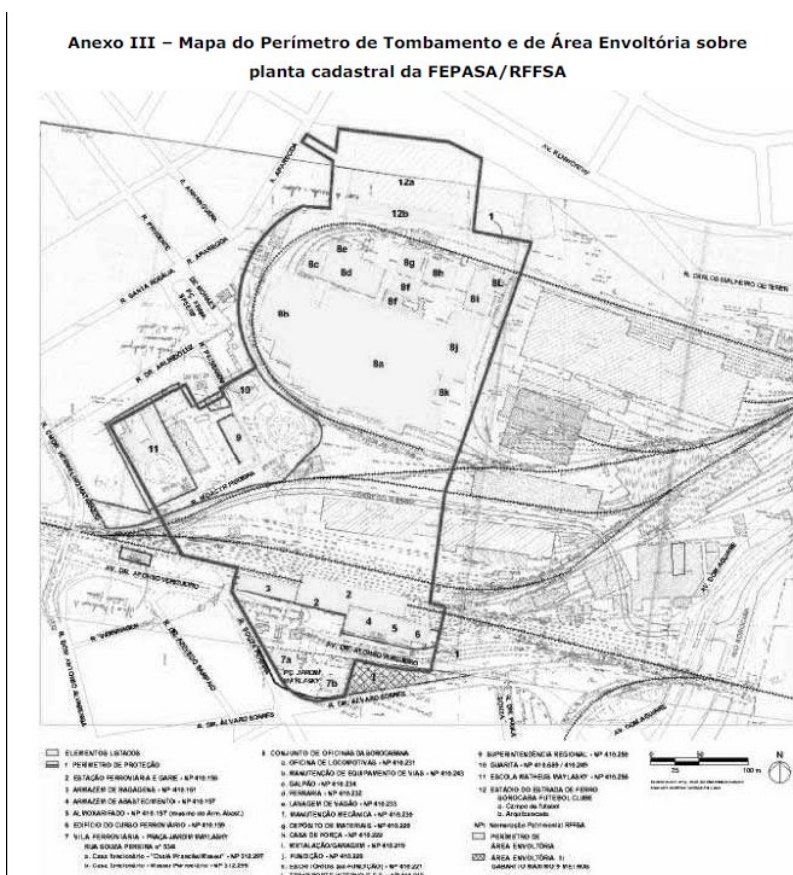


Figura 3 | Anexo III Mapa do perímetro de tombamento e de área envoltória sobre planta cadastral da FEPASA/RFFSA



Entretanto, desde o tombamento desse patrimônio, não foram feitas quaisquer melhorias ou ocupados os espaços, principalmente do complexo da estação, armazéns e oficinas. Apenas o edifício conhecido como Chalé Francês e o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (MEFS), na Praça Matheus Maylasky tiveram algum restauro e uso social. Vale ressaltar que o Chalé ficou abandonado durante sete anos e apenas em 2008, por iniciativa do IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil – núcleo Sorocaba) e por meio de doações privadas, foi restaurado.

Em 2010 serviu de centro cultural com a cessão da Prefeitura para o IAB e atualmente o Instituto utiliza o porão do Chalé como sua sede e a Secretaria de Cultura as salas superiores da casa.

Já o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (MEFS), apesar das críticas à sua estrutura precária e maior incentivo público e privado, oferece eventos culturais como o Cine Vagão, que consiste em uma sala de cinema adaptada em um vagão; visitas guiadas e exposições temáticas que abordam o papel da ferrovia e o desenvolvimento da cidade.

Na sequência algumas fotos da situação de algumas instalações em novembro de 2025, que atestam a situação do patrimônio ferroviário abandonado:

Figura 4 | Pátio interno com as instalações ao fundo



Foto de Carlos Cavalheiro, 22 nov. 2025.

Figura 5 | Interior das Oficinas.



Foto de Carlos Cavalheiro, 22 nov. 2025.

Figura 6 | Pátio das máquinas



Foto de Carlos Cavalheiro, 22 nov. 2025.



A Estrada de Ferro Sorocabana permaneceu em atividade de julho de 1875, tendo iniciado como empresa privada e após várias dificuldades financeiras foi incorporada pelo Estado permanecendo até outubro de 1971, quando foi extinta e incorporada à FEPASA - Ferrovia Paulista S/A que foi transferida ao governo federal, em 1998, para pagamento da dívida do Estado de São Paulo com a União. Posteriormente, foi transferida para a iniciativa privada em concessão, como foi o caso da América Latina Logística (ALL) e, posteriormente a Rumo, a partir de 2025, como concessionária. A configuração, em 2026, está definida pela União sendo a proprietária, a Rumo como concessionária operacional, e o Estado e o Município atuam na preservação histórica e em futuros projetos de transporte de passageiros.

PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO POR MEIO DA ECONOMIA CRIATIVA

O projeto para revitalizar o Complexo Ferroviário de Sorocaba objetiva transformar a área em um polo de economia criativa, cultura, lazer e habitação, integrando modernidade e preservação do patrimônio histórico. O projeto prevê a criação de espaços para coworking, oficinas, hubs tecnológicos, teatros, galerias e unidades habitacionais, promovendo a integração social e o desenvolvimento econômico sustentável. Os principais eixos da proposta incluem: revitalização e restauração, economia criativa, cultura e lazer, habitação e integração com o Trem Intercidades (TIC).

Por iniciativa de dois vereadores de Sorocaba, Ítalo Moreira (União) e da vereadora Iara Bernardi (PT), em 6 de dezembro de 2024, aconteceu uma Audiência Pública na Câmara dos Vereadores na qual o tema era a “Revitalização do Complexo Ferroviário por meio da economia criativa”. Além dos vereadores, estiveram presentes os secretários municipais de Cultura, Luiz Antônio Zamuner e de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, Maurício Campanati; o empresário José Abrão; o professor Adilson Cezar, presidente do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS); e o economista Luiz Alberto Machado.

Para apresentação de propostas e ideias, os organizadores convidaram voluntários que são profissionais de áreas diversas e com experiências nacionais e internacionais. O regente da Orquestra Sinfônica de Sorocaba iniciou informando a falta de um espaço de convenções e o potencial que a cidade



apresenta para atividades artísticas, sendo o espaço em debate apto para esse tipo de instalações, além de possibilitar a geração de renda e empregos.

Em seguida, a jornalista e consultora de projetos na área de economia criativa Samira Galli, apresentou dados econômicos do potencial da economia criativa brasileira, cerca de 3% do PIB, o que é maior que o da indústria automobilística além de destacar a diversidade e a pluralidade brasileira que pode ser um diferencial aproveitável.

José Antônio de Freitas Pedroso, chef, empreendedor e consultor gastronômico trouxe ao debate a sua experiência em Lisboa onde pode conhecer a revitalização do Mercado da Ribeira, construído em 1882 e teve sua gestão assumida em 2014 pela empresa responsável pela Revista Time Out Lisboa. A nova gestão manteve o comércio tradicional de frutas, verduras e flores na ala leste e criou na ala oeste um food hall internacional. Destacou o empreender o potencial da área ferroviária para empreendimentos privados como esse com o apoio do poder público local.

A seguinte apresentação foi a experiência da voluntária em planejamento estratégico do MACS - Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, Rosângela Galvão que, por meio de experiências locais expôs a problemática da preservação, uma vez que o MACS está alocado em uma das instalações do Complexo Ferroviário desde 2011. Também apresentou números de visitação ao museu e o potencial econômico que pode gerar para a cidade. Em uma breve história, o MACS foi fundado em 2000, como uma instituição privada, pela empresária Cristina Delanhesi e um grupo de empresários, artistas e interessados no projeto do Museu. Assim, a gestão do MACS está a cargo da AECA (Associação de Educação, Cultura e Arte) com o apoio e parceria da Prefeitura Municipal de Sorocaba e da Secretaria Municipal de Cultura e também da Secretaria de Estado da Cultura.

Na sequência, após as apresentações de ideias para ocupação e uso do complexo, os arquitetos Rodrigo Luco, e Guaen Lee, trouxeram um projeto de revitalização do complexo, provavelmente desenvolvido a pedido da comissão de vereadores.

Iniciando a apresentação, Guaen Lee nos traz a proposta dos arquitetos para as Diretrizes e para o Programa e Usos no qual procuraram atender as ideias anteriormente apontadas pelos voluntários:



Figura 7 | Diretrizes e Programa de usos

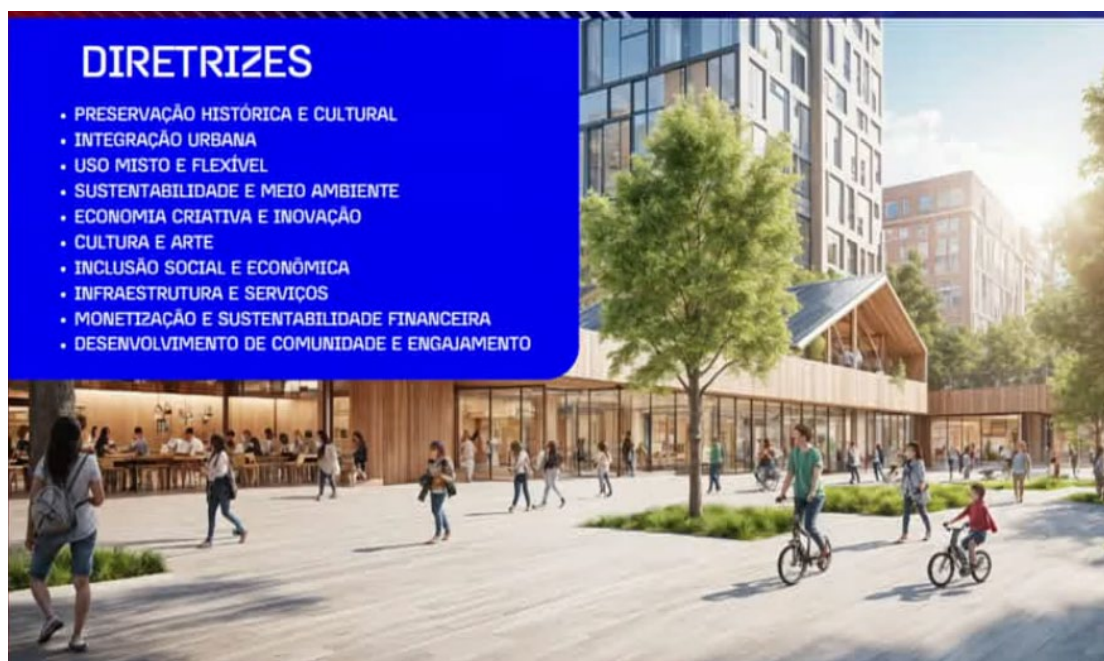


Figura 7 a | Diretrizes e Programa de usos

PROGRAMA E USOS

SETOR CULTURAL E CRIATIVO MACS:

- Ampliação MACS, Galpão 2 e outros. Espaços para exposições, galerias de arte, ateliês.
- Locais para apresentações de música, dança, teatro e outras formas de arte.
- Sala de teatro e concertos para abrigar grandes espetáculos (Teatro Erotides de Campos)
- Valorizar Patrimônio da Ferrovia. Utilizar as infraestruturas e maquinários como obras de arte.

SETOR COMERCIAL E DE SERVIÇOS:

- Centro Gastronômico: Lojas, restaurantes, bares, cafeterias e mercados urbanos.
- Escritórios de coworking, startups e um parque tecnológico para promover a inovação.
- Concessão de publicidade e parcerias público Privado para novos espaços para marcas

SETOR RESIDENCIAL:

- Edifícios habitacionais com unidades diversificadas para diferentes faixas de renda.
- Áreas comuns para interação e convivência dos moradores.

PARQUE

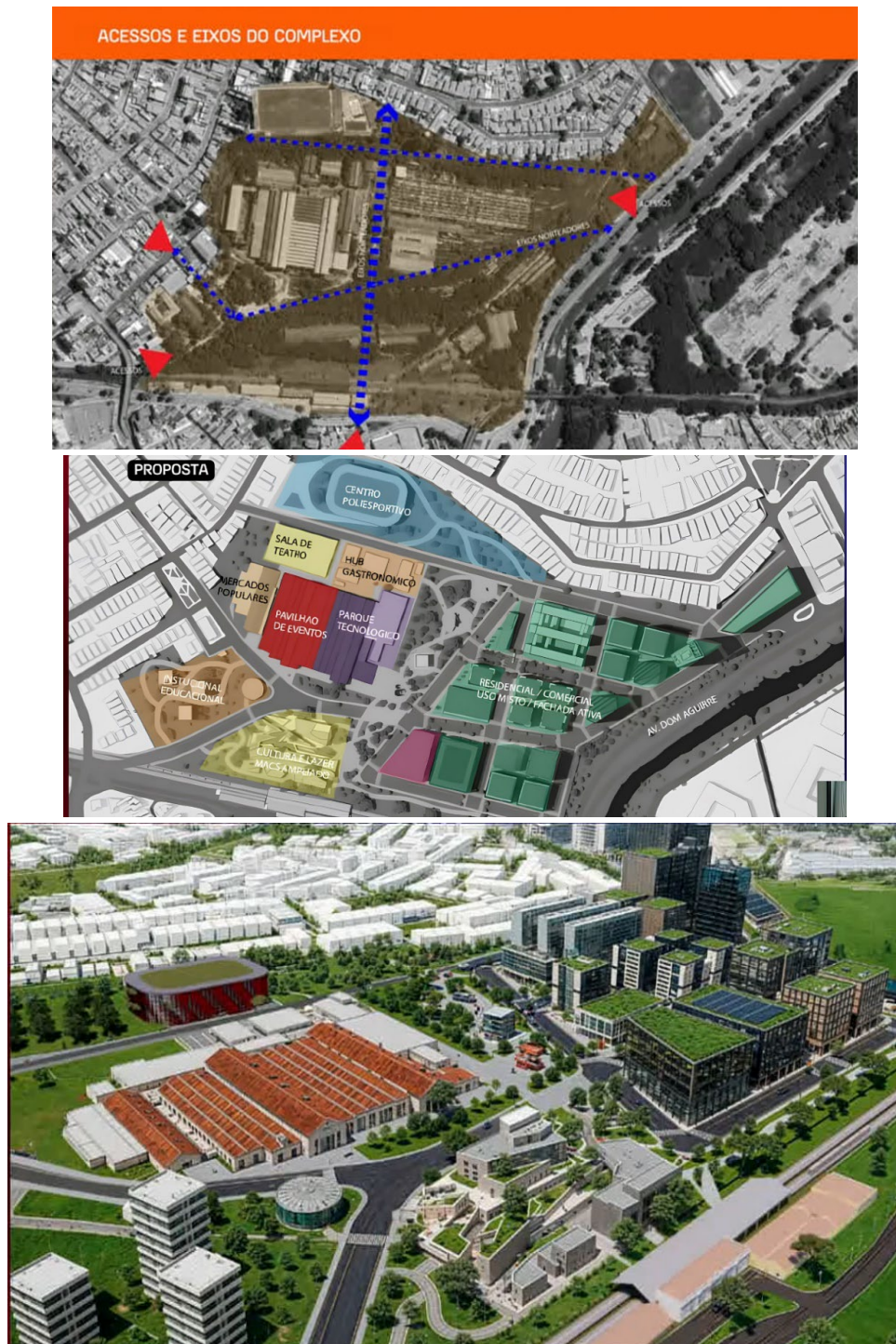
- Projeto paisagístico que abrace todo esse complexo.

MOBILIDADE

- Melhoria das conexões com o transporte público e criação de ciclopark em, como integrar o Terminal Santo Antônio, Ferrovia e Maria-Fumaça em atividade. Conexão Sorocaba-SP.
- Estacionamentos, áreas de convivência e espaços verdes para promover a sustentabilidade.

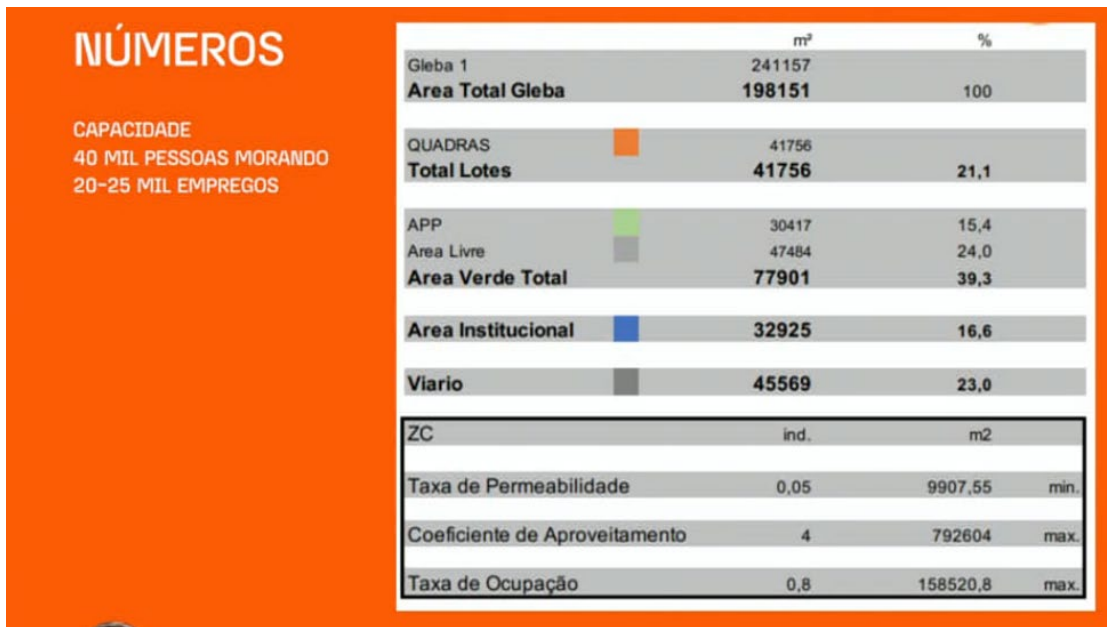
Esses usos estariam distribuídos em eixos norteadores que ligariam a área do complexo ferroviário com as ruas e avenidas que o circundam. Um complexo residencial para “todas as faixas de renda” cumpriria o papel de auxiliar na diminuição do déficit habitacional de Sorocaba, indicado como 25 mil pessoas.

Figure 8 | Acessos e Proposta



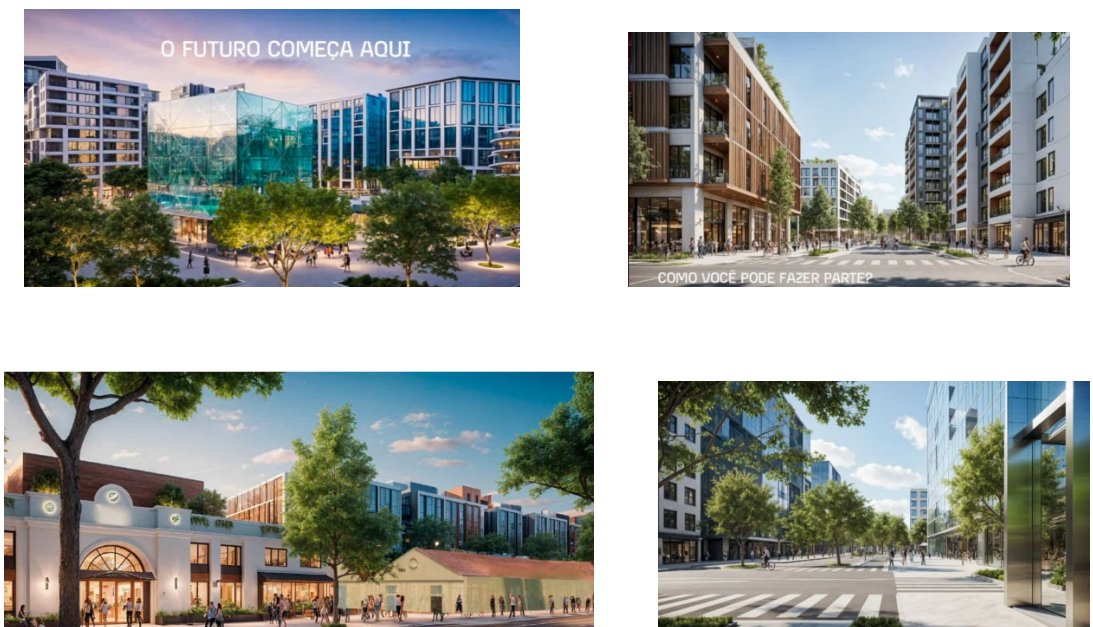
Ao total, a área, pensada em números, seria distribuída conforme os dados abaixo, para proporcionar 40 mil habitantes e entre 20 e 25 mil empregos, imaginando-se que seriam os moradores esses empregados.

Figure 9 | Estatística da capacidade



Como ilustração, para os presentes terem uma ideia do projeto, foram mostradas representações “baseadas no trabalho desenvolvido”, nas palavras dos arquitetos.

Figura 10 | Representações 3D da proposta apresentada



GENTRIFICANDO RUGOSIDADES NO ESPAÇO URBANO

O conceito de “rugosidades”, proposto por Milton Santos, refere-se aos vestígios e heranças de ações e técnicas pretéritas que permanecem no espaço geográfico. Estas rugosidades — que podem compreender edificações, infraestruturas ou padrões espaciais — atuam como testemunhos de distintos períodos históricos e modos de produção, exercendo uma influência contínua sobre as dinâmicas espaciais contemporâneas.

A partir dessa proposta, podemos considerar que o Complexo Ferroviário é uma rugosidade com diversas camadas em diversas, em copresença, temporalidades que atenderam as demandas espaciais e hoje cumpre um papel de reserva do capital, tanto social quanto do discurso do setor imobiliário. Pertencente ao que Santos (1996) define como sistema de objetos, formam esse conjunto de formas espacializadas carregadas de tempo, isto é, foram produzidas e produziram nos sistemas de ações em períodos históricos diferentes. “Num mesmo pedaço do território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas” (1996, p. 35).

Atentando para o complexo Ferroviária, vemos que ele condiciona as ações presentes ao indicar como as vias de acesso devem ser executadas para fluidez do trânsito de pessoas e veículos, o que a torna um obstáculo urbano, conforme já mostrado, subutilizado por uma parte e recurso quando considerado que é tombado pelo patrimônio e, portanto, deve, obrigatoriamente, ser mantido e requalificado. A questão é a partir de quais parâmetros sociais, políticos, econômicos isso deve ser feito em Sorocaba?

A existência do complexo em situações precarizadas atuais demonstram que para o capital, e aqui as escalas estão superpostas em internacional, nacional e local, a prioridade dessa área é secundária com interesse maior em outras áreas da cidade e, desde 2018, atendendo à chamada do setor imobiliário na verticalização, com financiamentos às campanhas, apoio para modificação das permissões do plano diretor, ao mesmo tempo em que não se importam em como a cidade vai suprir o aumento da necessidade de infraestruturas para os empreendimentos. Por exemplo, nenhuma empresa do setor da construção civil manifestou-se quando das denúncias de esgotos sendo jogados, sem tratamento, diretamente no Rio Sorocaba, ou ainda, quando aprovaram a proposta de construir uma marginal direita do Rio, comprometendo mata ciliar preservada, pesca urbana amadora, fauna e flora entre tantas questões legais e ambientais.



Uma fala do Arquiteto Rodrigo Luco na audiência pública é ilustrativa do posicionamento político frente às rugosidades, quando ele afirma:

... A gente tem a marginal direita Dom Aguirre com um rio. E esse rio é atualmente um problema, talvez porque, ao mesmo tempo que ele é um rio não poluído, não se sabe muito bem qual é o uso dele que poderia ser até, inclusive ser incorporado como mais um modal para essa área. A verdade que eu quero apontar para vocês é que é uma região central que conecta toda a cidade e tem um grande potencial de transformação daquilo que a gente tem como intenção de cidade, prá (sic) gente querer chegar no objetivo de como a gente quer posicionar a cidade de Sorocaba. (Câmara Municipal(b), parte 2)

Na visão do arquiteto da proposta o rio passa a ser um problema ao planejamento urbano, uma vez que não basta ser um rio que leva o nome da cidade e é importante para os moradores a quase 4 séculos, é preciso ter uma função prática e econômica e deixe de “atrapalhar” o trânsito que ocupou suas áreas de alagamento naturais. Quando ele afirma acerca da “cidade que a gente quer”, essa gente é a representada pelo capital econômico e financeiro. “Posicionar a cidade” é alcançar níveis aceitáveis em métricas e estatísticas oficiais, sem garantir que a má distribuição da renda, a especulações imobiliária, a garantia de áreas de reserva para o capital seja, ao menos, amenizada em prol da população local.

No projeto apresentado, não há uma preocupação da leitura do território vivido como um documento histórico com suas camadas de muitos tempos materializadas nas múltiplas formas, mas uma rugosidade que apenas garanta o ganho econômico e promova a gentrificação de uma área central que deveria ser de todos os habitantes.

O conceito de gentrificação, ou *gentrification* no original inglês, é um processo urbano, reconhecido em 1964 pela socióloga Ruth Glass, quando um bairro de classe popular começa a ter a sua população local substituída por outra de classes mais altas, que aproveitam a baixa dos valores dos imóveis e dos aluguéis e passam a demandar mudanças no entorno. Isso acarreta o aumento do valor dos aluguéis e do custo de vida, esse movimento culmina com a exclusão dos habitantes, sua cultura e identidades construídas historicamente. Esse novo tecido do urbano coloca em questão a equidade e a justiça social no bairro e na cidade (Braga et. al., 2016). A diferença entre revitalização e gentrificação, pode ser entendida quando:



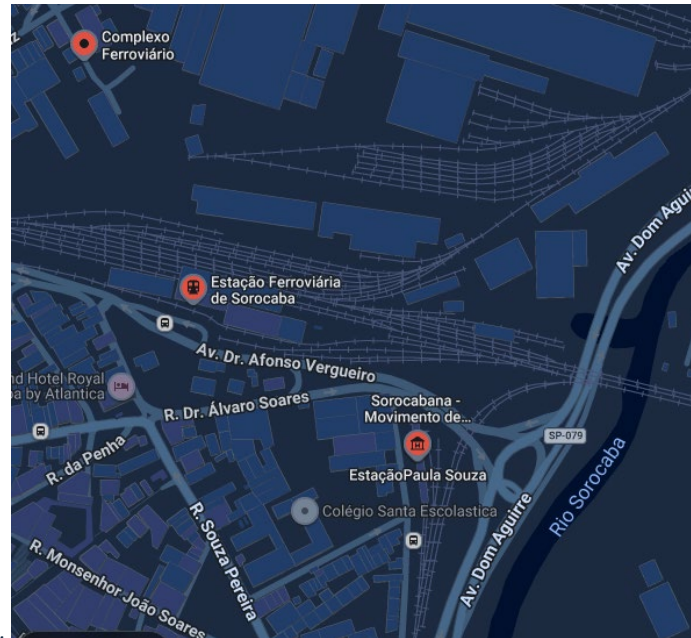
A gentrificação envolve a mudança da composição demográfica de um bairro, tipicamente resultando na substituição de residentes de menor renda por aqueles de renda mais alta. Já a revitalização, foca na renovação e melhoria de bairros, visando melhorar a infraestrutura e a qualidade de vida dos residentes atuais, com base na Declaração de Direitos Humanos. Ainda, enquanto a revitalização tende a ser um esforço planejado, muitas vezes liderado pelo governo ou por organizações sem fins lucrativos, a gentrificação é geralmente um processo orgânico, impulsionado pela mudança na demanda do mercado imobiliário. Assim, a principal diferença está nas consequências para os habitantes locais (ONG News).

Em levantamento, acerca dos usos do patrimônio do complexo, Leite, (2021 p. 90-168) nos oferece um panorama de como se encontravam as 40 edificações, destacando: uso cultural em 6; sem uso ou como depósito de sucatas e descartes 29; moradia 3; Escola e Portaria 1. Em sua conclusão, quanto aos usos, o pesquisador reconhece a dificuldade financeira e econômica para que se “mantenham em pé” as edificações (2021, p. 169). Entretanto, também reconhece que apesar do uso cultural em algumas,

A grande maioria desses usos efetivos encontra na cultura e na fruição artística sua oferta principal e, ainda, que possibilite retorno da sociedade ao usufruto do seu patrimônio, nem sempre conseguem dialogar com a memória ferroviária do local e nem tão pouco promovem as conquistas da classe trabalhadora que, de fato, construiu esse patrimônio. Prova disso é o não envolvimento notado, na maioria das propostas de usos, dos antigos ferroviários da cidade de Sorocaba... Vale lembrar que o aniquilamento de um tipo de cultura por outra pode ser, inclusive, mais perverso que qualquer outro tipo de apagamento (Leite, 2021, p. 169-70).

Essa mesma situação de apagamento encontramos na audiência pública na qual não foram convidados os ferroviários da cidade. Não foram sequer citados na audiência pública os impactos do projeto nos bairros circunvizinhos, que nasceram e cresceram em torno da ferrovia e eram conhecidos como bairros do Além Linha. A cidade, então, não era dividida em zonas norte, sul, leste e oeste, mas em além Linha e Além Ponte, demonstrando as referências do conhecimento e imaginário populares: a linha férrea e a ponte do Rio Sorocaba. Na ilustração abaixo podemos ver o local onde a linha férrea cruza com o Rio Sorocaba, durante muito tempo considerados “obstáculos para o crescimento” da cidade. Na próxima imagem, uma foto das oficinas, a esquerda o aclive da rua Aparecida, antigo caminho que levava a Chácara Santa Rosália, que posteriormente virou o bairro desse nome com loteamento de casas construídas pela Cia Nacional de Estamparia na década de 1950, destacados na foto ao fundo dos prédios das oficinas.

Figura 11 | cruzamento da linha férrea com o rio Sorocaba



Fonte: Google Maps

Figura 12 | Sorocabana e Jardim Santa Rosália ao fundo.



Foto: Diogo Navarro.. Foto colorida digitalmente

Percebe-se um discurso que pretende indicar as identidades, porém que não é a preocupação e nem a prioridade, com o entorno, pessoas e os impactos. Na linearidade das pretensões, a infabilidade das tecnologias e da economia criativa serão suficientes para garantir a “o crescimento e a felicidade”. O posicionamento fica claro na declaração do jornalista Geraldo Bonadio, que chamou

atenção para o fato de as casas, antes armazéns da ferrovia, estarem sendo ocupadas por moradores que não pagavam aluguel e de que “aquilo não tem nenhuma função social” (Câmara Municipal (b), 2024). Ocorre que essas moradias eram antigos armazéns da ferrovia e não estão relacionados no tombamento pelo Condephaat (Leite, 2021, p. 112). Cabe perguntar aqui se, o uso como moradia já não configura função social ou precisaria de algum ganho criativo?

CIDADE INTELIGENTE? SMART CITY? ECONOMIA CRIATIVA... CIDADE CRIATIVA?

Porém, não esqueçamos que é arriscado ser criativo. Muitas vezes se encontra com a incompreensão e a recusa. Também, muitas vezes é perigoso se mostrar crítico. Não é o caminho mais fácil rumo ao sucesso. Ser criativo e crítico ao mesmo tempo, muitas vezes é a melhor receita para o fracasso, a curto prazo. Porém, a longo prazo, é a estrada da verdade e do progresso. Gaëtan Tremblay

Quando se fala em cidade criativa, ou indústria criativa, a cidade de Barcelona é, imediatamente, citada como exemplo de sucesso. No caso da Audiência Pública, não foi diferente (Câmara Municipal(b), parte 2), o Projeto 22@ BCN citado é a proposta de requalificação de um bairro, antes industrial tradicional para a indústria da alta tecnologia. Certamente, um exemplo válido, mas o que não foi explanado é que os debates para a implantação em 2000, iniciaram-se em 1995 envolvendo moradores, empresários industriais, pequenos e grandes comerciantes. Um dos motivos foi o plano diretor que determinava indústrias no bairro, mas não incluía as de informação e comunicação (Silva, 2024)

O bairro, no plano diretor era configurado pela chave 22a, teve a inclusão de uma subchave 22@, para as tecnologias de informação e comunicação possíveis naquele momento e as que poderiam surgir. Isso porque, se, simplesmente, alterassem a denominação de 22a para 22@, boa parte do bairro ficaria ilegal, inclusive setores de habitação.

Mas, não foi apenas a questão técnica que precisou ser resolvida. Organizados em seus vários Centros Cívicos, a população protestou contra decisões burocráticas que não atendiam a identidade do bairro industrial, nascido no século XVII e moradia de uma diversidade de espanhóis migrantes e imigrantes de diversas partes do mundo.

Muitas reivindicações por parte da população e associações que demonstravam as contradições de o projeto pensado resolver todos os problemas apenas pela tecnologia. Com o passar dos anos e das negociações entre moradores, governo local e setor privado, percebe-se que a cidade inteligente, na verdade é aquela em que inteligentes são seus habitantes e não suas máquinas. E se as mudanças



e transformações no espaço não atendem as pessoas, não importa wi-fi, semáforos inteligentes que priorizam carros, espaços e praças vazias.

Podemos ainda citar a experiência de Song Do na coreia do Sul, uma cidade construída para ser uma zona franca para investimentos estrangeiros combinando áreas residenciais com comerciais e de alta tecnologia. Com quase metade de sua área destinada a áreas verdes de um lado e de outro sua construção causou um impacto ambiental e social com o aterro do mar e o desalojamento de pescadores tradicionais.

Estes exemplos indicam que não existe modelo pronto de cidade inteligente assim como não existe um modelo pré-concebido para uma economia moderna, criativa ou outro adjetivo que queiram utilizar para a venda de uma ideia.

Pensando a cidade de Sorocaba e sua Região Metropolitana; criada em 2014 depois de 41 anos da primeira concebida no Estado de São Paulo e ainda construindo sua consolidação para integrar, com as 27 cidades parceiras, um planejamento, organização e execução de funções públicas de interesse comum, como transporte, saneamento e desenvolvimento econômica, quer conciliar políticas públicas conservadoras com “propostas inovadoras”. Inovadoras nessa cidade e região porque, como afirmava Milton Santos, os tempos das ações e dos objetos não são os mesmos para todos os espaços (Santos, 1996, p. 30), ou seja, o tempo do capital não é o mesmo para todas as sociedades, vale dizer que as teorias da economia criativa datam de 2001 e a audiência trouxe, ao público, a proposta em 2024. Ainda que devemos reconhecer pessoas que ali se apresentaram como especialistas em economia criativa.

Um levantamento feito por um grupo de pesquisadoras da Universidade Católica de Brasília (Dravet et. Al, 2023, p. 8-9) indica que as duas obras mais citadas no tema são: Economia criativa: como ganhar dinheiro com ideias de John Howkins (2001) e A ascensão da classe criativa de Richard Florida (2002).

Faz -se necessário explicitar aqui, que os exemplos utilizados por Florida são referentes aos Estados Unidos e outros países desenvolvidos. A referência brasileira mais relevante nos estudos de países subdesenvolvidos é o trabalho da pesquisadora Ana Carla Fonseca Reis (2008). Pelo espaço que temos aqui nos manteremos na segunda, a de Richard Florida, que foi citada na Audiência pública.



Conforme foi explicado/ensinado aos ouvintes e assistentes na Audiência, a Economia criativa somente será possível se os lugares atraírem as “classes criativas” ou nas palavras de Florida: “a chave para o sucesso urbano era criar um “clima de pessoas” vibrante para atrair trabalhadores talentosos e altamente qualificados” (2019, p. 7) e esse clima estaria disposto nos 3 T:

A chave para entender a nova geografia econômica da criatividade e seus efeitos nos resultados econômicos reside no que eu chamo de os 3Ts do desenvolvimento econômico: *tecnologia, talento e tolerância*. A criatividade e os membros da classe criativa criam raízes em lugares que possuem todos esses três fatores críticos. Cada um é uma condição necessária, mas, por si só, insuficiente. Para atrair pessoas criativas, gerar inovação e estimular o desenvolvimento econômico, um lugar deve ter os três. Eu defino *tolerância* como abertura, inclusividade e diversidade para todas as etnias, raças e estilos de vida. *Talento* é definido como aqueles com diploma de bacharel ou superior. E a *tecnologia* é uma função tanto da inovação quanto das concentrações de alta tecnologia em uma região. Os resultados do meu grupo de foco e das entrevistas indicam que indivíduos talentosos são atraídos por lugares que oferecem ambientes de trabalho e sociais tolerantes. A análise estatística válida não apenas os resultados do grupo de foco, mas também indica fortes relações entre tecnologia, tolerância e talento (Florida, 2003, p. 10 tradução nossa).

É interessante como o tema da tolerância é desprezado pelos discursos “oficiais” em uma cidade de governo conservador e apoiada pelos meios de comunicação conservadores, os exemplos demonstrados por Florida são excluídos. Tremblay nos oferece uma possível explicação para a contradição apontada, ao afirmar a criatividade como tema unificador nas três escalas, local, nacional e internacional, para promoção de políticas públicas, dada a ambiguidade e a elasticidade do conceito,

as políticas da criatividade surgem simultaneamente como política cultural, política econômica e política de desenvolvimento territorial. Em segundo lugar, nas nossas sociedades, a criatividade é reconhecida como um valor positivo. Em terceiro lugar, a criatividade pode aplicar-se facilmente em diversas áreas abrangidas pelas políticas públicas. Assim, pode se tornar um alvo para os ministérios da indústria, da educação, da cultura e da Comunicação, da planificação territorial, do emprego etc.” (Tremblay, 2011, p. 260).

Outro ponto a destacar nas propostas de Florida é que ele tem consciência da gentrificação que acompanha os processos da economia e da indústria criativa, assim como da desigualdade que pode advir da concentração dessa “nova classe”. Desigualdade que ele reconhece como geográfica: “nossa sociedade está sendo dividida por linhas de classe — divisões que estão sendo gravadas cada vez mais profundamente no cenário econômico dos EUA como resultado da segmentação geográfica (Florida, 2019, p. 4, tradução nossa), no conflito de quem consome e quem não consome.



Também é importante acrescentar que Florida reconhece, a partir dos anos 1990 nos EUA, a emergência de três classes de trabalhadores: a classe operária tradicional (*blue-collar*) que utiliza a força física para a produção e estava decadente; a classe de Prestadores Serviço, importantes para a manutenção do cotidiano e a Classe Criativa, baseada no conhecimento e tecnologias. A cidade, para o processo que produz e reproduz essas três classes no EUA passa por transformações importantes: nas décadas de 1960 e 1970 a industrialização e o consumo geram também a suburbanização em massa, trazendo a crise urbana. Entretanto com a ascensão da economia do conhecimento a cidade volta a ser o *locus* da concentração dessas atividades, “na minha visão, as cidades estavam se tornando as plataformas básicas para a inovação e a acumulação de capital” (Florida, 2019, p. 6, tradução nossa).

Como consequência, os grandes centros urbanos estadunidense, concentradores de tecnologias, vivem a intensificação dos conflitos gestados na gentrificação e nas desigualdades, com os centros das cidades ocupados por empresas financeiras, seguradoras, empresas de tecnologias e classes altas nascentes ou tradicionais.

o movimento de “volta para a cidade” acabaria sendo uma faca de dois gumes. Ao trazer os centros urbanos de volta à vida, ele levou ao aumento da desigualdade econômica e geográfica. Com isso, trouxe também uma nova e mais insidiosa divisão geográfica, que chamei de “urbanismo de vencedor-leva-tudo” (*winner-take-all urbanism*) — um pequeno número de vencedores e um número muito maior de “perdedores” entre os lugares (Florida, 2019, p. 7, tradução nossa).

Ainda, refletindo espacialmente, o impulso e a ocupação proporcionados pela Classe Criativa, contrapunham a das classes operárias e de serviços que eram preteridas das cidades e dos bairros de classe média, “A mesma concentração de atividade da Classe Criativa que impulsionou a inovação tecnológica e o crescimento econômico, ao mesmo tempo, abriu profundas divisões econômicas e políticas, que alimentaram uma nova reação política populista”. (Florida, 2019, p. 7, tradução nossa).

Ele compara a crise atual com o momento da grande depressão de 1929 e os valores políticos e sociais das classes hegemônicas entram em declínio possibilitando extremismos e polarizações políticas que de um lado intentam conservar a ordem e de outro radicalizar, para esquerda ou direita, na busca da nova ordem. Gramsci indicará nesse momento dos anos 1930, os ‘sintomas



mórbidos' (*fenomeni morbos*, na tradução literal fenômenos mórbidos) em que “a crise consiste precisamente no fato de que o velho está morrendo e o novo não pode nascer” (Gramsci, 2024, p. 186) que podemos utilizar o conceito com ressalvas:

A fraqueza e a fragilidade das forças de mudança progressiva até agora fizeram com que a crise acelerada das condições socioeconômicas e políticas do capitalismo global beneficiasse principalmente a ascensão da extrema direita em todo o mundo. Portanto, é na extrema direita do espectro político que estamos testemunhando atualmente os “sintomas mórbidos” mais espetaculares produzidos pela degeneração da política capitalista. A aplicação da frase de Gramsci a essa realidade é, portanto, legítima, mesmo que seja historicamente imprecisa. (Achcar, 2024)

Esse embate entre o velho e o novo se dá nos territórios e Santos (1997) defende que o desenvolvimento regional não pode ser planejado como se o território fosse uma folha em branco ou um receptáculo passivo de investimentos externos. Ele enfatiza o “território usado”, que é o conjunto de infraestruturas (fixos) e as atividades que nele se instalam (fluxos). Para ele, o desenvolvimento real ocorre quando o uso do território atende às necessidades das populações locais, e não apenas aos interesses das corporações globais. Caracterizado período atual como o do “meio técnico-científico-informacional”, no qual a técnica e a informação são os motores do valor, não estando esses vetores é distribuído de forma igualitária. O desenvolvimento regional, portanto, passaria por uma democratização do acesso à técnica e à informação, garantindo que elas não sirvam apenas para extrair valor das periferias para os centros.

Ainda com Santos (1997, p. 147) temos dois eixos que se complementam no território usado conceituados como verticalidades, entendidas como pontos de conexão com a economia global. Uma região se desenvolve verticalmente quando produz para o mercado externo, mas muitas vezes isso cria um espaço de fluxos que ignora a realidade local, gerando riqueza que não circula na região. O outro eixo é o das horizontalidades que representam e são vividas no cotidiano, na vizinhança e na solidariedade local. Santos argumenta que o verdadeiro desenvolvimento regional deve fortalecer as horizontalidades, permitindo que os recursos e o conhecimento circulem internamente para beneficiar a comunidade local. Nesse sentido, a economia informal, partícipe do circuito inferior da economia (Santos, 1987, pág. 39) teria oportunidade de aproveitar as tecnologias e a localização, ao mesmo tempo em que possibilita gerar renda fora do circuito superior. Exemplos pelo mundo já indicam essa possibilidade:



Em um modo mais descentralizado, empreendedores quenianos estão engajados no que geógrafos chamam de “sutura algorítmica”, em que hardware chinês e software ocidental são amalgamados para criar soluções locais para economias informais. Este pragmatismo radical permite que essas nações tratem as superpotências como fornecedores, em vez de mestres. Como coloca o filósofo da tecnologia Benjamin Bratton, a multipolarização da geopolítica e a multipolarização das pilhas tecnológicas [as camadas interconectadas de hardware, algoritmos, serviços de nuvem e interfaces de usuário que constituem a nova infraestrutura da economia global] regionais, nacionais e hemisféricas são, em última análise, a mesma coisa (Gilman, 2026, tradução nossa).

Contudo, o projeto proposto parece indicar mais o caminho da gentrificação e estetização do espaço do complexo que uma oferta de moradia no centro da cidade para as classes populares.

E SOROCABA?

A cidade e a região metropolitana como um todo é reconhecida como uma área de execução dos processos da economia global, das verticalidades, e não uma área de mando ou de projeções de produtos e tecnologias futuras, principalmente a partir da descentralização das indústrias da cidade de São Paulo e seu entorno nos anos 1960-1970. Hoje, a participação das atividades econômicas em Sorocaba, conforme o IBGE, está distribuída em quatro grandes grupos, com relação ao Valor Adicionado Bruto (VAB) do PIB municipal: Agropecuária (cerca de 0,1%); Indústria (32,5%); Serviços (59%, considerando o Comércio e os Serviços, propriamente ditos); Administração Pública (saúde, educação e segurança pública — cerca de 8,4%).

Não temos dados oficiais da Economia Criativa em Sorocaba, mas a Lei nº 13.107, de 2 de janeiro de 2025, de autoria do vereador Ítalo Moreira (União) e publicada no Jornal do Município “institui o Programa de Economia Criativa no âmbito do município de Sorocaba, e dá outras providências” (Câmara Municipal, 2025) que quer apoiar e desenvolver o setor na cidade.

Outra notícia veiculada pela Prefeitura Municipal de Sorocaba, em sua conta Instagram @prefeituradesorocaba, de 6 de janeiro de 2026 divulgava:

Sorocaba inicia 2026 com dados consolidados sobre exportações do município. De acordo com os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic), a cidade exportou US\$ 146,8 milhões em janeiro deste ano. Os dados foram divulgados na tarde desta quinta-feira (5).

Com o valor apresentado em janeiro, Sorocaba ocupa o 8º lugar entre as cidades do interior do estado de São Paulo que mais exportaram, ficando à frente de outros municípios paulistas de porte semelhante ou maior, como Campinas (US\$ 91,9 milhões), Jundiaí (US\$ 84,1 milhões), São Caetano do Sul (US\$ 52,2 milhões) e Santo André (US\$ 32 milhões).



Dentre os produtos mais exportados por Sorocaba, em janeiro de 2026, estão os automóveis de passageiros (9,1%); partes e acessórios dos veículos automóveis (12%); além de pás mecânicas, escavadeiras e similares (6%). Os principais destinos das exportações foram: Argentina (41%), Colômbia (11,7%) e Estados Unidos (5,6%). (Sorocaba, 2026)

Pelos dados e produtos exportados indicados pelo órgão oficial, percebe-se que ser área de execução do capital internacional persiste na cidade, pois os serviços e a indústria de transformação continuam a ser os carros chefes da economia. Retornando e analisando as teorias de Florida, apresentadas e citadas na Audiência Pública para consolidar o projeto do complexo ferroviária, em um mesmo processo das duas notícias aqui apresentadas, a lei que institui o Programa de Economia Criativa e os dados das exportações, podemos concluir que a economia criativa não é prioridade das políticas locais. Isso porque, apenas em 2025 é criado tal Programa para incentivar o setor e, nesse mesmo ano, os setores tradicionais continuam a comandar a economia local.

Ainda para corroborar com o indicado, em setembro de 2025 a Prefeitura Municipal divulgava que “o setor que mais empregou, na cidade de Sorocaba, de janeiro a julho de 2025, foi o de Serviços, com saldo positivo de 3.468 postos; seguido da Indústria, com 2.596; da Construção Civil, com 1.343; e do Comércio, com 642 vagas de trabalho” (Sorocaba. Prefeitura Municipal (b), 2025).

A dissonância entre os discursos e imagens do projeto, com o que o concreto nos apresenta, deixa claro que a técnica de usar o superlativo nas propagandas, ainda continua funcionando, principalmente em uma cidade na qual seu prefeito era conhecido como “Prefeito Tik Tok”, mas, ficou de dezembro 2025 a abril de 2026, afastado do cargo, a pedido do Ministério Público, pelas acusações de fraude e desvio de dinheiro público, entre outras acusações.

Em 2018, sem informar nenhum dado concreto ou fonte, divulgava em sua conta Facebook que Sorocaba havia conquistado o 6º lugar na categoria “Tamanho da Economia Criativa ficando à frente de capitais como Belo Horizonte, Brasília, Salvador e Natal. Fatores como o investimento municipal, a infraestrutura, empregos e o tempo de crescimento foram relevantes para que Sorocaba chegasse ao top 6” (Sorocaba. Prefeitura Municipal, 2018). Como sugere Tremblay (2011, p. 262) : “... a criatividade se torna tanto uma política de Comunicação (marketing) como uma política econômica ou cultural, por meio do uso extensivo dos recursos da propaganda e das relações públicas”.



CONCLUSÃO

O projeto de requalificação do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana, patrimônio histórico de 200 mil metros quadrados situado no centro de Sorocaba apresenta-se como uma solução neoliberal e excludente para a maioria dos moradores da cidade. Ao contemplar e planejar a gentrificação de rugosidades no espaço urbano, ao mesmo tempo em que desqualifica o posicionamento e as opiniões de moradores do entorno e representantes da classe ferroviária, o projeto reforça a política de desigualdades e na aceitação sem critério e crítica de que a “criatividade é a imaginação no poder”, como declaram os promotores e arautos da economia criativa mundo afora, parodiando os movimentos progressistas de maio de 1968.

A visão centrada no economicismo e o utilitarismo sequestram a criatividade para a armadilha da criação de empregos, lucros e desenvolvimento tecnológicos idealizados, quando criativo e inteligente, como já dissemos, são as pessoas e não as tecnologias que utilizam e portam. Ao não oferecer uma solução para a identidade ferroviária, para além dos edifícios e monumentos, as lutas e contradições que moveram a sociedade sorocabana durante décadas, além de formar/educar outras gerações nos mesmos valores, perdem-se como Marx e Engels já advertiam: “tudo que era dos estados [ou ordens sociais – ständisch] e estável se volatiliza, tudo o que era sagrado é dessagrado, e os homens são por fim obrigados a encarar com os olhos bem abertos a sua posição na vida e suas relações recíprocas” (Marx, 1987, p37).

A redução das teorias da economia e indústria criativas para os 3T, *tecnologia, talento e tolerância*, como solução final para os problemas da economia da cultura, das artes e artesanatos é maniqueísta e descolada do movimento concreto e, portanto, contraditório da sociedade sorocabana, como afirmamos, conservadora e elitista. Enquanto Santos valoriza a herança e o tempo acumulado ao estudar as rugosidades, o projeto baseado em Florida parece querer “limpar” essa rugosidade para atrair um novo perfil de consumo.

Assim, até que ponto essa sociedade estaria disposta à tolerância com os valores éticos e estéticos das classes populares? Cooptar algumas tradições e manifestações para o epíteto de folclore monumentalizado é decretar a sua morte como obra viva, assim como capitalizar todos os processos o transforma em, apenas, mais uma mercadoria.



REFERÊNCIAS

ACHCAR, Gilbert. Sintomas mórbidos: o que Gramsci realmente quis dizer? Sobre a famosa citação do revolucionário italiano e seu contexto atual. Disponível em:

<https://movimentorevista.com.br/2024/07/sintomas-morbidos-o-que-gramsci-realmente-quis-dizer/> . Acesso em 17 fev. 2026.

BRAGA, Emanuel Oliveira. Gentrificação. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). também disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/78/gentrificacao> Acesso em 05 fev.2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA(a). **Audiência Pública** – Revitalização do Complexo Ferroviário por Meio da Economia Criativa (Parte 1). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OqIGuRozLvY> . Acesso em 23 jan. 2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA(b). **Audiência Pública** – Revitalização do Complexo Ferroviário por Meio da Economia Criativa (Parte 2). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=O79hilU-7Go> Acesso em 23 jan. 2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA. **LEI Nº 13.107, DE 2 DE JANEIRO DE 2025**. Instituí o Programa de Economia Criativa no âmbito do município de Sorocaba, e dá outras providências. Disponível em:

<https://sorocaba.camarasempapel.com.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L131072025.html>. Acesso em 17 fev. 2026. DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. Resolução SC- 013, de 26-2-2018. Dispõe sobre o tombamento do Complexo Ferroviário da Sorocaba, no município homônimo. Disponível em: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2018%2fexecutivo%2520secao%2520i%2ffevereiro%2f27%2fpag_0031_A03NT00H52ABBe3EBQU43064TL7.pdf&pagina=31&data=27/02/2018&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100031 , Data do certificado: 28/11/2025 10:17:33

Nº série do certificado: 50d9d8b3-7a01-4e2e-ba74-52051732d735. Acesso em 14 jan. 2026.

DRAVET, Florence Marie; CHAVES, Beatriz; DE SOUSA, Gabriela Pereira; ZARANZA, Maria Eduarda Alvares; BORGES, Pedro Mendes. Referências fundamentais da pesquisa em Economia Criativa no Brasil: da perspectiva histórica às teorias brasileiras e suas influências - estudo bibliométrico. **Revista ADM.MADE**, [S. l.], v. 26, n. 3, p. 01–13, 2023. Disponível em: <https://mestradoedoutoradoestacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/admmade/article/view/11102>. Acesso em: 14 fev. 2026.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Mapeamento da indústria criativa no Brasil**. Rio de Janeiro: FIRJAN, 2019.

FLORIDA, Richard. **The rise of the creative class**. New York, NY: Basic Books, 2019.

FLORIDA, Richard. Cities and the creative class. **City & community** 2:1 March 2003. American Sociological Association, Washington DC. Disponível em: <https://creativeclass.com/rfgcdb/articles/4%20Cities%20and%20the%20Creative%20Class.pdf> . Acesso em 14 fev. 2026.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere volume 3**: Maquiavel, notas sobre o estado e a política. Trad. Luiz Sérgio Henriques, Marco Aurélio Nogueira, Carlos Nelson Coutinho. 12 ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2024.

HOWKINS, John. **The creative economy**: how people make money from ideas. London: Penguin Books, 2001.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido comunista. Moscou: Edições Progresso, 1987.

LEITE, Luciano. **Estrada de Ferro Sorocabana e a reinvenção do passado**. Sorocaba: TCM Comunicação, 2021.

ONG News. Você sabe o que é gentrificação? 5 de janeiro de 2024. Disponível em: <https://nossacausa.com/2024/01/voce-sabe-o-que-e-gentrificacao/> Acesso em 05 fev. 2026.



REIS, ANA CARLA FONSECA. **Economia criativa como estratégia de desenvolvimento**. Garimpo de soluções e Itaú Cultural, 2008.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica, tempo, razão e emoção. São Paulo, SP: Hucitec, 1996.
SANTOS, Milton. **La naturaleza del espacio**: Técnica y tiempo, razón y emoción. Barcelona, España: Ariel, 2000.

SILVA, Paulo Celso da. **Poblenou 22@**. Uma experiência brasileira em Barcelona. Aluminio: Clea editorial, 2024.

SOROCABA. Prefeitura Municipal. **Sorocaba exporta US\$ 146,8 milhões em janeiro de 2026**. Sorocaba, 6 jan. 2026. Instagram: @prefeituradesorocaba. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/DUbl7GfCWkS/>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SOROCABA. Prefeitura Municipal (b). **Sorocaba lidera ranking estadual com o maior saldo de vagas de trabalho entre as cidades com até 725 mil habitantes**.

2 set. 2025. Disponível em:

<https://noticias.sorocaba.sp.gov.br/sorocaba-lidera-ranking-estadual-com-o-maior-saldo-de-vagas-de-trabalho-entre-as-cidades-com-ate-725-mil-habitantes/#:~:text=O%20setor%20que%20mais%20empregou,com%20642%20vagas%20de%20trabalho>. Acesso em: 17 fev. 2026.

SOROCABA. Prefeitura Municipal (c). **Sorocaba é 6. Lugar em Economia Criativa**. Sorocaba, 16 out. 2018. Facebook: @prefeituradesorocaba. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1113968695445952>. Acesso em: 17 fev. 2026.

TREMBLAY, Gaëtan. Criatividade e pensamento crítico. **Intercom - Revista Brasileira de Ciências da Comunicação**, São Paulo, v. 34, n. 1, 2011. DOI: [10.1590/rbcc.v34i1.648](https://doi.org/10.1590/rbcc.v34i1.648). Disponível em:

<https://revistas.intercom.org.br/index.php/revistaintercom/article/view/648>. Acesso em: 14 fev. 2026.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional.



