

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas  
Departamento de História

***SOROCABA NO IMPÉRIO:  
COMÉRCIO DE ANIMAIS E DESENVOLVIMENTO URBANO***

**CÁSSIA MARIA BADDINI**

Dissertação de Mestrado em História  
Social apresentada ao Departamento de  
História da Faculdade de Filosofia, Letras  
e Ciências Humanas da Universidade de  
São Paulo  
Orientação: Dra. Raquel Glezer

São Paulo

2000

## **AGRADECIMENTOS**

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP –, que apoiou a realização dos estudos em dois momentos fundamentais ao longo dos anos de pesquisa: ao final do curso de Graduação em 1991, quando se ensaiava a manipulação de algumas fontes importantes para o desenvolvimento dos trabalhos posteriores, mediante bolsa de Iniciação Científica, e durante os anos de 1996 – 1998, já ingressa no programa de Pós-Graduação do Departamento de História da Universidade de São Paulo, com bolsa de Mestrado.

À Professora Dra. Raquel Glezer, pelo seu apoio e paciência e pelas intervenções sempre pertinentes, demonstrando acreditar no resultado dos trabalhos, mesmo em seus momentos mais difíceis.

Ao Professor Dr. José Roberto do Amaral Lapa, pelo incentivo inicial aos estudos, ainda durante o curso de Graduação na UNICAMP.

Aos amigos e funcionários do Gabinete de Leitura Sorocabano, especialmente Nilcéia e Nilza, que suportaram, sempre com simpatia e dedicação, as exigências de uma pesquisadora talvez mais obstinada do que devesse ser. À Sônia, atual dirigente do Museu Histórico Sorocabano, e em especial a Adolfo Frioli, que mais do que um pesquisador disposto a discutir os rumos da pesquisa, mostrou-se um grande amigo e colaborador.

**SOROCABA NO IMPÉRIO:  
COMÉRCIO DE ANIMAIS E DESENVOLVIMENTO URBANO**

*Resumo*

Esta Dissertação reavalia a interpretação historiográfica sobre o comércio de animais para transporte no centro-sul do Brasil e sua influência sobre o desenvolvimento urbano de Sorocaba durante o século XIX, considerando a importância política e econômica da cidade como centro arrecadador de impostos sobre animais e núcleo distribuidor de muares como elemento relacionado ao processo de urbanização ao longo do Império. Partindo da documentação administrativa das duas principais instituições do poder em Sorocaba – a Câmara Municipal e o Registro de Animais –, ela resgata aspectos particulares da organização do espaço e dos usos da cidade, que se desenvolveram conforme os interesses de grandes negociantes de tropas e comerciantes da região. Outras fontes, como a imprensa sorocabana da segunda metade do século XIX, as descrições de viajantes estrangeiros e uma crônica da cidade de 1864 permitem um diálogo constante com as deliberações do poder político sobre o ordenamento urbano, revelando elementos da organização social implicados nas condições do comércio e da feira de muares em Sorocaba. Assim, a relação entre desenvolvimento urbano e comércio de animais ultrapassa a interpretação proposta pela historiografia, de uma cidade determinada pelo favorecimento ao mercado de muares da província, para apresentar a flexibilidade de uma economia urbana que buscava se beneficiar, em múltiplos aspectos, do trânsito e do comércio de animais na região.

**SOROCABA IN THE EMPIRE:  
ANIMAL TRADING AND URBAN DEVELOPMENT**

*Summary*

This Dissertation reviews the historiographic interpretation about the trading of animals for transportation in the center-south of Brazil and its influence on urban development of Sorocaba during the 19<sup>th</sup> century, considering the political and economical importance of the city as station for levying taxes on animals and mules distribution center, in order to be an element related to the urbanization process along the imperial period. Starting from administrative documentation of the two main institutions of power in Sorocaba – the City Council and the Registry of Animals –, it recovers peculiar aspects of the local organization of space and of uses, that rose according to the interests of great mule-traders and regional businessmen. Other sources, as local press since mid-19<sup>th</sup> century, descriptions by foreign travelers and a 1864 city chronicle, make possible a constant comparison with political authority's deliberations concerning urban arrangement, revealing social organization elements implicated in the conditions of trading and of the Sorocaba livestock fair. Thus, the relationship between urban development and animal trading goes beyond the interpretation proposed by historiography, of a town conditioned by the furtherance aimed to the provincial mule market, to present the flexibility of an urban economy, that tried, in many aspects, to profit by animal transit and trading in the region.

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	1
CAPÍTULO 1: AS INSTITUIÇÕES DO PODER EM SOROCABA	22
1.1 – A ocupação de Sorocaba e o desbravamento do sul	23
1.2 – A fiscalização do comércio de tropas e o Registro de Sorocaba	29
1.3 – A consolidação do poder local: o Registro de Animais e a Câmara Municipal	51
CAPÍTULO 2: PASSAGEM DE TROPAS E COMÉRCIO DE ANIMAIS: OS USOS DA CIDADE E O ORDENAMENTO DO ESPAÇO URBANO	72
2.1 – Sorocaba às vésperas da Independência	72
2.2 – A vila em 1840	91
2.3 – A cidade em 1860	119
2.4 – Sorocaba no final do Império	139
CAPÍTULO 3: A FEIRA DE ANIMAIS E A ORGANIZAÇÃO URBANA	199
3.1 – O abastecimento urbano	201
3.2 – O comércio ambulante	216
3.3 – As profissões urbanas incentivadas pela feira	220
3.4 – Os serviços ligados ao trato de animais	231
3.5 – A feira como evento urbano	234
CONCLUSÃO	247
FONTES	262
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	267
ANEXO	260
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES	
Gravura n. 1: Vista da Ponte de Sorocaba	131
Foto n. 1: Rua do Comércio em 1886	74
Foto n. 2: Largo da Matriz em 1886	77
Foto n. 3: Rua das Flores em 1886	98
Foto n. 4: Rua do Rosário em 1926	101
Foto n. 5: Casa de Câmara e Cadeia em 1899	129
Foto n. 6: Ponte sobre o rio Sorocaba em 1886	132
Foto n. 7: Estação ferroviária em 1886	141
Foto n. 8: Rua de São Bento em 1886	147
Foto n. 9: Rua da Ponte em 1886	150
Foto n. 10: Largo da Matriz e rua Direita em 1886	165
Foto n. 11: Rua da Margem em 1886	178
Foto n. 12: Vista panorâmica de Sorocaba em 1886	195
Foto n. 13: Rua da Penha em 1886	224
Mapa n. 1: Mapa das rotas Rio Grande do Sul – Sorocaba	31
Planta n. 1: da vila de Sorocaba em 1820	82
Planta n. 2: de Sorocaba em 1840	90
Planta n. 3: de Sorocaba em 1860	118
Planta n. 4: de Sorocaba em 1889	138

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n. 1: Impostos sobre animais cobrados no Registro de Sorocaba	35
Quadro n. 2: Arrecadação do Novo Imposto dos Animais – 1826 – 1883	45
Quadro n. 3: Número real e estimado de animais passados pelo Registro de Sorocaba – 1826 – 1880	46
Quadro n. 4: Pastos de aluguel na área urbana relacionados na Coleta Municipal – 1882 – 1889	186
Quadro n. 5: Pastos de aluguel nos bairros do município relacionados na Coleta Municipal e porcentagem daqueles situados na área urbana sobre o total do ano – 1883 – 1889	187
Quadro n. 6: Período do ano de realização das feiras em Sorocaba na segunda metade do século XIX	223

## **ABREVIATURAS**

DAESP – Divisão Arquivo do Estado de São Paulo

GLS – Gabinete de Leitura Sorocabano

MHS – Museu Histórico Sorocabano

## APRESENTAÇÃO

I

*“Será que nós conhecemos a história de nossas cidades, ou tem sido a cidade considerada, nos trabalhos acadêmicos, o cenário da vida econômica e social, simples resultado de determinantes que nelas estando se alheiam dela? Ou, por outro lado, o relato de seqüências de estilos arquitetônicos e de intervenções técnicas a eles subordinadas poderiam configurar uma história? Acreditamos ser importante provocar um debate onde nos indaguemos se a despeito da “juventude” das cidades de passado colonial, pode-se falar de um presente marcado pelo passado, dos traços sedimentares de outros tempos, de uma cultura urbana?”*  
Stella Bresciani – 1994<sup>1</sup>

A história da cidade de Sorocaba nos estudos locais é quase sempre apresentada como um grande panorama. Nele se situam as ações individuais, os conflitos sociais, as práticas econômicas, as representações políticas. O comércio redistribuidor de animais para transporte – sobretudo muares -, que se desenvolveu na região ao longo dos séculos XVIII e XIX, é considerado nessa abordagem como atividade econômica *situada* na localidade, e como tal, explicativo da condição urbana da época.

Essa perspectiva remete à herança cultural de nossa sociedade. A cidade se firmou como objeto de estudo científico no século XIX, ao mesmo tempo em que se consolidava como lugar da modernidade, espaço de atuação da sociedade industrial e da cultura burguesa.

Passou a ser concebida como palco privilegiado da história, imagem da civilização e, como tal, a dar significado às relações sociais. É nesse contexto que surge o Urbanismo como ciência que estuda a organização racional do espaço ocupado pelos agrupamentos humanos. Ele pressupõe a possibilidade de avaliar, separadamente, as condicionantes do tempo e do espaço nas formações sociais, propondo-se a resolver as tensões políticas, econômicas e culturais da sociedade através do uso orientado e racional do ambiente da cidade.

Essa dissociação entre tempo e espaço permite a consideração do meio urbano como modelo passível de intervenção de especialistas e objeto de estudo de

---

<sup>1</sup> BRESCIANI, Stella, *Imagens da cidade – séculos XIX e XX*, São Paulo: ANPUH – SP / Marco Zero / FAPESP, 1994, p. 10.



disciplinas específicas - como a Arquitetura e Urbanismo, a Sociologia, a Geografia, a Antropologia -, adquirindo dessa forma um sentido universal.

Ao propor o estudo do desenvolvimento urbano de Sorocaba durante o Império, pretendemos abordar a correlação entre essa universalidade – perceptível no processo de afirmação da independência política e consolidação da Nação sob a égide do liberalismo e da cultura urbana – e as especificidades da sociedade local. O termo limita-se a essa concepção, significando abordar a cidade em sua dinâmica, como construção permanente e imersa nas experiências particulares da sociedade local. Em um esforço de resposta às questões propostas por Stella Bresciani, este trabalho enfoca o período histórico de Sorocaba caracterizado pela consolidação de uma condição urbana – o comércio de animais - e busca superar as leituras feitas sobre esse momento, que traduzem a cidade como lugar de realização das feiras anuais de muares. Ao longo dele, esperamos resgatar os elos de ligação entre o passado e o presente.

## II

A proposta de estudar a história de Sorocaba resgata ansiedades pessoais, alimentadas por uma formação escolar marcada pela imposição de uma “consciência histórica sorocabana”. Nos anos finais da década de 1970, a história de Sorocaba foi tópico especial no programa da disciplina de Estudos Sociais, nas escolas públicas da cidade.

A orientação conceitual apresentada nas aulas de História do Brasil era muito clara: tratava-se de definir a importância histórica da cidade na construção e progresso econômico da Nação brasileira. Salientava-se o caráter industrial da

cognominada “Manchester Paulista” – como decorrência de um processo de crescimento econômico desencadeado a partir do século XIX, com as feiras de muares<sup>2</sup>.

O propósito era bastante claro: conscientizar as crianças sorocabanas da contribuição histórica da cidade para a Nação. Em meu raciocínio infantil, entretanto, desenhava-se uma explicação confusa para a realidade vivenciada. Natural de Sorocaba e habitando por diversos anos a área central, não compreendia em que medida uma prática rústica como a comercialização de muares, simbolicamente representativa das áreas rurais, havia contribuído para a concretização da cidade que conhecia: ruas asfaltadas e sinalizadas, prédios e casas comerciais ordenados. Mais complicado ainda compreender a relação entre essa atividade econômica e a emergência das primeiras indústrias em Sorocaba – temática particularmente enfatizada pelos professores -, práticas que me pareciam tão diferentes em suas finalidades.

A experiência vivida nos primeiros anos escolares guardou referências de uma interpretação histórica da cidade cuja finalidade aparente – a conscientização histórica da nova geração sorocabana – implicava num afastamento entre o conhecimento histórico e a realidade.

A percepção do comprometimento político dessa interpretação, ou antes o interesse pelo entendimento desse comprometimento, veio curiosamente durante os anos de distanciamento, coincidentes com o período de graduação em História pela Universidade Estadual de Campinas (1988 – 1991). Nesse momento, foi despertado o interesse em compreender a fissura entre o conhecimento histórico sobre Sorocaba e a prática social, servindo como estímulo o contato objetivo com o ambiente urbano, que se estende até hoje.

Em 1989, sob orientação do Professor Dr. José Roberto do Amaral Lapa, e ao longo dos anos subseqüentes da graduação, desenvolvi um projeto de pesquisa que buscava questionar a relação entre o comércio de animais no centro-sul e o desenvolvimento de Sorocaba. Os estudos permitiram, entre julho e dezembro de 1991, realizar um projeto de Iniciação Científica, financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP -, tendo como título **O comércio de animais e as feiras de Sorocaba: tropas, tropeiros e vida urbana no século XIX.**

---

<sup>2</sup> A denominação de “Manchester Paulista” remete ao intenso desenvolvimento industrial de Sorocaba, a partir de meados deste século. Atualmente, é lembrada em textos históricos sobre a cidade e como referência de sua importância econômica no Estado de São Paulo:

“Dada a evolução contínua do setor industrial nesta região interiorana valeu ao município o cognome de **Manchester Paulista** (...). Atualmente, a cidade vive o surto do progresso industrial com diversificação das atividades produtivas em seu território”. **Perfil do Município – 1995.** Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1995, p. 4.

O trabalho se concentrou na avaliação da bibliografia sobre o “tropeirismo” e a história da cidade, e permitiu o levantamento de algumas questões cruciais para as pesquisas que viriam a seguir. Foram estudados os livros e artigos sobre o comércio de animais no centro-sul e textos específicos sobre a feira de muares em Sorocaba. Dentre eles: **A legenda sorocabana**, de Affonso de Freitas (1925); **As feiras de burros de Sorocaba**, de Pierre Deffontaines (1935); **O ciclo do luar**, de Alfredo Ellis Jr. (1950); **Caminhos e fronteiras**, de Sérgio Buarque de Holanda (1957); **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**, de José Alípio Goulart (1961); **Comércio de tropas – berço de cidades**, de Hélio de Almeida Brum (1982); a obra publicada de Aluísio de Almeida sobre o “tropeirismo” e a história local: **O tropeirismo e a feira de Sorocaba** (1968), **História de Sorocaba** (1969), **Vida e Morte do Tropeiro** (1971) e os artigos publicados na **Revista de História** e na **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo** entre as décadas de 1940 e 1960; os textos de Vera Ravagnani Job, Adolfo Frioli, Geraldo Bonadio e Mário Mattos incluídos nos cadernos especiais da Academia Sorocabana de Letras: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba** (1983) e **O Tropeirismo e a formação do Brasil** (1984).

Verificou-se que essa produção se preocupa em compreender o desenvolvimento econômico do centro-sul do Brasil e a contribuição das feiras de animais para a integração política dessa região. Ela conceitua Sorocaba como o principal mercado paulista de muares no século XIX, baseando-se em relatos de viajantes estrangeiros e registros de época, mas não analisa as condições locais que permitiram esse reconhecimento, nem os seus efeitos sobre a organização urbana.

Os textos mais antigos, e que serviram de base para a produção posterior – inclusive daquela específica sobre a história da cidade – se baseiam na concepção de fases ou “ciclos” econômicos que teriam determinado a evolução histórica do Brasil. Em 1925, o pesquisador da história paulista Affonso de Freitas Jr. esteve em Sorocaba para proferir uma palestra no Gabinete de Leitura Sorocabano sobre a importância histórica da cidade na construção da Nação. Destacou três fases da economia local: o bandeirismo nos séculos XVII e XVIII, o comércio de tropas a partir de 1750 e ao longo do século XIX, e a indústria a partir da inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875.

Delas, destacou o comércio de tropas como a mais importante, por unir os valores heróicos do bandeirismo aos princípios da civilização, concretizar a ocupação urbana e firmar o caráter político e cultural de Sorocaba:

*"[no século XVIII] grandes senhores de latifúndios em Sorocaba formaram curraes fornecedores de gado para outras regiões do Brasil (...). Com o gado dos curraes também seguiam sorocabanos que se fixavam nas regiões do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, povoando-as com suas famílias. Idêntica expansão paulista se dava para o norte do Brasil (...). A este movimento de exosmose segue-se o de endosmose e Sorocaba encerra o ciclo "bandeirante" para iniciar nova fase de civilização – a das feiras ao lado da cultura intensiva do solo (...). Sorocaba já não se expande com suas "bandeiras", com seus homens, com seu gado. Sorocaba recolhe, recebe, reúne. Recolhe o gado vaccum, cavallar e principalmente muar de todo o sul do Brasil; recebe gente de quasi todos os estados brasileiros e de outras nacionalidades; reúne as aspirações de seus filhos para a unidade nacional. Sorocaba que revelou o heroísmo de sua gente na época das "bandeiras", revela também, na nova fase, sua independência de caracter"<sup>3</sup>*

Para o autor, a principal contribuição do comércio local de animais foi o intercâmbio político de diferentes populações, favorecendo a propagação do liberalismo entre os sorocabanos. Essa interpretação parte de uma leitura prévia do movimento liberal de 1842 – que teve em Sorocaba um importante centro de difusão – como representativo de uma identidade política da cidade.

Observa-se no texto que é o local, e não a sua população, que participa da construção da nação. Essa perspectiva tem o propósito de esconder as influências que a sociedade paulista sofria, então, com a propagação de idéias tidas como revolucionárias, como o anarquismo, trazidas pelos imigrantes. A cidade era um núcleo comercial em próspera industrialização, que desde as últimas décadas do século XIX atraía imigrantes italianos e, mais tarde, espanhóis. Esses novos contingentes, inserindo-se no comércio e na indústria, representavam uma ameaça ao domínio da elite sorocabana, fosse ocupando lugares de destaque na economia local, fosse influenciando novas idéias.

Para o autor, a história da cidade se legitima em função da integração política da nação, e por esse motivo recorre ao passado para buscar, no processo de construção do Estado Nacional, os elementos representativos dos princípios liberais, que nortearam a Independência do Brasil. Defendendo o liberalismo como a melhor saída para os conflitos sociais, ele resgata o passado em busca de um caráter sorocabano tradicionalmente liberal, que encontra latente no bandeirismo e, em estado avançado, nas feiras de animais. É o que mostra a conclusão da conferência:

---

<sup>3</sup> FREITAS JR., Affonso de, **A legenda sorocabana**, Sorocaba: Gabinete de Leitura Sorocabano, 1925, p. 15 (dat.).

*"Assim passaram as gerações de sorocabanos (...). Mas, não passaram a memória de seus feitos, a lembrança de seus nomes, os exemplos de suas virtudes e de sua fortaleza (...). Sorocaba! Propulsionadora da unidade do sul do Brasil! Os teus dias de glória não morrem! (...). Ninho de bandeirantes, berço de patriotas, terra de liberalismo! Eis a tua legenda"*<sup>4</sup>

Essa proposta de recuperação da história local influenciou os estudos posteriores de Aluísio de Almeida e do grupo de pesquisadores sorocabanos. Mas não foi a única. Em 1935, Pierre Deffontaines publicou um artigo sobre as feiras de Sorocaba, postulando o fator econômico como condição de desenvolvimento local. Para o autor, a pecuária para corte e transporte e o comércio de animais na porção sul do Brasil se desenvolveram favorecidos pela imposição do meio natural, e enquanto atividade econômica complementar à agricultura de exportação e à mineração.<sup>5</sup>

A feira de animais, nesse contexto, se justifica enquanto etapa do comércio de animais no centro-sul, e sua localização em Sorocaba se explica sobretudo pela situação geográfica do centro urbano: *"na extremidade setentrional da vasta zona de campos que termina por um verdadeiro promontório lançado no meio da zona de florestas"*<sup>6</sup>.

Assim, o determinismo do meio natural, associado ao determinismo econômico, teriam condicionado um desenvolvimento social peculiar em Sorocaba:

*"Na cidade de Sorocaba, toda atividade era comandada pelas feiras de burros; a principal indústria era a dos objetos necessários aos tropeiros (...)*

*Os habitantes mais ricos eram estes alquiladores que partiam por cinco ou seis meses para o Sul, buscar tropas; vinham em seguida os hoteleiros: a cidade contava mais de cem hospedarias; finalmente os inumeros artezãos que trabalhavam sobretudo o couro (...)*

*A cidade era conhecida por sua vida libertina; os alquiladores de passagem ostentavam grande luxo, as casas de deboche eram numerosas"*<sup>7</sup>

O autor não especifica o momento histórico retratado, nem expõe as fontes que utiliza para avaliar a sociedade local. Os elementos indicados demonstram exagero na consideração do ambiente urbano: a hierarquia social determinada pelo comércio de

<sup>4</sup> Id., *ibid.*, p. 32.

<sup>5</sup> DEFFONTAINES, Pierre, As feiras de burros de Sorocaba. *Geografia*, São Paulo, 3, 1935, p. 263 – 270.

<sup>6</sup> Id., *ibid.*, p. 265.

<sup>7</sup> Id., *ibid.*, p. 267.

animais, a quantidade de hospedarias, o reconhecimento da cidade pela vida libertina – afirmações que dificilmente se sustentam na análise da documentação.

Mesmo assim, essa interpretação foi tomada por alguns estudiosos como retrato de uma condição social favorecida pelo comércio de animais. Em 1961, José Alípio Goulart citou esse trecho de Deffontaines numa intenção de legitimar a importância econômica e social das feiras de animais para a cidade<sup>8</sup>. Essa leitura corresponde à visão do comércio de animais como prática econômica estruturada e determinante do desenvolvimento histórico da cidade, e também serviria, nos anos seguintes, para apoiar os estudos sobre o “tropeirismo” e as feiras de Sorocaba.

A concepção de “ciclo do tropeirismo” já havia sido sugerida por Affonso de Freitas em 1925, mas a sua consagração data de 1950, com o artigo **O ciclo do luar**, de Alfredo Ellis Jr., que o definiu dessa forma:

*“O ciclo do luar nasceu com o ouro, na madrugada do século XVII e depois de uma vigência de mais de século e meio, morreu em 1875 mais ou menos, com o advento da ferrovia”<sup>9</sup>*

Interessante observar que o final desse ciclo econômico coincide com a retração das feiras, após a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1875. A feira era o termômetro de todo o comércio de animais no centro-sul, pois a cidade se firmou, ao longo do século XIX, como o principal mercado paulista de muares. A sua decadência sinalizaria, também, o final desse “ciclo econômico”.

A importância do “ciclo do luar” é explicada em função dos demais ciclos da economia brasileira: ela residiria na *“possibilitação dos “ciclos econômicos” do ouro, do açúcar paulista e da Baixada Fluminense, bem como do café”*<sup>10</sup> Essa interpretação reforça a importância das feiras e concede à Sorocaba um lugar privilegiado no processo histórico brasileiro, destacando sua contribuição para os demais ciclos da economia nacional. Por esse motivo, foi utilizada por estudiosos sorocabanos para justificar o resgate da história local.

O principal historiador da região foi Aluisio de Almeida - pseudônimo utilizado pelo Cônego Luiz Castanho de Almeida -, autor da única síntese sobre a história da cidade: **História de Sorocaba** (1969). Nasceu em Guareí, São Paulo, em 1904. Em 1927, recebeu a ordenação sacerdotal, transferindo-se para Sorocaba. Entre 1929 e

<sup>8</sup> GOULART, José Alípio, **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**, Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

<sup>9</sup> ELLIS JR., Alfredo, **O ciclo do luar**. **Revista de História**, São Paulo, 1, p. 73-81, 1950, p. 73.

<sup>10</sup> Id., *ibid.*, p. 79.

1930, foi coadjutor na Igreja Matriz de Itapetininga, cidade que como a citada, sempre foi caracterizada pelo comércio redistribuidor de muares. Entre 1930 e 1933 foi pároco de Guareí, retornando para Sorocaba, onde permaneceu até sua morte em 1981.

Escreveu numerosos artigos sobre a história paulista e o comércio de animais no centro-sul. Nos últimos anos da década de 1930, iniciou uma pesquisa nos arquivos da Câmara Municipal de Sorocaba e no Arquivo do Estado, em busca de informações sobre o desenvolvimento histórico da cidade.

Dos estudos preliminares, resultou a publicação de uma série de crônicas sobre a história de Sorocaba a partir de março de 1940, no jornal local **Cruzeiro do Sul**. Segundo o autor, o incentivo para convertê-las em capítulos de uma síntese histórica veio com a fundação do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba em 1954, ao qual legou sua coleção de livros e toda sua produção em estudos genealógicos de famílias sorocabanas<sup>11</sup>

Mas somente em 1967, este conseguiu a verba necessária e valendo-se da colaboração particular de sócios e da tipografia do **Cruzeiro do Sul**, iniciou a publicação da obra, cuja data é 1969.

Aluísio de Almeida era, então, reconhecido como importante pesquisador da história local. Colaborava há muitos anos em jornais da cidade e havia publicado diversos artigos em revistas especializadas. Era respeitado como estudioso da história do sul paulista, dedicando-se especialmente ao estudo do comércio de animais na região, ao longo dos séculos XVIII e XIX.

Por volta de 1950, à época da publicação de **O ciclo do luar**, já havia publicado uma coletânea de documentos sorocabanos e um livro sobre a "Revolução Liberal" de 1842, além de artigos na **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, dedicados ao resgate das tradições paulistas e ao comércio de animais<sup>12</sup>. Tinha, portanto, contato com a produção sobre a história paulista: em **O ciclo do luar**, Alfredo Ellis citou um trabalho ainda inédito de Aluísio de Almeida sobre o cômputo dos animais passados pelo Registro de Sorocaba em diversos momentos do século XIX, mostrando esse intercâmbio<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> O Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba foi fundado em comemoração do aniversário da cidade, que em 1954 completaria 300 anos. O ano de 1654 é considerado, formalmente, como o de fundação do núcleo urbano, referindo-se à bênção da igreja matriz. Sobre a síntese da história local, ver: ALMEIDA, Aluísio de, **História de Sorocaba**, Sorocaba: Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba, 1969.

<sup>12</sup> Essas publicações estão relacionadas na Bibliografia.

<sup>13</sup> ELLIS JR, A., op. cit., p. 73.

Em seus primeiros textos, Aluísio de Almeida não apresentava o “tropeirismo” como conceito, mas aceitava a concepção de “ciclos” da economia paulista e interpretava a história de Sorocaba segundo a sua contribuição ao “bandeirismo” e ao comércio de animais. Na década de 1960, consolidou a sua abordagem teórica, chegando a formular o conceito de “tropeirismo sorocabano”, caracterizado pelas particularidades das feiras anuais de muares e decorrente do “ciclo do tropeirismo brasileiro”<sup>14</sup>. Nessa época, publicou três obras fundamentais para o estudo do comércio de animais em Sorocaba: **O tropeirismo e a feira de Sorocaba** (1968), **História de Sorocaba** (1969) e **Vida e Morte do Tropeiro** (1971). Na primeira delas, definiu, pela primeira vez, o conceito:

*“Pode considerar-se o tropeirismo um fenômeno quase universal, e de todos os tempos, desde a pré-história, porquanto o transporte terrestre, e por quadrúpedes domesticados pertence ou pertenceu a todos os continentes (...)”*

*Assim como o bandeirismo já foi dicionarizado e definido como o conjunto de fatos ligados às bandeiras, o tropeirismo é um complexo de fatos geográficos, históricos, sociais, econômicos e até psicológicos, relacionados com as tropas de transporte em todo o país.*

*(...)*

*Considerado como ciclo econômico e social tão somente (...), o tropeirismo é peculiar ao centro-sul do país e sucedeu ao bandeirismo, tendo coexistido paralelamente ou dependentemente dos ciclos da mineração, do açúcar e do café nessas regiões, até e à medida que o transporte a vapor e motorizado o foi substituindo<sup>15</sup>*

Nessa abordagem, o “ciclo do luar” ganha uma amplitude muito maior, extrapolando a econômica. Essa interpretação justifica, para o autor, a valorização da feira de Sorocaba como evento constituinte não só da economia, mas também da sociedade paulista, e será sobre esse último aspecto que se concentrará o seu trabalho a partir de então.

Observa-se, em Aluísio de Almeida, a influência de uma interpretação historiográfica corrente em meados do século, que buscava na sociedade e na cultura os elementos significativos do processo histórico. Em 1957, Sérgio Buarque de Holanda dedica um capítulo especial de **Caminhos e fronteiras** ao estudo da contribuição do “tropeiro” na formação da sociedade paulista. Mais uma vez atestando o contato de Aluísio de Almeida com a produção sobre a história paulista da época, no Prefácio o

<sup>14</sup> ALMEIDA, A. de, op. cit., p. 65.

<sup>15</sup> ALMEIDA, A. de, **O tropeirismo e a feira de Sorocaba**, São Paulo: Luzes Gráfica e Editora, 1968, p. 7 - 9.



autor agradece ao Cônego Luiz Castanho de Almeida, “autor, entre diversas obras publicadas, de um opulento estudo que ainda se conserva lamentavelmente inédito, acerca dos antigos tropeiros e feiras de Sorocaba”<sup>16</sup>. Provavelmente, tratava-se de **O tropeirismo e a feira de Sorocaba**, só publicado em 1968.

Sérgio Buarque de Holanda apresenta a feira de Sorocaba como ocasião para a emergência e afirmação política de uma categoria social mais burguesa: a dos “tropeiros”:

*“Com as feiras de animais de Sorocaba assinala-se, distintamente, uma significativa etapa na evolução da economia e também da sociedade paulista. Os grossos cabedais que nela se apuram, tendem a suscitar uma nova mentalidade na população. O tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor, em muitos pontos, do grande fazendeiro. A transição faz-se assim sem violência (...). O amor da pecúnia sucede ao gosto da rapina. Aqui (...) uma ambição menos impaciente do que a do bandeirante ensina a medir, a calcular oportunidades, a contar com danos e perdas. Em um empreendimento muitas vezes aleatório, faz-se necessária certa dose de previdência, virtude eminentemente burguesa e popular. Tudo isso vai afetar diretamente uma sociedade ainda sujeita a hábitos de vida patriarcais e avessa no íntimo à mercancia, tanto quanto às artes mecânicas. Não haverá aqui, entre parêntese, uma das explicações possíveis para o fato de justamente São Paulo se ter adaptado, antes de outras regiões brasileiras, a certos padrões do moderno capitalismo?”<sup>17</sup>*

Essa interpretação aponta a feira de animais como móvel da experiência capitalista e da mentalidade burguesa na capitania. Também define o “tropeiro” como categoria social inserida na evolução da economia e da sociedade paulistas. Essa leitura foi utilizada por Aluísio de Almeida para valorizar a história de Sorocaba. Em sua obra, a feira assumiu a condição de principal etapa do “tropeirismo” paulista, e o “tropeiro” a de representante da cultura sorocabana, caracterizado como um misto de condutor e empresário urbano:

*“O tropeiro de tropa chucra (sic), quase sempre “doublé” de fazendeiro e até de comerciante na cidade, é o representante de uma classe social equivalente à dos senhores da cana e do café. Sabe trocar a tenda, o leito de campanha (...) e o ponche do frio e da chuva, pelo seu palacete e salas empapeladas, sobrecasaca e pala de linho, e leito de jacarandá”<sup>18</sup>*

<sup>16</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de, **Caminhos e fronteiras**, Rio de Janeiro: José Olympio, 1957, p. viii.

<sup>17</sup> Id., *ibid.*, p. 158.

<sup>18</sup> ALMEIDA, A. de, **O tropeirismo**...op. cit.,p. 78-79.

A referência ao “tropeiro” de tropa xucra é para diferenciar o tipo social dentre as duas ordens de condutores: os de tropas arreadas ou cargueiras, e os de tropas soltas – ambos designados pelo mesmo termo, na época.

O autor identifica no “tropeiro” o representante de uma elite social equivalente à aristocracia rural, inexistente em Sorocaba, pois aí a monocultura de exportação era pouco difundida e predominava a produção de subsistência pela mão-de-obra livre. Essa identificação não diz respeito aos condutores de mulas cargueiras, espalhados por todo o Brasil. Eles exerciam funções distintas do negociante de mulas xucas. O condutor de tropa arreada era o que alugava o serviço de transportar mercadorias, e não o comerciante de animais tangidos do sul.

Na perspectiva do autor, essa é a diferença fundamental na análise da contribuição sorocabana ao desenvolvimento econômico e social da Nação, pois a condução de tropa arreada não proporcionava enriquecimento nem projetava o centro urbano na economia brasileira. O comércio de animais é concebido como a principal atividade local nos séculos XVIII e XIX, e condição para o desenvolvimento industrial da cidade. As feiras teriam permitido, ao longo dos anos, a acumulação de capital e também o preparo da população para iniciativas empresariais ousadas<sup>19</sup>.

A industrialização é interpretada como consequência do enriquecimento urbano permitido pelas feiras e de um traço de caráter típico do sorocabano. O espírito de iniciativa seria uma herança do heroísmo bandeirante, preservada, na leitura de Alúcio de Almeida, pelos “tropeiros” sorocabanos.

O “tropeirismo” assume, assim, uma importância fundamental no desenvolvimento histórico de Sorocaba, ligando o passado heróico ao progresso industrial.

Essa interpretação serve de base para estudos posteriores sobre a história local, que buscam resgatar o “tropeiro” como símbolo da identidade sorocabana. Em 1971, Alúcio de Almeida publica uma obra específica sobre o assunto – **Vida e Morte do Tropeiro** -, recheada de citações de documentos do século XIX, com a intenção de justificar a existência dessa categoria social e sua importância econômica e cultural na sociedade sorocabana. Ela é identificada ao habitante da cidade envolvido com o comércio de tropas, tanto na condução e venda direta no mercado local como no financiamento indireto a comerciantes de outras partes. E, dado importante:

---

<sup>19</sup> “Da intensidade do comércio na época das feiras e do espírito de iniciativa dos sorocabanos nasceram, em 1852, com Manuel Lopes de Oliveira, o primeiro tecido de algodão a vapor, e com Francisco de Oliveira e Abreu a criação do bicho da seda e o tecido”. Id., *ibid.*, p. 45.

independente de outras ocupações ou profissões que esses homens pudessem ter na localidade. Assim, são relacionados como “tropeiros” sorocabanos: proprietários, comerciantes, ourives, clérigos, capitalistas<sup>20</sup>.

Enquanto componente de um “ciclo econômico”, o “tropeiro” sorocabano aparece como categoria restrita a um período histórico, demarcado pelo surgimento e decadência das feiras de animais: de meados do século XVIII, época de instalação do Registro de Animais de Sorocaba, até 1897, quando o surto de febre amarela afastou definitivamente da cidade os compradores e os vendedores de tropas. Nessa época, o Registro local estava extinto desde 1891, e o comércio de animais no Estado de São Paulo estava em franca decadência, afetado pelo transporte ferroviário.

Essa leitura influenciou os estudos sobre a história local realizados nos anos seguintes por um grupo de pesquisadores sorocabanos, empenhados em preservar a memória histórica da cidade. Seguindo a postura teórica de Aluísio de Almeida, eles reconhecem o “tropeirismo” como a principal fase da economia e da sociedade local e defendem o resgate do “tropeiro” como representante da identidade histórica sorocabana.

Vera Ravagnani Job, em artigo que abre o caderno especial da Academia Sorocabana de Letras sobre o “tropeirismo” e a identidade cultural de Sorocaba, postula que

*“(…) os tropeiros e as tropas desempenharam no Brasil e na América, um papel dos mais relevantes, quer como realizadores do progresso econômico quer como incentivadores da unidade nacional. Se, em meados do século XVIII, quando teve início este significativo ciclo histórico, coube a nós sorocabanos o privilégio de servir de entreposto de mercadoria altamente desejada e de local de encontro não só de brasileiros de todas as regiões como de estrangeiros, cabe-nos agora, a responsabilidade de divulgar junto às novas gerações, a grandiosidade de sua obra, a pujança de sua figura intemorata, para que todos juntos possamos reverenciar o Tropeiro, o lídimo representante de nossa gente, o homem simples que de modo efetivo, consolidou a tarefa do Bandeirante, refazendo a conquista e a posse da terra em cada viagem, e promoveu, com o entrecruzar de mercadorias e notícias, a unidade nacional”<sup>21</sup>*

Nesse trecho, observam-se os elementos teóricos propostos pelos primeiros estudiosos do comércio de animais: a concepção do “tropeirismo” como ciclo histórico inserido no processo de construção da Nação, e a identificação do “tropeiro”

<sup>20</sup> ALMEIDA, Aluísio de, **Vida e Morte do Tropeiro**. São Paulo: Martins, 1971.

<sup>21</sup> JOB, Vera Ravagnani, Origens e importância do ciclo do tropeirismo. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba: ASL, p. 5-10, mai/1983.

com o sorocabano. Perspectiva que permite o resgate do passado para cristalizar uma identidade cultural à cidade.

O conceito do “tropeirismo” possibilita, nesses estudos, a identificação do “tropeiro” como categoria representativa de uma condição econômica, política e cultural da sociedade paulista em relação à integração nacional e particulariza a contribuição de Sorocaba nesse processo. Assim, o “tropeiro” se firma como representativo de uma condição urbana.

No ano seguinte, Vera Job destaca a contribuição do “tropeiro” para o amadurecimento político da Nação, relacionando o “tropeirismo” ao liberalismo:

*“Pela sua coragem e pelo denodo com que enfrentava as peripécias de uma vida rigorosa (...), o tropeiro ligou e manteve vivos os núcleos urbanos isolados, representando efetivamente o consolidador das fronteiras nacionais. O desejo de emancipação e de liberdade, os sentimentos surdos de revolta contra a opressão (...) avultavam no tropeiro (...); esses homens do descampado (...), onde quer que andassem, deixavam sempre idéias liberais”.*<sup>22</sup>

Essa interpretação é, também, a do grupo de pesquisadores da história local que se dedica, desde a década de 1970, à recuperação da memória histórica de Sorocaba. Dentre eles, Adolfo Frioli, Mário Mattos, Geraldo Bonadio, Rogich Vieira, autores de trabalhos sobre o “tropeirismo” e a feira de Sorocaba, que reforçam a leitura proposta por Aluísio de Almeida. Uma importante contribuição desses estudiosos foi o mapeamento de novos materiais de pesquisa, como relatos de viajantes estrangeiros do século XIX, jornais locais e a crônica do escritor sorocabano D’Abreu Medeiros – **Curiosidades Brasileiras** (1864) -, que retrata a feira de animais e o modo de vida dos condutores e comerciantes de tropas.

Parte dessas fontes também foram estudadas na fase inicial de pesquisa, e serviram para identificar alguns problemas conceituais nos textos historiográficos. O termo “tropeirismo” não aparece nos documentos de época, e o designativo “tropeiro”, quando mencionado, se refere tão somente à ocupação do indivíduo em tanger tropas cargueiras ou xucras. Nesse último caso, a população sorocabana da época geralmente o identificava como condutor ou negociante de animais proveniente das províncias do sul, portanto não residente na cidade, nem caracterizado como “sorocabano”.

<sup>22</sup> JOB, Vera Ravagnani, Algumas considerações sobre o ciclo do ouro e o tropeirismo. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba: ASL, mai/1984, p. 10 – 14.

Uma das raras descrições da feira de animais no século XIX, a de D'Abreu Medeiros, mostra o "tropeiro" como aquele que vem a Sorocaba trazer suas tropas, residente nas províncias do sul, e não o morador da cidade que sai em busca de animais. Esse, em geral, é identificado por outras ocupações que exerce, ou simplesmente como "negociante" – indicativo de uma multiplicidade de práticas comerciais, inclusive da venda de tropas, na cidade, pois o comércio de animais era uma atividade sazonal, que permitia o investimento em outros negócios, como a lavoura ou o comércio urbano, e não constituía prática exclusiva da população local.

A análise documental revelou, também, a fragilidade do conceito de "ciclo econômico" na avaliação do desenvolvimento histórico da cidade. O "tropeirismo", tomado como atividade econômica determinante da condição urbana, não explica as especificidades locais e as implicações do comércio de animais sobre a ocupação e a organização do espaço, e os usos da cidade. Por outro lado, minimiza a contribuição das demais atividades produtivas da região, como a produção de gêneros alimentícios, a monocultura da cana e do algodão.

É insuficiente para explicar a coexistência do comércio de animais com a industrialização incipiente de meados do século, bem como a iniciativa de setores urbanos, ligados a esse comércio, em levar a ferrovia para Sorocaba em 1870. Enfim, descarta a análise minuciosa sobre as condições particulares do desenvolvimento urbano e do comércio local de animais para privilegiar a contribuição de Sorocaba à expansão, integração política e incremento econômico da Nação.

Os estudos realizados incentivaram a pesquisa de outros documentos e de uma bibliografia mais ampla, após a conclusão do projeto de Iniciação Científica em 1991. Dessas leituras, firmou-se a hipótese de que o comércio local de animais só poderia ser analisado enquanto atividade imbricada ao desenvolvimento urbano. Era preciso explorar suas implicações sobre a ocupação e o ordenamento do espaço, bem como sobre os usos que dele fazia a população local e os condutores de tropas. Essa abordagem permitiria resgatar essa atividade comercial em sua dinâmica, e revelaria aspectos do desenvolvimento histórico de Sorocaba até então avaliados sob a luz do "tropeirismo".

Em 1995, tendo ingressado no programa de Pós-Graduação deste Departamento de História e contando com a orientação da Professora Dra. Raquel Glezer, desenvolvemos novo projeto de pesquisa, bem mais amplo, cujo propósito era estudar o comércio de animais em relação ao desenvolvimento urbano de Sorocaba. O

título do projeto, provisório, continuava sendo **O comércio de animais e a feira de Sorocaba: tropas, tropeiros e vida urbana no século XIX**.

Nesse momento, foi necessário estabelecer alguns parâmetros de pesquisa. O estudo do desenvolvimento urbano, além de exigir uma bibliografia apropriada, requeria a verificação de uma documentação político-administrativa até então não estudada, como as "Atas da Câmara Municipal" e os **Códigos de Posturas**. A periodização, que antes era determinada pela emergência e pelo declínio das feiras de animais – em termos gerais, o século XIX – foi se restringindo ao período imperial, em virtude das particularidades políticas dessa fase em relação ao processo de afirmação da Nação independente. Foi durante o Império que a cidade se firmou como principal mercado paulista de muares, constituindo-se também no mais importante centro de arrecadação de impostos provinciais sobre o trânsito de tropas.

O caminho escolhido para abordar a relação entre o comércio local de animais e o desenvolvimento urbano foi através da exploração da documentação político-administrativa. As "Atas da Câmara Municipal de Sorocaba", os "Livros de Termos de Arruamento" e os **Códigos de Posturas Municipais** são fontes ricas para estudar aspectos da organização local relacionados ao comércio de tropas, permitindo acompanhar elementos próprios desse comércio e da feira de animais ao longo do período imperial.

Com exceção dos **Códigos de Posturas, Regulamentos especiais e Aditivos** relativos ao período 1865 – 1887, que foram publicados, os demais documentos da Câmara Municipal se encontram em manuscrito. Existem algumas lacunas nas séries pesquisadas. Os livros de "Atas" estudados, entre dezembro de 1818 e novembro de 1889, são lacunares para os seguintes períodos: de 9 de março de 1825 a 29 de abril de 1833 (8 anos), de 20 de fevereiro de 1836 a 20 de maio de 1838 (2 anos) e de 4 de novembro de 1856 a 24 de outubro de 1864 (8 anos).

Os "Livros de Termos de Arruamento", que permitem acompanhar a ocupação urbana, só foram encontrados para o período 1845 – 1877.

Essa documentação, no entanto, não foi suficiente para explorar as condições do trânsito de animais pelo centro urbano. Ela não revela dados sobre o volume de tropas passadas pelo Registro e sobre o envolvimento da elite local com a arrecadação e o controle da cobrança de impostos sobre animais. Foi preciso recorrer a uma outra série documental, também manuscrita e particularmente de difícil manuseio por se achar infestada de inseticida tóxico: os livros do Registro de Sorocaba,

erroneamente indicados como "Barreira de Sorocaba" no Arquivo do Estado de São Paulo, onde estão guardados para o período 1826 – 1891.

Dentre os diversos documentos dessa série, foram estudados os "Livros do Novo Imposto dos Animais", único material da coleção que permite arrolar o volume da arrecadação de impostos e verificar dados sobre a quantidade de animais passados durante um período longo: entre 1826 e 1883. Essa documentação também permite observar a relação entre o Registro de Animais, como instituição diretamente ligada ao governo provincial, e o poder local. Em confronto com as "Atas da Câmara Municipal", ela mostra a importância política e financeira da arrecadação de impostos para a expansão e o incremento urbanos.

Para melhor compreender a ocupação e organização do espaço urbano, foram buscadas plantas antigas de Sorocaba junto às instituições de pesquisa. Não foi encontrada nenhuma para o século XIX, embora haja referência da elaboração e entrega de uma planta da cidade à Câmara Municipal, em 1874<sup>23</sup>. Para a elaboração das plantas de Sorocaba de 1820, 1840, 1860 e 1889, apresentadas neste trabalho, foi utilizada como base a mais antiga que foi encontrada: a de 1901. Trata-se de um levantamento do traçado urbano feito pela Intendência Municipal da época para a Repartição de Água e Esgoto da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado, a fim de informá-la sobre as ruas ainda não contempladas com o encanamento de água e esgoto. O documento que acompanha o original, guardado pelo Arquivo do Estado de São Paulo, mostra que já havia sido elaborada uma planta da cidade em 1893, na ocasião em que foi apresentado à Repartição o projeto de ampliação da rede de água e esgoto, como se pode verificar no Anexo deste trabalho. Infelizmente, esse primeiro desenho não foi encontrado.

A elaboração das plantas de Sorocaba para 1820, 1840, 1860 e 1889 tem o objetivo de indicar os aspectos espaciais do desenvolvimento urbano. Elas não pretendem retratar uma realidade absoluta, mas facilitar a compreensão da expansão urbana. A utilização de um desenho-base feito muitos anos mais tarde é um expediente anacrônico, que arrisca toda a intenção da proposição se tomado como fundamento para a análise, e não como mera ilustração. Mas ela se justifica desde que serviu, apenas, para indicar a localização provável das ruas e logradouros conhecidos ou em processo de urbanização, que foram compilados, sobretudo, nos documentos da Câmara Municipal.

---

<sup>23</sup> "2ª Sessão ordinária a 14 de Julho de 1874". Anais da Câmara Municipal de Sorocaba, MHS, livro 79, fôlio 145 v.

A documentação, bastante extensa, era limitada quanto ao caráter formal de sua confecção: ela se restringia à organização político-administrativa de duas instituições locais – a Câmara Municipal e o Registro –, e embora permitisse explorar o desenvolvimento urbano, não mostrava aspectos importantes da sociedade local que concorriam, também, para a dinâmica urbana.

Nesse sentido, foram estudados os periódicos sorocabanos publicados durante o império. Eles permitem um diálogo constante com as questões discutidas em Câmara, muitas vezes apresentando elementos importantes para a compreensão das deliberações do poder municipal. A imprensa local, embora tivesse tido início em 1842 com a publicação de uma efêmera folha política durante a denominada “Revolução Liberal”, desenvolveu-se na segunda metade do século XIX. Dos 14 títulos de periódicos publicados até o final do Império, foram encontradas séries quase completas, faltando apenas um título não localizado: o **Cometa**, órgão do partido liberal da cidade, de 1852, e cuja indicação aparece no **Almanaque de Sorocaba** para 1950<sup>24</sup>.

Os estudos realizados mostraram o comércio de animais em sua dinâmica urbana, revelando suas implicações sobre a ocupação e o ordenamento do espaço, sobre a organização administrativa do ambiente urbano e sobre os usos e costumes da população local. Indicaram, também, alguns problemas na avaliação da feira de mueres – também designada na documentação como “feira de animais” ou “feira de Sorocaba”, razão por que essas diferentes expressões são utilizadas indiferenciadamente neste trabalho – como evento decorrente do comércio de animais no centro-sul ou do “tropeirismo”, tal como interpreta a historiografia. A feira aparece na documentação como um atributo local, e embora se justificasse pelo comércio de animais da região, não era exclusivamente dessa atividade que retirava seu propósito. Ela servia essencialmente à economia urbana, e se caracterizava pelo aproveitamento da grande afluência de compradores e vendedores de tropas para a exploração de diversos setores comerciais e serviços, tais como a fabricação e o comércio de artigos de montaria, a instalação de oficinas de arreios, de lojas de ferragens, a oferta de serviços especializados no trato de animais. Também atraía mercadores ambulantes, artistas, companhias de espetáculos públicos e profissionais como dentistas, retratistas e médicos, que aproveitavam a

---

<sup>24</sup> Sobre o primeiro periódico local, comenta o Almanaque: “Cabe a Sorocaba a primazia da imprensa no Interior paulista, pois o primeiro jornal publicado fora da capital foi “O Paulista”, órgão oficial da revolução de 1842, dirigido e redigido pelo senador e ex-regente do Império, padre Diogo Antonio Feijó. Desse jornal, cujo valor histórico é imenso, foram publicados quatro números, o primeiro datado de 27 de maio”. PREVITALI, Arlindo (org.), **Almanaque de Sorocaba**, Itu: Macedo, 1950, p. 36.



ocasião para oferecer seus produtos e préstimos. Essas atividades atraíam capital para a cidade e estimulavam o incremento do mercado urbano.

Nos textos de época, a feira emerge como um evento singular de Sorocaba, favorecido pela afluência periódica de pessoas para o comércio de animais da região, mas não condicionado exclusivamente a essa prática. Isso explica a sua sobrevivência como evento comercial importante da cidade, apesar da decadência da venda de tropas, a partir de meados da década de 1870. Diversas práticas urbanas freqüentes em época de feira continuaram a ser realizadas na cidade nos períodos de maior comercialização de tropas na região, e mesmo após a extinção do Registro de Sorocaba em 1891. O comércio de animais, mesmo em decadência, ainda estimulava a realização das feiras na cidade, menos pela contribuição efetiva de capital do que pela sua consolidação como instrumento da economia urbana.

A feira se desenvolveu atrelada ao processo de urbanização ao longo do Império, e representava para a população local a principal ocorrência do mercado urbano. Esse significado foi construído ao longo do período imperial, e de forma estreitamente relacionada à afirmação do Estado Nacional. Após a Independência, a preocupação com a unidade territorial e com a legitimação política do Império condicionou a centralização do poder e a decorrente limitação da autonomia dos potentados locais. A partir da Lei de 1º de Outubro de 1828, as Câmaras Municipais foram reduzidas a corporações administrativas, cumpridoras das determinações legais emanadas do governo central. As modificações na ordem política, entretanto, não se realizaram sem conflitos, reivindicando os grupos dominantes das diferentes regiões do Império a participação no governo.

Nas primeiras décadas, definiram-se políticas conciliatórias entre as diferentes esferas de poder: a local, a provincial e a imperial. O resultado foi a constituição de uma estrutura hierárquica de poder, com lugares definidos de representação para diferentes grupos regionais.

No âmbito urbano, a camada dominante da sociedade sorocabana, que pela ausência de uma aristocracia rural era composta por ricos negociantes de fazendas secas e de tropas, continuou no controle da administração municipal, auferindo disso a garantia de vantagens, como: o controle sobre a doação de terrenos urbanos, da regulamentação dos usos do espaço, da cobrança de impostos municipais, da criação de posturas.

Também assegurou a administração do Registro de Animais, após a extinção do sistema de arrematação dos impostos sobre o trânsito de tropas em 1826. O

que era particularmente vantajoso para esse mesmo grupo de negociantes locais, envolvidos direta ou indiretamente com o comércio de animais.

Dessa forma, foram mantidas sob o domínio do mesmo grupo social apesar da limitação da autonomia política, as duas principais instituições administrativas da localidade: a Câmara Municipal e o Registro.

Nos anos seguintes, o Registro de Sorocaba, devido à sua localização estratégica – no centro urbano e em região de acesso facilitado às províncias do sul – centralizou o controle da entrada de animais na província e se consolidou, a partir de 1851, como o único Registro de Animais paulista, cuja atividade se estenderia até o início da República, em 1891. Essa condição da instituição fortaleceu a representatividade política e também econômica de Sorocaba, através da arrecadação de impostos sobre o trânsito de tropas.

As descrições de viajantes estrangeiros, de Almanques e de compilações histórico-geográficas sobre o Império e sobre a província de São Paulo apontam essa arrecadação como a principal contribuição de Sorocaba para a província e o comércio de animais como a atividade econômica dominante da população, sugerindo essas duas práticas como as funções da localidade na organização política<sup>25</sup>.

No processo de organização do Estado Nacional, a valorização do núcleo urbano através do controle do trânsito e arrecadação de impostos sobre animais representava a condição de ascensão política local. Esse reconhecimento se enraizou na população urbana, influenciando o desenvolvimento da cidade em seus aspectos econômico, político e social. A feira de animais foi produto desse processo. Favorecida pela passagem das tropas, emergiu desse contexto – e na ausência de atividades produtivas que assegurassem o destaque da localidade – como importante evento mercantil. Ela representava a capacidade da população urbana de assimilar o comércio de animais da região e de transformar a afluência de pessoas para esse comércio em uma ocasião festiva e lucrativa. Sua constituição como evento urbano se explica, assim, pelo caráter do envolvimento da população com a passagem, o trato e a venda dos animais, e pelas condições da organização administrativa durante o Império.

O estudo da documentação indica, pois, a necessidade de inverter o foco de análise proposto pela historiografia na avaliação do comércio local de animais. Aquele, considera a cidade como o lugar de realização das feiras, supondo-a como produto da comercialização de tropas ou do “tropeirismo”. O desenvolvimento urbano, considerado como objeto de estudo, permite revelar o trânsito, a venda de tropas e as atividades

---

<sup>25</sup> Os textos que abordam a cidade de Sorocaba nessa perspectiva estão indicados na bibliografia.

urbanas relacionadas à feira - geralmente interpretados pela historiografia como práticas igualmente representativas de um ciclo histórico – com significados diferenciados no ambiente urbano.

O propósito deste trabalho é buscar esses significados. A inversão da perspectiva de abordagem possibilita revelar aspectos ainda não explorados nos estudos históricos, indicando novos caminhos de pesquisa. A periodização é ampla e privilegiadamente política, a documentação extensa e a bibliografia – dividida entre registros de época e textos historiográficos – bastante variada. Foi preciso estabelecer critérios para análise desse material, que permitissem não só o cruzamento entre fontes e bibliografia, mas também o mapeamento das principais questões locais que envolviam o trânsito e o comércio de animais da região, sem o risco de cair em generalizações que escapassem às particularidades de cada momento político. Como utilizo material manuscrito e impresso, evito modernizar os textos e mantenho a grafia original, garantindo assim as condições particulares da produção de cada documento.

No primeiro capítulo, são tratadas as singularidades da organização política relativas às duas principais instituições do poder local – o Registro de Animais e a Câmara Municipal. Elas situam o desenvolvimento urbano no contexto provincial e imperial.

O segundo capítulo resulta de uma avaliação detalhada das condições de ocupação do espaço e de expansão urbana ao longo do Império. São propostos quatro recortes na periodização, para facilitar a compreensão. Eles são apresentados em conjunto com quatro plantas de Sorocaba, cada uma representando momentos distintos da expansão urbana: 1820, 1840, 1860 e 1889. Para a definição desses recortes, foram consideradas duas ordens de implicações, interligadas entre si: a política, relativa a momentos específicos da administração imperial e provincial, e a econômica, relativa ao trânsito e comércio de tropas nessas décadas.

Essa análise mostra a dinâmica da ocupação e ordenamento do espaço urbano, revelando significados do trânsito, do comércio e da feira de animais para o desenvolvimento local.

O terceiro capítulo é dedicado à análise do comércio urbano em período de feira de animais. São estudadas as condições do abastecimento local, na tentativa de identificar novos elementos que ajudem a entender o papel das feiras no desenvolvimento urbano. Também são analisadas as práticas urbanas freqüentes em época de intensa passagem de tropas, tais como o comércio ambulante, os espetáculos

públicos, a vinda de dentistas, retratistas e relojoeiros, as oficinas e serviços ligados ao trato de animais.

Emerge, dessa perspectiva, a inter-relação entre o comércio de animais e o desenvolvimento urbano, instigando a reavaliação da leitura proposta pela historiografia local. Na Conclusão deste trabalho, são retomadas as questões mais específicas sobre o “tropeirismo” e a história de Sorocaba, na tentativa de compreender as condições em que essa interpretação foi resgatada dos textos de história paulista das primeiras décadas do século e quais os seus propósitos. Dessa forma, ela própria é contextualizada no desenvolvimento urbano. Essa avaliação final pretende redimensionar a contribuição dos estudos históricos sobre o comércio e a feira de animais no século XIX, e indicar novas possibilidades de pesquisa sobre o desenvolvimento urbano de Sorocaba.

## **CAPÍTULO 1**

### **AS INSTITUIÇÕES DO PODER EM SOROCABA**

*Resumo:*

O capítulo avalia o Registro de Animais e a Câmara Municipal como instituições relacionadas à organização do poder imperial e à consolidação de uma ordem política local, estreitamente envolvida com a passagem e o comércio de tropas na região. Para tanto, considera as condições de ocupação inicial de Sorocaba, em relação ao desbravamento da porção sul e aos primórdios da comercialização de animais.

O enfoque proposto para recuperar o desenvolvimento urbano de Sorocaba durante o Império privilegia o caráter institucional. Partindo da documentação do Registro de Animais e da Câmara Municipal, busco relacionar as práticas ligadas ao trânsito e comércio de animais com a regulamentação de alguns aspectos da vida urbana, como o ordenamento do espaço, a implantação de melhoramentos modernizadores do ambiente urbano, a orientação dos usos da cidade.

Esse foco de análise exige a avaliação prévia do papel político representado por essas duas instituições ao longo do Império, em relação tanto à constituição do poder provincial, ao qual estavam diretamente subordinadas, quanto ao poder local.

Este capítulo está subdividido em três partes. Na primeira, considero as condições gerais de ocupação inicial da região de Sorocaba e sua ligação com o desbravamento e ocupação dos campos do sul do Brasil. Na segunda e na terceira partes, abordo respectivamente o Registro de Animais e a Câmara Municipal, visando analisá-los enquanto instâncias político-administrativas significativas da condição urbana de Sorocaba ao longo do Império.

## 1.1 - A OCUPAÇÃO DE SOROCABA E O DESBRAVAMENTO DO SUL

Sorocaba era núcleo de povoamento desde a primeira metade do século XVII, quando o paulista de Parnaíba, Baltazar Fernandes, possuidor de uma extensa sesmaria às margens do rio Sorocaba, ali se instalou com a família e cerca de 500 índios escravizados, na altura da foz do atual córrego Lageado, então chamado do Moinho, para fundar um novo povoado.

A região era conhecida desde os fins do século XVI, quando Afonso Sardinha descobriu as minas de ferro do morro de Araçoiaba, instigando o governador-geral D. Francisco de Sousa a iniciar a instalação de equipamentos para uma fábrica de ferro, motivando a fundação de um povoado nas proximidades, por volta de 1599 – 1600, a vila de Nossa Senhora do Monte Serrat.

Mas o isolamento da fábrica e a falta de pessoal capacitado para a produção fez fracassar essa primeira investida. Como consequência, o povoado se esvaziou nos anos seguintes e muitos se transferiram para uma área distante cerca de três léguas, mas mais adequada às necessidades de sobrevivência: os campos do Itavuvu, à margem do rio Sorocaba, para onde foi trasladado o pelourinho e estabelecida a vila de São Felipe.

Baltazar Fernandes se estabeleceu mais ao sul desse povoado, e, planejando a fundação de uma nova vila, fez construir uma capela na parte alta da margem esquerda do rio Sorocaba, dedicando-a a Nossa Senhora da Ponte. O novo núcleo atraiu parte da população de São Felipe e prosperou. Em 1661, ele enviou uma petição ao governador-geral da Repartição do Sul, Salvador Correa de Sá e Benevides, solicitando nova transferência do pelourinho de São Felipe para o povoado de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, o que foi aprovado por Provisão de 3 de março de 1661: residiam na vila, então, mais de trinta casais.

A população era composta, basicamente, por pessoas livres pobres e escravos índios, que cultivavam gêneros de subsistência. As famílias mais ricas e poderosas – geralmente aparentados de Baltazar Fernandes – investiam nas expedições de caça ao gentio, em direção aos sertões do centro-sul do Brasil.

Aluísio de Almeida identifica o final do século XVII como o período áureo das expedições sorocabanas dirigidas para os sertões de Cuiabá e Goiás. Lembra o nome de sertanistas como João Antunes Maciel, Pascoal Moreira Cabral, André de Zunega e Braz Mendes Pais, primeiros moradores da região. Alguns de seus

descendentes, ao longo da primeira metade do século XVIII, continuaram o desbravamento do Mato Grosso e Goiás. Outras expedições se organizaram exclusivamente em busca de metais preciosos, estimuladas pela descoberta do primeiro ouro de Goiás por volta de 1690, por Manuel Correia, morador em Sorocaba. Em 1699, a região além-Paranapanema, em direção aos campos de Curitiba, foi desbravada por Pascoal Moreira Cabral e Miguel Sutil de Oliveira, que ali encontraram algum ouro. Fernão Dias Falcão, parnaibano residente em Sorocaba, descobriu minas de ouro em Pitangui (MG) em 1715, lá ocupando postos de autoridade<sup>1</sup>. Em 1719, ele foi nomeado o primeiro capitão-mor de Sorocaba, quando também exercia os cargos de juiz ordinário e dos órfãos. Em 1724, voltou para Cuiabá sendo nomeado, dois anos mais tarde, provedor da Real Fazenda e dos quintos.

Além de Fernão Dias Falcão, outros dois capitães-mores de Sorocaba foram sertanistas: Gabriel Antunes Maciel (1723 - 1734) e José de Barros Lima (1742 - 1760). Gabriel, que em 1718 participou da expedição ao Cuiabá, em 1721 propôs ao governador da capitania paulista descobrir um caminho por terra ao Rio Grande (Paraná), partindo de Sorocaba. Em 1728, atingiu o alto Paraguai Diamantino, vindo a falecer em 1734, no rio Paraguai, em combate aos índios parecis.

O português José de Barros Lima foi capitão-mor de Sorocaba até cerca de 1760. Segundo Aluísio de Almeida, em seu inventário consta que *“teve uma vida agitada, minerador no Paranapanema, negociante e sumiu para o sul sem dar sinal de si”*.<sup>2</sup>

É notável que esses capitães-mores tenham exercido seus postos enquanto sertanistas. O envolvimento com descobertas e exploração de jazidas antes de receberem suas patentes militares indica a preocupação do governo metropolitano em controlar núcleos propagadores de bandeiras. Em teoria, a nomeação exigia a permanência do capitão-mor em Sorocaba, mas na prática isso não acontecia. Enquanto participavam de expedições, deixavam um preposto na vila. Aluísio de Almeida observa que a localidade praticamente se esvaziara na década de 1720:

*“Toda a gente fôra para Cuiabá em 1721. O próprio juiz ordinário não venceu o impacto. Largou a vara a um canto. O governador Rodrigo Cesar escrevia à Câmara, ninguém respondia. Por fim*

<sup>1</sup> Segundo Azevedo Marques, foi *“juiz ordinario e dos orphãos, provedor da fazenda dos defuntos e ausentes”*. MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, **Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1980, v. 1, p. 265.

<sup>2</sup> ALMEIDA, A. de, **História de Sorocaba**, op. cit., p. 143.

*Braz Mendes, antigo vereador, assumiu a vara e respondeu: não ia a palácio porque não montava a cavalo, estava obeso*<sup>3</sup>

Em 1721, Fernão Dias Falcão estava ausente, envolvido em expedições ao Cuiabá. Na vila, não deixara nenhum preposto, e a Câmara se encontrava acéfala. A defesa da vila não preocupava nem ao menos o obeso vereador.

Contava a vila com poucos moradores, algumas casas espalhadas e poucas ruas – a principal, a de São Bento, era delimitada no alto pela igreja e convento beneditino, edificado em cumprimento da condição de doação da capela em 1661, e na parte baixa, na extremidade oposta, pela ponte que dava acesso à estrada para São Paulo. Em 1767, pouco mais de um século após a fundação, a vila possuía apenas quarenta fogos, sugerindo um pequeno crescimento populacional. Os moradores estavam, na maioria, dispersos nos bairros do entorno<sup>4</sup>. Eram, geralmente, lavradores pobres, que cultivavam milho, feijão, mandioca e demais alimentos para consumo local<sup>5</sup>.

Na vila residiam os comerciantes e artesãos, cujas atividades eram favorecidas pela freqüente passagem de viajantes que seguiam para as partes do sul ou de Goiás e Minas Gerais.

Esse uso da localidade influenciou o seu desenvolvimento. Desde meados do século XVII que a Coroa portuguesa buscava estabelecer um centro de comércio no extremo sul. Interessava-lhe explorar o intenso comércio da colônia espanhola no estuário do Prata, atraindo para os cofres reais parte do cobiçado metal extraído em Potosí.

Em 1680, numa ousada expedição, os portugueses fundaram a Colônia de Sacramento, logo transformada em território de disputa com a Espanha. O longo conflito, diplomaticamente resolvido em 1777, mostrou a Portugal as dificuldades de implementar a colonização das zonas de fronteira. Em meados do século XVII, as expedições sertanistas levaram à fundação de núcleos de povoamento na parte sul da capitania paulista: Paranaguá e Curitiba em 1648, fundadas pelo capitão Eleodoro Ébano Pereira e pelo capitão-mor Gabriel de Lara, moradores em Parnaíba, e Laguna em 1684, fundada

---

<sup>3</sup> Id., *ibid.*, p. 53.

<sup>4</sup> Dos 1066 fogos relacionados na Lista Nominativa de 1767, 1026 estavam distribuídos em catorze bairros, que cobriam uma área bastante extensa, atingindo os atuais municípios de Itapetininga, Paranapanema e Sarapuí, ao sul de Sorocaba e em direção ao Estado do Paraná. Maços de população – Sorocaba. São Paulo, DAESP, rolo 188

<sup>5</sup> Carlos de Almeida Prado Bacellar estudou a população sorocabana nos séculos XVIII e XIX, e verificou a importância da lavoura de alimentos para a manutenção do núcleo urbano. BACELLAR, Carlos de Almeida Prado, **Família e sociedade em uma economia de abastecimento intero (Sorocaba, séculos XVIII e XIX)**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1994.



por Domingos de Brito Peixoto, de São Vicente – cidades hoje pertencentes aos Estados do Paraná, as duas primeiras, e ao de Santa Catarina, a terceira.

Essas frentes de ocupação serviam para efetivar o domínio português sobre um território pouco conhecido e ameaçado pela penetração espanhola. A doação de sesmarias na região foi expediente para estimular a colonização. A existência de cavalos, mulas e bois em estado selvagem naqueles campos atraía o interesse dos desbravadores paulistas, que passaram a constituir as primeiras estâncias de criação de gado em princípios do século XVIII.<sup>6</sup>

Dadas as condições naturais da região – clima ameno, relevo suave e vegetação de pastagem – e a abundância de animais, era relativamente fácil estabelecer uma fazenda de criação: exigia instalações modestas – cercos de campos, galpões, cochos – e pouca gente para tratar do gado.

Essa ocupação preliminar atendia as necessidades de um mercado em expansão. Os animais eram negociados com os fazendeiros do planalto e com a população das minas de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Nas primeiras décadas do século XVIII, devido o afluxo populacional para a região mineradora, a demanda aumentou consideravelmente.<sup>7</sup>

Dentre as cavalgadas, a mula era mais adequada para cumprir a árdua tarefa de abastecer a população das minas, sendo mais resistente que o cavalo e capaz de suportar melhor as dificuldades dos caminhos, geralmente de fácil erosão, com encostas íngremes, pontes frágeis, sinuosos e cheios de cascalhos cortantes.

Os muares representavam um importante artigo de comércio entre o sul, área de criação, e o planalto paulista, centro de redistribuição. O fato de ser um animal estéril, resultante do cruzamento entre asno e égua, fazia com que sua demanda fosse

<sup>6</sup> Segundo José Alípio Goulart, *“foram homens mandados por Brito Peixoto (capitão-mor de Laguna – 1715) os primeiros a instalarem estâncias de gado no Rio Grande do Sul”*. GOULART, J. A., op. cit., p. 44.

<sup>7</sup> Em 1738, o desbravador português Cristóvão Pereira de Abreu, que concluiu a abertura da estrada entre São Paulo e Curitiba em 1733, relatou em duas “práticas” ao padre-mestre Diogo Soares, encarregado por D. João V de elaborar um mapa geral do Brasil, aquela expedição. Na segunda “prática”, ponderou que a escassez de animais para transporte provocava prejuízos para a Coroa e seus vassallos na América, consumindo parte dos cabedais adquiridos com a exploração das riquezas coloniais:

*“E bem sabido que, por falta de gados, e principalmente de cavalgadas, se não tem desfrutado mais os grandes e ricos tesouros, com que a Providencia Divina dotou e enriqueceu nesta América os vastos domínios que Sua Majestade nela possui, e que nas poucas que há, pelo seu grande valor, consomem os vassallos muita parte dos seus cabedais”*. Apud CESAR, Guilhermino, **Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul – 1605 – 1801**, Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1969, p. 118: “Segunda prática que dá ao Padre-Mestre Diogo Soares o Capitão Cristóvão Pereira de Abreu, sobre as Campanhas da Nova Colônia e Rio Grande ou Porto de São Pedro”.

constante. Inicialmente, foram buscados nas zonas de fronteira com a América espanhola, onde já existia o gado arrebanhado das missões jesuíticas e dos estancieiros, que comercializavam as mulas para transporte da prata de Potosí.

Com a exploração do ouro no interior do Brasil, a Coroa passou a se preocupar com essa atividade. A escassez de animais estimulava a busca do gado nas fronteiras e a abertura de rotas alternativas de acesso às minas, arriscando o desvio do ouro para a América espanhola.

A ocupação do sul praticamente se restringia, em princípios do século XVIII, aos núcleos de povoamento fundados no litoral – Paranaguá e Laguna – e a uma população escassa nos campos ao redor de Curitiba. Ainda em 1772, a “Relação das Fazendas de Curitiba” acusa o povoamento rarefeito, indicando a existência de 29 grandes fazendas e 100 pequenos sítios, numa extensão que ia *“desde o rio Pitanguí, hoje em Ponta Grossa, até o rio Itararé, tendo como eixo o caminho Sorocaba – Curitiba. Das grandes propriedades, apenas 9 proprietários residiam na própria fazenda. Os outros moravam em Paranaguá, São Paulo e Santos, e as fazendas eram trabalhadas por escravos sob as ordens de um feitor. Alguns desses ausentes possuíam mais de uma fazenda, e contra eles as Câmaras Municipais reclamavam continuamente, “por consumirem seus frutos em outros distritos”*”.<sup>8</sup>

Descrição semelhante da forma de ocupação dos campos de Curitiba foi oferecida em 1738 pelo desbravador português Cristóvão Pereira de Abreu, em que apresenta os limitados fazendeiros de gado da região como moradores de Santos, Paranaguá e Curitiba<sup>9</sup>. Os trabalhos da fazenda de criação não exigiam a presença do proprietário, e a comercialização dos animais era melhor articulada dos portos de distribuição – Laguna, Paranaguá e Santos, dado que até 1733 parte do trajeto das tropas era realizada por mar – ou das vilas próximas às áreas de criação e distribuição – como Curitiba e São Paulo.

Dominava, nessa forma de ocupação, o interesse pelo comércio de animais. As tropas trazidas dos campos do sul alimentavam os lucros dos negociantes do planalto, que as redistribuíam principalmente para a região das minas. Foi na intenção de garantir esse comércio de animais que o governador da capitania paulista, D. Brás

---

<sup>8</sup> MACHADO, Brasil Pinheiro, Contribuição ao estudo da história agrária do Paraná – I: formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais. In: ANAIS DO II SIMPÓSIO DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, Curitiba: Faculdade de Filosofia da Universidade do Paraná, 1962, p. 136.

<sup>9</sup> CESAR, G., op. cit., p. 118.

Baltazar da Silveira, proibiu em 1713 a saída de éguas e gados da vila e termo de São Paulo para serra acima:

*“Atendendo aque Comvem muito para obom pRovimento desta Cidade [de São Paulo], que para fora della, e do Seu termo Senão Levem gados, e Egoas, por SeneSsecitar destas pera a Criação dos Cavalos, ordeno, e mando que nenhuma pessoa, de qual quer Calidade, e Condição que Seya, Leve, ou mande para fora desta Cidade, e Seu termo os ditos gados, e Egoas, Com Cominação de que a pessoa que Contra Vier, aeste Bando (...) perderá toda apreza que Selhe tomar (...) e terá Sem dias de Cadea pagando Sincoenta mil Reis (...)”<sup>10</sup>*

A aparente preocupação com o abastecimento da cidade escondia a verdadeira intenção de impedir a proliferação de fazendas de criação no sul de Minas. Os cavalos referidos compreendiam, também, os muares, pois estes sendo estéreis, só podiam ser reproduzidos por cruzamento.

O mesmo Bando estabelecia que *“os moradores da Coritiba, poção Levar os seus gados para aditta Vila [de São Paulo], e terras á Serra aBaixo, apresentandosse primeiro aspeessoas que os Conduzirem, na Camara desta Cide., pera que nelle se Registem as partidas do Gado, que Sahir”*.<sup>11</sup>

Estabelecia-se, assim, o controle sobre a distribuição do gado na capitania. Após o desmembramento das Minas Gerais em 1720, a região sul atraiu atenção maior dos governadores de São Paulo, que passaram a implementar políticas de controle do comércio de animais.

Apesar da tentativa de inibir a saída indiscriminada de São Paulo em 1713, os animais foram contrabandeados pelos campos até 1764, quando a Coroa revogou a proibição da criação de muares em Minas Gerais. É difícil avaliar em que medida essa atividade repercutiu no comércio de animais com o sul. Em 1773, o governador de São Paulo Morgado de Mateus proibiu novamente a saída de éguas e burros da capitania, argumentando que *“o principal negócio desta Capitania hé a compra de bestas que se vão buscar à Fronteira de Viamão; a passagem deles e os Direitos que pagão nos Registos são a principal renda que tem a Provedoria de Viamão e a de São Paulo e a assistencia deste comercio hé o que dá exercicio ao maneyo dos dinheiros particulares,*

<sup>10</sup> “Registro de Bando sobre gado e Egoas”. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, v. 5, p. 61 - 62, out./1934.

<sup>11</sup> Id., *ibid.*, p. 62.

*modo de vida aos que vem do Reino e que faz conservar a Povoação nas Fronteiras e o trafico mayor destes habitantes".<sup>12</sup>*

As intenções do governo central sobre o comércio de animais estão explícitas: a reorganização da capitania de São Paulo em 1765 tinha o objetivo de reforçar o controle político sobre seu extenso território e garantir os rendimentos sobre o trânsito de tropas.

No século XIX, com a vinda da Família Real para o Brasil, as antigas proibições dos capitães-generais de São Paulo sobre o comércio de animais tornaram-se letra morta. Efetivamente, nunca impediram o contrabando de gado para as Minas. Consolida-se, então, uma forma mais eficaz de controle do trânsito de animais no centro-sul: os Registros de Animais.

## 1.2 - A FISCALIZAÇÃO DO COMÉRCIO DE TROPAS E O REGISTRO DE SOROCABA

Por volta de 1720, o governo da capitania paulista estudava uma forma de garantir o controle do comércio de animais com o sul e dele auferir lucros, através da abertura de uma estrada que ligasse São Paulo à Curitiba, evitando o trecho por mar entre Paranaguá e Santos. Mas além das dificuldades práticas do empreendimento, que exigiria muitos homens, mantimentos e munições, havia a resistência dos fazendeiros do sul e negociantes de gado. Estes temiam a perda de benefícios, pois o novo caminho incentivaria a ocupação dos vastos campos do sul e desviaria o eixo econômico do litoral para o interior.

A resistência à abertura da estrada foi o principal motivo para o fracasso da expedição do sargento-mor Francisco de Souza e Faria, a primeira encarregada pelo governador da capitania paulista, Caldeira Pimentel, para construir o caminho para o sul, em 1728. Segundo Cristóvão Pereira de Abreu,

*"A esta diligência foram sempre opostos vários moradores das vilas de Santos, Parnaguá e Curitiba, e da mesma sorte os da Vila da Laguna e de Santa Catarina, estes porque, vivendo retirados,*

<sup>12</sup> Apud BELLOTTO, Heloísa Liberalli, **Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765 – 1775)**. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura / Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979, p. 229.

*ou por crimes, ou por outros iguais motivos (...), receosos de que com a abertura do novo caminho perderiam as suas liberdades, o faziam impossível; e aqueles, porque sendo senhores d'algumas limitadas fazendas, que há nos Campos de Curitiba, temiam, o ficar com muito menos valor*<sup>13</sup>

Esses fazendeiros, senhores das maiores propriedades da região, criavam e vendiam animais a paulistas e mineiros, sem pagar por isso tributo algum à Coroa. Tinham alguma autonomia sobre a comercialização.

Em 1731, o governo da capitania encarregou o capitão português Cristóvão Pereira de Abreu da retomada do projeto de abertura da estrada para o sul. Julgando estar aberto o caminho de Curitiba a São Paulo, partiu da Colônia do Sacramento com 800 cavalgadas, que seguiam para negociar no planalto. Não o encontrando aberto, partiu em diligência com *“várias pessoas com um grande número de animais para entrarem ao dito caminho”*, reunindo cerca de 3.000 cavalgadas e 130 homens. Vendo a possibilidade de abrir a estrada pretendida por Souza e Faria e com isso conquistar benefícios do governo metropolitano, foi a São Paulo requerer ao general Caldeira Pimentel *“nova providência de gente, armas, ferramentas e munições”*, voltando então ao porto do Rio Grande. Em 1733, atingiu São Paulo, tendo deixado aberto, também, o caminho até os campos de Curitiba.<sup>14</sup>

Até fins do século XIX, essa estrada foi a principal via de acesso ao sul, sendo continuamente acrescida por ramais que a ligavam aos campos do interior dos atuais Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. O mapa nº 1 mostra o traçado da denominada Estrada Geral entre Sorocaba e Viamão no século XIX, com os diversos caminhos que dela seguiam e que foram abertos a partir do traçado original de 1733: o caminho do Viamão, o Caminho Novo da Vacaria, interligando os campos do Rio Grande do Sul, e o caminho de Palmas ou Estrada das Missões.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> CESAR, G., op. cit., p. 119.

<sup>14</sup> Id., ibid., p.123.

<sup>15</sup> Segundo Brasil Pinheiro Machado, esse caminho foi aberto nos séculos XVIII e XIX por fazendeiros e atingia a região missioneira do Rio Grande, ligando-se a Corrientes na Argentina. MACHADO, B. P., op. cit., p. 133.

Argentina

MAPA N. 1

MAPA DAS ROTAS - RIO GRANDE DO SUL - SOROCABA

Mato Grosso do Sul

Uruguai

ESTRADA DAS MISSÕES OU CAMINHO DE PALMAS

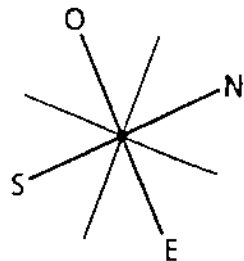
Paraná

São Paulo

Rio Grande do Sul

Santa Catarina

CAMINHO DO VIAMÃO



Fonte: O CICLO DO TROPEIRISMO NA HISTÓRIA DE SOROCABA. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba / Secretaria de Educação e Cultura / Divisão de Cultura, s/d, p. 10.



Mostra, também, as cidades ao longo dessas rotas, algumas formadas “como pontos de convergência para a sociabilidade das populações fazendeiras”, como Castro, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Guarapuava, Palmas, Passo Fundo, Cruz Alta, Palmeira das Missões.<sup>16</sup>

A abertura da Estrada Geral possibilitou à Coroa portuguesa estruturar o controle sobre o trânsito e comércio de tropas no centro-sul, através da cobrança de direitos reais sobre os animais.<sup>17</sup> Em 1733, finalizada a expedição de Cristóvão Pereira de Abreu, foi estabelecido um Registro de Animais em Curitiba para cobrança desses direitos. Alguns anos mais tarde, esse Registro foi transferido para o Rio Negro, na divisa dos atuais Estados de Santa Catarina e Paraná.<sup>18</sup>

A distância com o centro administrativo da capitania dificultava, entretanto, a arrecadação. Na tentativa de contornar o problema, a Coroa criou um novo Registro de Animais numa localidade mais próxima, em 1750: Sorocaba. O documento de criação desse posto fiscal mostra as principais preocupações do governo metropolitano sobre o comércio de animais:

*“Gomes Freire de Andrade etc. Porquanto representando-se-me os descaminhos que resultam à Fazenda Real nos direitos que devem pagar as tropas que entram pelo Registo de Curitiba na comarca de São Paulo, por não haver naquela distância pessoas que possam abonar aos condutores das ditas tropas e serem eles quem são uns dos outros por não haver paragem até o presente na dita comarca, onde se examine se os ditos condutores têm pago à Provedoria da Fazenda Real da Praça de Santos os tais direitos, ou ratifiquem as fianças, resultando desta irregularidade ausentarem-se para as minas os tais condutores sem cumprirem as suas obrigações pela grande distância do trânsito que fazem para a venda das mesmas tropas, nestes termos ordeno que os tais condutores serão obrigados a não passarem da vila de Sorocaba, sem primeiramente apresentarem as guias de Curitiba ao provedor do Registo que criei de novo, o capitão Luiz Teixeira da Silva, para se passar vista aos animais que conduzirem e se satisfizerem na Provedoria de Santos aos direitos a que são*

<sup>16</sup> Id., *ibid.*, p. 132.

<sup>17</sup> Segundo Viviane Tessitore, “a expressão “direitos” é utilizada, na terminologia fiscal, para indicar impostos alfandegários, incidentes sobre mercadorias importadas ou exportadas (...), pois a importação era entendida, na época, não só como a entrada de produtos estrangeiros no país, mas também de uma Capitania, depois de uma Província para outra”. TESSITORE, Viviane, **As fontes da riqueza pública – tributos e administração tributária na província de São Paulo (1832 – 1892)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História – FFLCH, USP, 1995, p. 144.

<sup>18</sup> Tessitore aponta o ano de 1747 como o de criação desse imposto, lembrando que Aluísio de Almeida fizera referência ao ano de 1734. Mas o periódico **O observador paulistano** de 8 de abril de 1842, relacionando as Provisões e Leis Provinciais que criaram e confirmaram a cobrança dos direitos do Rio Negro, aponta a Provisão do Conselho Ultramarino de 8 de agosto de 1733 como a que criou o imposto. TESSITORE, V., *op. cit.*, p. 143; **O observador paulistano**. São Paulo, 8 abr. 1842.

*obrigados a ratificar as fianças, e faltando a cumpri-lo, assim serão punidos como desencaminhadores da Fazenda Real, como também, achando-se mais o número de animais daquele que declararem as ditas guias serão confiscados para a Fazenda de Sua Majestade, para o que serão obrigados a buscarem a paragem da ponte da dita vila (...). Dada nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, aos 3 de setembro de 1750<sup>19</sup>*

O texto mostra duas responsabilidades dos Registros de Animais: controlar o trânsito de tropas, assegurando os direitos da Coroa sobre o mesmo, e a comercialização de animais, principalmente nas áreas de mineração.

A criação do Registro de Curitiba não correspondeu às expectativas do governo metropolitano. As pessoas que deveriam garantir o crédito das fianças ali passadas eram também devedoras. Considerando que elas passavam vários meses sem residência fixa, conduzindo tropas, a arrecadação se tornava complicada. Após Curitiba, não havia controle sobre esses condutores e muitos seguiam para as minas, em rotas alternativas, sem pagar o imposto.

Sorocaba tinha uma localização privilegiada, a apenas 18 léguas da cidade de São Paulo, e era a vila mais ao sul da capitania, antes dos campos de Curitiba. Além do mais, era convergência de caminhos que seguiam para as Minas e Cuiabá, mercados consumidores de muares, além de São Paulo e das partes do sul. O clima, a vegetação e o relevo favoreciam, ainda, a internada de animais em trânsito. Esse conjunto de elementos facilitava a comercialização de animais na região, e essa foi uma condição para a sua escolha como posto de controle da cobrança dos direitos dos animais.

Se essas condições já favoreciam a instalação do Registro, havia mais uma: a existência de uma ponte dentro da vila. Ela era estratégica para o controle do trânsito de tropas, pois exigia uma passagem mais cuidadosa.

O Registro de Sorocaba viabilizou a cobrança dos direitos dos animais nos anos seguintes, tanto que em 1755, apenas 5 anos após sua instalação, foi o encarregado exclusivo da arrecadação do Novo Imposto dos Animais, então criado pela Coroa para levantar capital para a reconstrução da cidade de Lisboa, destruída por um terremoto.

O imposto seria cobrado por dez anos, mas uma nova Carta Régia, em 1766, o prorrogou. O Registro se firmava como o principal posto de arrecadação de impostos sobre animais da capitania. As guias do Rio Negro eram geralmente aí

---

<sup>19</sup> O documento, com ortografia modernizada, foi transcrito em: ALMEIDA, A. de, Cristóvão Pereira de Abreu. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, v. 83, p. 93 – 98, mai./jun. 1942.



saldadas, assim como as do Novo Imposto. Em 1809, um terceiro imposto sobre o trânsito de tropas pela Estrada Geral foi criado e encarregado a Sorocaba: a Contribuição para Guarapuava.<sup>20</sup>

A região de Guarapuava, no atual Estado do Paraná, aparece assinalada no mapa n° 1. Compreendia, então, uma área extensa de campos de criação, ocupada por tribos indígenas. A Contribuição foi criada para financiar expedições de conquista e colonização, e incidia diferenciadamente sobre os animais criados no Rio Grande do Sul, que constituía uma capitania separada de São Paulo desde 1738, daqueles criados nos Campos Gerais.

Os direitos do Rio Negro, o Novo Imposto e a Contribuição para Guarapuava foram mantidos após a Independência e convertidos em renda provincial, a partir de 1835. No quadro a seguir, são indicados seus períodos de vigência e valores respectivos:

---

<sup>20</sup> Contribuição significava o mesmo que imposto, definido, no direito tributário colonial, como tributo extraordinário decretado por autoridade pública. TESSITORE, V., op. cit., p. 109.

**QUADRO Nº 1**  
**IMPOSTOS SOBRE ANIMAIS COBRADOS NO REGISTRO DE SOROCABA<sup>21</sup>**

**DIREITOS DOS ANIMAIS NO REGISTRO DO RIO NEGRO**

CRIAÇÃO: Provisão do Conselho Ultramarino de 8 de Agosto de 1733

EXTINÇÃO: Lei Provincial n. 10, de 7 de Maio de 1851

VALORES COBRADOS:

1747 – besta, 2\$500; cavalo, 2\$000; rês, \$480

1835 – besta, 2\$500; cavalo, 2\$000; égua, \$960; rês, \$240

OBS.: Sobre os animais criados do Rio Grande do Sul até a serra do Viamão, pertenceram os meios direitos ao desbravador Cristóvão Pereira de Abreu, por 12 anos, doados pela Carta Régia de 28 de Abril de 1747.

**NOVO IMPOSTO DOS ANIMAIS EM SOROCABA**

CRIAÇÃO: Carta Régia de 16 de Dezembro de 1755 e de 22 de Março de 1766

EXTINÇÃO: Lei estadual n. 15, de 11 de Novembro de 1891

VALORES COBRADOS:

1755 – besta, \$300; cavalo, \$200; rês, \$100

1766 até 1881 – besta, \$320; cavalo, \$200; rês, \$100

1881 até 1891 – besta, 2\$000; cavalo, 1\$500; égua, 1\$000; rês, \$500

**CONTRIBUIÇÃO PARA GUARAPUAVA**

CRIAÇÃO: Carta Régia de 1º de Abril de 1809

EXTINÇÃO: Lei Provincial n. 10, de 7 de Maio de 1851

VALORES COBRADOS:

1810 - besta, \$320; cavalo, \$440

1811 – 1819:

animais criados no Sul, Vacaria e Lajes: besta, \$640; cavalo, \$640; rês, \$480

animais criados de Curitiba até Sorocaba: besta, 1\$650; cavalo, 1\$500; rês, \$480

1819 – 1851:

animais criados no Sul, Vacaria e Lajes: besta, \$160; cavalo, \$220

animais criados de Curitiba até Sorocaba: besta, \$875; cavalo, \$750; rês, \$240

As alterações nos valores cobrados por esses três impostos foram explicadas por Viviane Tessitore pelas circunstâncias da política tributária da época. Em 1851, os direitos do Rio Negro foram convertidos em taxas da Barreira do Itararé, que por sua vez foram fundidas com a cobrança do Novo Imposto em 1881 – razão pela qual houve um expressivo aumento deste, a partir de então.<sup>22</sup>

A Contribuição para Guarapuava se tornou, a partir de 1811, diferenciada conforme a região de origem dos animais: os provenientes dos campos do sul pagavam taxas bem mais reduzidas que os criados entre Curitiba e Sorocaba. Era um expediente para favorecer o comércio de tropas com as capitanias do sul. Em 1819, ela foi reduzida

<sup>21</sup> Os dados para elaboração desse quadro foram obtidos em : ALMEIDA, A. de, Cristóvão Pereira de Abreu, op. cit.; *O Observador Paulistano*, São Paulo, n. 433, 8 abr 1842; MÜLLER, Daniel Pedro, *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo*, São Paulo: Governo do Estado, 1978; TESSITORE, V., op. cit..

<sup>22</sup> A fusão dessas arrecadações foi determinada pela Lei Provincial n. 86-A, de 25 de Junho de 1881. TESSITORE, V., op. cit., p. 255.

ainda mais para aqueles animais, e em proporção diferente, também para os criados na capitania paulista.

No Rio Negro, os valores cobrados eram expressivamente maiores para todas as espécies, e apesar da criação de novos impostos, nunca foram reduzidos para os muares e cavalares. Em 1733, quando foi criado o imposto, a estação foi estabelecida estrategicamente na rota das expedições militares que seguiam para a fronteira com a colônia espanhola: a cobrança tinha, portanto, a função política de regularizar o trânsito e comércio de animais no centro-sul.

Em 1738, o Registro serviu de limite entre as capitanias de São Paulo e de Santa Catarina, continuando a pertencer à primeira. Em 1747, quando a Coroa doou a Cristóvão Pereira de Abreu os meios direitos, estes foram sobre os animais criados ao sul desse Registro: uma medida para garantir a arrecadação sobre o trânsito no extremo sul.

A forma de pagamento dos impostos sobre animais era, geralmente, através de guias emitidas pelos Registros do Rio Negro e de Sorocaba, que estabeleciam o valor devido e o prazo de vencimento, o qual variava, em geral, de 6 a 12 meses. Eram passadas em nome do proprietário da tropa e traziam também o nome de um fiador. Comumente, eram saldadas no próprio Registro de Sorocaba, ou diretamente na Provedoria da Fazenda Real em Santos, substituída, após 1835, pela Tesouraria Provincial em São Paulo.

A arrecadação por meio de guias de fiança pode ser explicada por vários fatores. Os animais eram freqüentemente conduzidos em tropas numerosas, correspondentes a um alto valor em impostos devidos. Além da impraticabilidade de transitar com pesadas moedas, os proprietários alegavam não possuir numerário antes da venda das tropas, geralmente realizada em Sorocaba. Muitos condutores não eram os donos dos animais, podendo mesmo ser escravos, sem condições de bancar o pagamento.

Durante o período colonial, o sistema de cobrança dos três impostos funcionou por arrematação: o governo da capitania paulista estipulava o valor do contrato e o colocava em leilão. Dessa forma, a Coroa dividia a tarefa de controlar a cobrança dos direitos reais com particulares. Esse sistema era interessante para o governo metropolitano, na medida em que dispensava investimentos em policiamento e manutenção de postos fiscais.

A autonomia concedida a esses particulares, especialmente àqueles encarregados de impostos em regiões distantes do centro administrativo da colônia, era

grande. Nestas, os arrematantes podiam mais facilmente burlar a lei, permitindo o contrabando ou o suborno por condutores para passar clandestinamente pelo Registro.

Fosse pela autonomia concedida, ou pelo retorno sobre o capital investido, a arrematação dos impostos sobre animais foi um importante recurso de enriquecimento na capitania paulista. Na época da Independência, os lucros obtidos com o Novo Imposto e a Contribuição para Guarapuava chegavam a 50%, como atestam os papéis do arrematante Antonio da Silva Prado, analisados por Maria Thereza S. Petrone.<sup>23</sup> Os estudos de Bacellar sobre a população sorocabana nos séculos XVIII e XIX mostram a arrematação de impostos como responsável pela constituição de fortunas locais.<sup>24</sup>

Em 1826, o sistema de arrematação dos impostos sobre animais foi substituído pela administração direta do Tesouro Nacional, criado pela Constituição de 1824 para normatizar a tributação em todo o Império. Mas a instituição esbarrava em práticas estabelecidas e no despreparo de funcionários. Em 1831, foram criadas as Tesourarias Provinciais para efetivar o controle, separando as rendas gerais das provinciais. O órgão só foi estabelecido, entretanto, em 1835, com a instalação das primeiras Assembléias Provinciais.<sup>25</sup>

Nesse ano, o governo paulista expediu a primeira Lei de Orçamento, que trazia, também pela primeira vez, a relação dos títulos da renda provincial - entre eles, o Novo Imposto dos Animais, a Contribuição para Guarapuava e os direitos do Rio Negro<sup>26</sup>, que a partir de então passaram ao controle exclusivo da Tesouraria Provincial, responsável pela administração dos Registros de Animais. Seus administradores

<sup>23</sup> PETRONE, Maria Thereza Schorer, **O Barão de Iguape**, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976, p. 138.

<sup>24</sup> "(...) a arrematação de alguns dos diversos impostos era um objetivo perseguido pelos mais importantes negociantes de fazenda seca da vila de Sorocaba. Os nomes dos mais destacados arrematadores estão ligados, também, às maiores fortunas locais. Luís Teixeira da Silva, Salvador de Oliveira Leme, Antonio Fernandes do Vale, Paulino Aires de Aguirre, Antonio Francisco de Aguiar, Antonio da Silva Prado, Rafael Tobias de Aguiar, Miguel Sutil de Oliveira, Salvador Aires de Oliveira". BACELLAR, C. A. P., op. cit., p. 199.

<sup>25</sup> A criação das Tesourarias Provinciais foi determinada pela Lei de 4 de Outubro de 1831. Outras determinações legais trataram de regularizar a separação entre as rendas gerais e as provinciais. Segundo Hernani Maia Costa, "a Lei do Orçamento de 24 de agosto de 1832 separou e definiu as rendas, ordenando a escrituração e o recolhimento dos proventos em cofres distintos; a de 8 de outubro de 1833 estabeleceu a forma como o Governo Geral supriria o orçamento provincial para fazer frente às despesas próprias (...). A regulamentação final, discriminando as rendas entre o Governo Geral e as Províncias, só ocorreu, entretanto, com a Lei n. 99, de 31 de outubro de 1835". COSTA, Hernani Maia, **As barreiras de São Paulo (estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1984, p. 80. A Tesouraria Provincial de São Paulo foi estabelecida pela Lei n. 2 de 9 de Março de 1835, pouco depois da instalação da primeira Assembléia Provincial, em 2 de fevereiro.

<sup>26</sup> COSTA, H. M., op. cit., p. 38 – 39: Lei n. 17, de 11 de Abril de 1835 – Orçamento para o exercício de 1º de julho de 1835 a 30 de junho de 1836.

passaram a ser nomeados pelo Presidente de Província, sob indicação em lista tríplice do Inspetor daquela Tesouraria.

Os impostos sobre animais representavam parcela significativa da arrecadação provincial: segundo Tessitore, só os direitos do Rio Negro constituíram, até a sua extinção, a segunda maior receita comum da província. Lembra a autora que *“a diminuição em sua arrecadação (...), devido ao corte das comunicações com o Sul pelo Governo Imperial, no início da década de 1840, no combate à Revolução Farroupilha, abalou tão seriamente as rendas provinciais (...), que se chegou a pensar em substituí-lo por outro imposto (...) ao menos para diminuir o impacto da perda de parcela significativa da receita dos direitos do Rio Negro”*.<sup>27</sup>

O quadro da receita provincial apresentado por Daniel Pedro Müller para o ano financeiro de 1835 - 1836 mostra o volume expressivo da arrecadação de impostos sobre o trânsito de tropas pela Estrada Geral. No período, cerca de 38% da arrecadação, 113:539\$306 dos 292:701\$359, era referente aos três impostos sobre animais, na seguinte proporção: 81:869\$950 dos direitos do Rio Negro, 22:074\$216 do Novo Imposto e 9:595\$140 da Contribuição para Guarapuava.<sup>28</sup>

O quadro da renda provincial para o ano financeiro de 1841 - 1842 apresenta essas e outras arrecadações, segundo a contribuição de cada município. Assim, mostra que a renda proveniente de Sorocaba - 44:248\$698 - era em sua maior parte devida à cobrança de impostos sobre animais: cerca de 95% se referia àqueles três impostos, inclusive a arrecadação dos direitos do Rio Negro, preferencialmente pagos no Registro local. Essa arrecadação correspondeu, então, à quase totalidade dos impostos sobre o trânsito de tropas arrecadados na província: dos 44:929\$960, 42:001\$350 foram pagos em Sorocaba, e o restante na Tesouraria Provincial em São Paulo.<sup>29</sup>

Os dados da arrecadação provincial nesses anos mostram que os impostos sobre o trânsito de tropas pela Estrada Geral representavam uma relevante parcela, justificando as medidas regulamentares da fiscalização.

A conversão dos impostos sobre animais em renda provincial resultou no aumento do controle sobre o trânsito de tropas. A instabilidade política na região sul na década de 1830, envolvendo estancieiros e negociantes de gado, ameaçava se propagar

<sup>27</sup> A arrecadação dos direitos do Rio Negro caiu de 330:438\$480 no ano financeiro de 1841-1842 para 52:796\$314 em 1842-1843, segundo TESSITORE, V., op. cit., p. 144.

<sup>28</sup> MÜLLER, D. P., op. cit., p. 213.

<sup>29</sup> Para o ano financeiro de 1841 - 1842, a renda da província somou 151:133\$359, dos quais cerca de 30% - 44: 929\$960 - foi devido aos três impostos, na seguinte proporção: direitos do Rio Negro, 33:438\$480; Novo Imposto, 6:298\$180; Contribuição para Guarapuava, 5:193\$300 -

em São Paulo e comprometer os investimentos da província. Para controlar a situação, o governo provincial manteve o Registro do Rio Negro com funções exclusivamente militares, já que a arrecadação efetiva estava encarregada ao posto de Sorocaba. Também regularizou, nos anos seguintes, a administração daquele Registro, vinculando-o diretamente à administração do Registro de Sorocaba, que passou a concentrar a fiscalização do trânsito de tropas pela província.

Em 1838, instituiu um novo procedimento para cobrança daqueles direitos, substituindo as antigas guias de fiança por “letras” pagáveis no Registro de Sorocaba ou diretamente na Tesouraria Provincial, as quais deveriam trazer prazos estipulados de 6 ou 10 meses para vencimento.<sup>30</sup>

A nova Lei indicava a absorção de uma prática de caráter pessoal até então utilizada, a emissão de guias de fiança, pelo aparelho administrativo provincial. As antigas guias representavam uma esfera de poder particular, pois estipulavam prazos de vencimento conforme os interesses de condutores e negociantes. Esse uso ameaçava o controle da fronteira com o sul.

A determinação não foi suficiente para estabelecer um controle eficaz. Em 1841, uma nova Lei Provincial estabeleceu em 12 meses o prazo para vencimento das “letras” emitidas no Rio Negro e em Sorocaba, obrigando o condutor - fosse ou não o proprietário das tropas - a se responsabilizar pelo pagamento. Ainda estabeleceu multas pesadas aos *“que com guias de outras pessoas, ou por meio de qualquer artifício passarem suas tropas pelo Registro de Sorocaba”*: o pagamento à vista dos direitos estabelecidos. Também determinou que *“o descaminho dos impostos de animaes que se arrecadam nestes Registros será punido com o quintuplo do valor dos impostos não pagos, ficando abolidas quaesquer outras penas”*.<sup>31</sup>

Essas determinações reforçaram a importância do Registro de Sorocaba na fiscalização do trânsito de tropas. Mas não inibiram o contrabando de animais, que já era um problema na época da abertura do caminho para o sul. Durante o Império, o governo provincial buscou controlar a fiscalização e assegurar a arrecadação, mas esbarrava em usos instituídos. A questão das guias de Registros ainda foi tema do Regulamento de 14 de Setembro de 1847, expedido especialmente para a administração do Registro do Rio Negro. Os artigos 5º, 16º e 17º merecem destaque:

---

**Quadro das rendas provinciaes pertencentes ao anno financeiro de 1841 á 42, entradas em caixa até 30 de junho de 1842 [S. l.: s. n.].**

<sup>30</sup> Lei Provincial n. 8, de 20 de Fevereiro de 1838. Apud TELLES, João Carlos da Silva. **Repertorio das leis promulgadas pela Assembléa Legislativa da provincia de São Paulo desde 1835 até 1875**, São Paulo: typ. Correio Paulistano, 1877, p. 31.

<sup>31</sup> Lei Provincial n. 22, de 12 de Março de 1841. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 31.

*“art. 5º: As segundas vias dessas guias [emitidas pelo Registro do Rio Negro] serão remittidas a Thesouraria trimensalmente acompanhadas dos mappas tanto das tropas guiadas, como d’aquellas, cujos direitos forem pagos à vista, na fórma até agora estabelecida. As primeiras vias porém, bem como os mappas serão remittidos mensalmente ao Administrador do Registro de Sorocaba, declarando-se nos dittos mappas o lugar em que ficam as tropas invernadas.*

*art. 16º: Logo que conste ao Administrador, ou ao Escrivão que o dono da tropa ou a pessoa d’ella encarregada a vae extraviando, o Administrador do Registro, entendendo-se com o Registro de Sorocaba, exigirá o pagamento dos competentes direitos, ou reforço da abonação antes mesmo de que a tropa venha a feira.*

*art. 17º: O Administrador do Registro é obrigado a prestar-se a todas as requisições, que lhe forem feitas pelo Administrador do Registro de Sorocaba, tendentes a arrecadação, fiscalização e cobrança dos direitos dos animaes”<sup>32</sup>*

O Regulamento criou procedimentos administrativos para inibir o desvio de animais antes de atingir Sorocaba, fortalecendo o controle por meio desse posto fiscal. Até mesmo as áreas de invernada passaram a ser objeto de fiscalização.

Em 1848, uma outra lei provincial especificou a forma de emissão de guias pelos Registros, estabelecendo que elas deveriam ser *“extrahidas dos livros de talões, fornecidos pela Thesouraria, e rubricados pelo Inspector, ou por qualquer empregado da mesma Thesouraria por elle autorizado”*, determinando ainda que *“no talão ficarão notados o valor do imposto pago, a qualidade dos generos, quem os remette, e para quem consignados”*.<sup>33</sup>

A preocupação em sistematizar a emissão de guias era reflexo da dificuldade em normatizar a administração das rendas públicas. Apesar das dificuldades de arrecadação, elas representavam um expediente eficaz de controle sobre o trânsito de tropas no sul. Por esse motivo foram mantidas no Registro de Sorocaba até 1872, mas com o governo provincial assumindo a intermediação da negociação, antes estabelecida entre particulares. Nesse ano, foi determinado o pagamento à vista dos impostos sobre animais naquele Registro, o único até então existente, que passou a vigorar a partir de 1873.<sup>34</sup> Já estavam extintos os direitos do Rio Negro e a Contribuição para Guarapuava

---

<sup>32</sup> Regulamento de 14 de Setembro de 1847 – para a administração do Registro do Rio Negro. Apud MARQUES, José Cândido de Azevedo, **Regulamentos expedidos pelo Exmo. Governo Provincial para execução de diversas leis provinciaes**, São Paulo: typ. Correio Paulistano, 1874, p. 190.

<sup>33</sup> Lei Provincial n. 12, de 18 de Setembro de 1848. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 453.

<sup>34</sup> Lei Provincial n. 73, de 26 de Abril de 1872. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 772.

desde 1851, e as taxas de Barreira, criadas em 1835 e que também recaíam sobre a passagem de animais nas estradas provinciais, superavam aquela contribuição.

A arrecadação provincial para o ano financeiro de 1871 - 1872, antes dessa lei entrar em vigor, mostra as taxas de Barreira como a segunda maior contribuição, atrás apenas dos direitos de saída. Nessa época, havia uma Barreira em Itararé desde 1852, no sul da província, e também se cobravam em Sorocaba, desde 1869, as taxas referentes à extinta Barreira de Itapetininga, que havia sido estabelecida em 1849 no caminho para o sul e que seria reativada em março de 1872.<sup>35</sup>

As Barreiras eram agências fiscais estabelecidas nas estradas da província, e que cobravam taxas sobre a passagem de animais e carros. Foram criadas pela Lei Provincial n. 11, de 24 de Março de 1835, que previa a aplicação das rendas unicamente para a abertura, conservação e conserto dos caminhos provinciais, e extintas no período republicano, pela Lei Estadual n. 15, de 11 de Novembro de 1891 – a mesma que extinguiu o Novo Imposto dos Animais.<sup>36</sup>

Sua criação se explica pela importância econômica do sistema viário, responsável pelo escoamento da produção paulista e que requeria reparos freqüentes, devido às erosões e estragos que os animais provocavam em caminhos muitas vezes abertos toscamente<sup>37</sup>, e pelo fortalecimento do poder provincial durante a Regência, através da adequação de certas competências atribuídas antes aos poderes municipais aos padrões da burocracia estatal, como por exemplo o caso da abertura e conservação das estradas. Anteriormente, sua manutenção era responsabilidade de fazendeiros e Câmaras Municipais.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> A extinção da Barreira de Itapetininga e sua reativação foram determinadas, respectivamente, pelas seguintes Leis: Lei Provincial n. 13, de 15 de Junho e 1869; Lei Provincial n. 19, de 26 de Março de 1872. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 771. Os dados sobre a arrecadação provincial para o ano financeiro de 1871 - 1872 foram apresentados pelo **Almanak** da província de 1873. LUNÉ, Antonio J. B., FONSECA, Paulo D. da, **Almanak da Província de São Paulo para 1873**, São Paulo: typ. Americana, 1873, p. 51.

<sup>36</sup> A extinção do Novo Imposto e das taxas sobre animais nas Barreiras cumpria o "art. 11 § 1 da primeira Constituição da República, que vedava à União e aos Estados a criação de impostos de trânsito pelo território de um Estado, ou, na passagem de um para outro, sobre produtos de outros Estados ou estrangeiros e sobre os veículos de terra e água que os transportassem". TESSITORE, V., op. cit., p. 254.

<sup>37</sup> Segundo Hernani Maia Costa, "é evidente que as barreiras do século XIX corresponderam às imposições da necessidade de uma malha de corredores para a circulação de mercadorias, sendo criadas para suprir com os fundos por elas gerados, todas as obras de abertura, conservação e modernização das estradas. Medida que, em última instância, revela a incipiência do Estado em assumir diretamente o ônus dessa empresa". COSTA, H. M., op. cit., p. 3.

<sup>38</sup> Miriam Dolhnikoff interpreta a criação das Barreiras paulistas como um expediente de centralização política e acomodação dos poderes locais ao aparelho de Estado: "o objeto de maior interesse para fazendeiros e governo era (...) a construção e preservação das estradas. Até 1834 essa era uma competência dos órgãos municipais, mas a aprovação, em 1835, da lei criando barreiras nas estradas mais importantes, além de introduzir uma nova fonte de arrecadação,



No caminho para o sul, foram criadas Barreiras para aplicação dos rendimentos na conservação da Estrada Geral e ramificações. Em 1836, logo após a aprovação da lei, o governo provincial instalou agências em Castro, Guarapuava e Príncipe – hoje a cidade de Lapa –, localizadas em território do atual Estado do Paraná (ver mapa nº 1). Em 1849, criou uma Barreira em Itapetininga e, em 1851, uma Barreira verificadora em Sorocaba, para controlar aquela arrecadação.<sup>39</sup>

Na Barreira de Itapetininga, cobravam-se taxas mais elevadas do que as de outras agências. Enquanto estas arrecadavam \$300 por rês, \$200 por mula, cavalo, jumento ou porco e \$100 por qualquer outro quadrúpede, em Itapetininga cobravam-se 2\$500 por mula, 2\$000 por cavalo, 1\$000 por égua, \$240 por rês e \$200 por animal carregado. Esses valores eram correspondentes aos direitos dos animais no Rio Negro, porque também incidiam sobre as tropas trazidas do sul para negociação no planalto.

Em 1851, pela mesma lei que criou a Barreira verificadora em Sorocaba, o governo provincial reformulou a cobrança sobre o trânsito de tropas. Extinguiu o Registro do Rio Negro e transformou aqueles direitos em taxa de Barreira, deslocando a nova agência mais para o norte, entre Sorocaba e Castro, no Itararé<sup>40</sup>(ver mapa nº 1). Os valores cobrados eram praticamente os mesmos do extinto Registro do Rio Negro, e equivalentes à cobrança de Itapetininga: 2\$500 por mula, 2\$000 por cavalo, 1\$000 por égua e \$200 por rês. A forma de arrecadação também permaneceu a mesma: a emissão de guias com prazos estipulados pelas Leis de 1838 e de 1841. O controle administrativo continuou encarregado ao Registro de Sorocaba, que ainda arrecadaria as guias não pagas do Rio Negro, cujo crédito passaria a pertencer à nova agência do Itararé.

O que mudou foi a finalidade dessa arrecadação, que passou a ser aplicada na conservação e melhoria da Estrada Geral entre Sorocaba e “a extrema meridional da Província” e do caminho e ramais que seguiam para oeste do Paraná.<sup>41</sup> Estradas bastante extensas, que atingiam a fronteira da província com Santa Catarina (ver mapa nº 1). Eram caminhos que ligavam áreas de criação de gado com o planalto paulista, continuamente transitados por tropas soltas que seguiam até Sorocaba para comercialização.

---

*esvaziou ainda mais o órgão municipal, transferindo para o poder provincial a competência exclusiva em relação às estradas*”. DOLHNIKOFF, Miriam, **Caminhos da conciliação – o poder provincial em São Paulo (1835 – 1850)**. Dissertação (Mestrado em História), Departamento de História, FFLCH, USP, 1993, p. 58.

<sup>39</sup> Criação da Barreira de Itapetininga: COSTA, H. M., op. cit., p. 59; criação da Barreira de Sorocaba: Lei Provincial n. 10, de 7 de Maio de 1851. “Sessão Extraord<sup>a</sup> a 27 de 7br<sup>o</sup> de 1851. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fôlio 97 v.

<sup>40</sup> Lei Provincial n. 10, de 7 de Maio de 1851. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 99.

<sup>41</sup> Idem.

As estradas do sul requeriam constantes reparos. As rendas das Barreiras de Castro, Guarapuava e Príncipe não eram suficientes para suprir os gastos, e a criação de novas Barreiras nos Campos Gerais arriscava o confronto entre governo provincial e negociantes de animais, que reclamavam do excesso de contribuições. Por outro lado, era preciso fiscalizar o trânsito de tropas pelo caminho de Palmas, pois aquela região se destacava como criatório e internada de muares. Isso poderia ser feito com a instalação de uma Barreira entre Castro e Sorocaba.

Em 1853, a desanexação do Paraná como uma província autônoma fez com que a província paulista perdesse o rendimento das Barreiras do sul. As já estabelecidas na Estrada Geral e em território paulista – as de Itararé, Sorocaba e Itapetininga – permaneceram e tiveram suas taxas reformuladas. Em 1872, a Barreira de Itapetininga passou a cobrar 3\$000 por mulas e cavalos e 1\$000 por reses. Em 1881, as taxas sobre mulas e cavalos no Itararé foram reduzidas em torno de 20%, mantidas para as éguas e aumentadas em 150% para o gado vacum.<sup>42</sup> A reformulação equilibrava as taxas cobradas segundo a localização das Barreiras: no Itararé, mais ao sul, as taxas reduzidas compensavam o aumento em Itapetininga, onde as tropas se concentravam para a comercialização em Sorocaba, algumas vezes sendo aí vendidas antes de chegarem à feira.

Os anos seguintes a 1872 mostram uma redução sensível da arrecadação das Barreiras nas estradas paulistas, e também do único Registro de Animais ainda existente - o de Sorocaba -, onde era cobrado o Novo Imposto. Segundo Hernani Maia Costa, as rendas das Barreiras sofreram um duro golpe com a criação do Imposto de Trânsito em 1872, que recaía sobre as mercadorias transportadas pelas estradas de ferro, em expansão pela província. Até sua extinção em 1891, pela mesma lei que extinguiu o Registro de Sorocaba, aquela arrecadação foi superada pelo Imposto de Trânsito, e tendeu à diminuição.<sup>43</sup>

A política do governo provincial de transformar os direitos do Rio Negro em taxa de Barreira e estabelecer novas agências nas estradas do sul modificava a finalidade da arrecadação dos impostos sobre animais, mas mantinha e até ampliava a fiscalização do trânsito e comércio de tropas. As taxas especiais das Barreiras de Itapetininga e Itararé e a fusão desta com o Novo Imposto em 1881 demonstravam a

---

<sup>42</sup> Lei Provincial n. 19, de 26 de Março de 1872; Lei Provincial n. 73, de 26 de Abril de 1872. Apud TELLES, J. C. S., op. cit., p. 771. Lei Provincial n. 129, de 17 de Julho de 1881. Apud SOUZA, Alberto, RIBEIRO, José Jacintho, **Repertório das leis promulgadas pela Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo desde 1876 a 1889**, São Paulo: typ. Diário Official, 1898, p. 146.

<sup>43</sup> COSTA, H. M., op. cit., p. 172.

preocupação em controlar essas práticas mesmo com a propagação das ferrovias e a gradual substituição dos cargueiros.<sup>44</sup>

Os livros do Novo Imposto dos Animais em Sorocaba registram, em 1872, uma sensível redução da arrecadação, em parte recuperada em 1873, mas em gradual derrocada a partir do ano seguinte, como se pode observar no quadro n° 2 que segue abaixo. Esses dados são comparados com aqueles computados por Herbert Klein sobre o número de animais passados pelo Registro de Sorocaba, obtidos da análise da mesma documentação, e que são apresentados no quadro n° 3.

---

<sup>44</sup> Desde 1866 funcionava a Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, e a partir de então se instalaram outras companhias no interior da província: a Paulista, de Jundiaí a Campinas (28 de novembro de 1868); a Ituana, de Jundiaí a Itu (30 de julho de 1870); a Sorocabana, de São Paulo a Sorocaba e Ipanema (24 de março de 1870 e 29 de março de 1871); a Mogiana, de Campinas a Mogi-Mirim (21 de março de 1872); a São Paulo até Cachoeira, entre a capital paulista e Rio de Janeiro (7 de agosto de 1872). MARQUES, M. E. Azevedo, op. cit., p. 245 – 246.

**QUADRO N. 2**  
**ARRECAÇÃO DO NOVO IMPOSTO DOS ANIMAIS – 1826 – 1883**

1826	5:980\$820
1827	5:267\$500
1828	5:140\$880
1829	4:986\$700
1830	5:084\$980
1831	4:439\$120
1832	5:759\$080
1833	7:147\$860
1834	7:008\$660
1835	9:402\$240
1836	11:789\$200
1837	9:031\$880
1838	7:772\$080
1839	9:824\$740
1840	7:910\$980
1846	10:120\$780
1847	9:033\$920
1848	8:999\$760
1849	7:706\$900
1850	8:446\$100
1851	7:946\$580
1852	7:994\$520
1853	10:724\$200
1854	15:027\$080
1855	15:610\$060
1856	19:954\$900
1857	19:266\$320
1858	14:262\$840
1859	17:292\$520
1860	16:915\$560
1861	19:649\$380
1862	14:287\$600
1863	10:725\$340
1864	11:140\$660
1867	10:448\$620
1868	16:406\$100
1869	17:240\$960
1870	19:093\$780
1871	17:355\$220
1872	7:186\$080
1873	11:093\$360
1874	9:794\$360
1875	8:478\$700
1876	7:869\$160
1877	7:447\$612
1878	5:079\$364
1879	6:189\$504
1880	6:022\$176
1883	5:026\$000

Fonte: LIVROS de Barreira – Sorocaba (1826 – 1892), DAESP, latas 308 – 337, ordens 2017 -- 2046.

**QUADRO Nº 3**  
**NÚMERO REAL E ESTIMADO DE ANIMAIS PASSADOS PELO REGISTRO DE SOROCABA – 1826–1880**

ANO	TOTAL DE ANIMAIS	TOTAL DE MUARES
1826	25.042	14.679
1827	19.383	9.248
1828	20.893	8.439
1829	20.473	10.441
1830	17.511	11.382
1831	21.147	13.746
1832	26.037	16.924
1833	23.849	15.502
1834	37.835	24.592
1835	43.027	27.987
1836	33.478	21.761
1837	28.919	18.797
1838	34.118	22.176
1839	31.136	20.238
1840	31.024	25.440
1841	32.840	26.929
1842	36.129	29.626
1843	35.544	29.146
1844	36.000	29.520
1845	35.690	29.015
1846	31.616	25.925
1847	29.333	24.053
1848	25.340	20.779
1849	29.095	23.858
1850	26.993	22.944
1851	27.368	23.263
1852	33.197	28.218
1853	50.786	43.168
1854	50.284	42.742
1855	68.027	57.698
1856	60.806	51.685
1857	51.485	43.762
1858	57.124	48.555
1859	55.448	47.131
1860	61.968	50.814
1861	54.359	44.575
1862	43.537	35.701
1863	39.089	32.053
1864	34.836	28.566
1865	32.224	26.424
1866	36.982	30.325
1867	53.982	44.265
1868	64.018	50.557
1869	67.811	55.426
1870	33.984	19.031
1871	67.299	37.688
1872	51.533	28.858
1873	38.488	21.553
1874	35.545	19.905
1875	34.316	19.211
1876	38.906	12.450
1877	28.260	9.043
1878	26.779	8.569
1879	26.094	8.350
1880	16.317	5.188

Fonte: KLEIN, Herbert, A oferta de muares no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 347 – 372, mai./ago. 1989.

Os quadros indicam quedas e altas pontuais tanto na arrecadação quanto na passagem de tropas pelo Registro de Sorocaba, entre 1826 e 1880. Elas podem ser explicadas por ser o comércio de animais uma atividade que dependia das condições naturais. Invernos rigorosos, chuvas intensas e secas prolongadas afetavam a condução das tropas e as zonas de invernada.

Algumas incompatibilidades entre um e outro quadro, como o decréscimo da arrecadação em 1838 enquanto aumentava a quantidade de tropas passadas pelo Registro, se devem ao sistema de arrecadação, por meio de guias de fiança, que postergava o pagamento em até um ano, podendo assim compor a receita do ano seguinte.

Em geral, os números arrolados por Klein coincidem com os períodos de maior e menor arrecadação do Novo Imposto. O autor considera o mercado de muares de Sorocaba no século XIX diretamente relacionado à expansão da lavoura cafeeira em São Paulo. O aumento das exportações na década de 1840 explica, assim, a intensificação da demanda por mulas em Sorocaba, indicada nos documentos consultados pelo crescente número de tropas passadas pelo Registro entre 1842 e 1846 – período para o qual não foi possível considerar a arrecadação do Novo Imposto, devido ao extravio de livros. Em meados do século, a expansão do café no oeste paulista teria sido responsável pela intensificação do comércio local de animais, indicado pelo aumento do número de tropas passadas a partir de 1854.<sup>45</sup>

Observa-se que a arrecadação do Novo Imposto aumentou expressivamente entre 1854 e 1871, período que coincide com a intensificação do trânsito de animais por Sorocaba, principalmente dos muares, como se pode observar nos quadros 2 e 3. Na década de 1860, a Guerra do Paraguai também alimentou esse comércio, exigindo um suprimento permanente de tropas cargueiras para o abastecimento do Exército.

Nos anos seguintes, e principalmente após a inauguração da ferrovia em Sorocaba em 1875, a passagem de tropas e a arrecadação se reduziram gradativa e sensivelmente. Em 1881, o Presidente da Província reconhecia que *“um ramo de comércio, que de alguns anos a esta parte, há decaído consideravelmente, é o de animais muares e cavaleares que, trazidos do Rio Grande, eram levados à Feira de Sorocaba.”*<sup>46</sup> Em 1888, o Relatório da Comissão Central de Estatística da Província

---

<sup>45</sup> KLEIN, Herbert, op. cit., p. 355.

<sup>46</sup> MACHADO, B. P., op. cit., p. 147.

*argumentou que “o município de Sorocaba (...) experimenta os efeitos de uma crise lenta (...). Toda essa zona cresceu e desenvolveu-se sempre com a indústria pastoril. Sorocaba foi o grande empório desse ramo de atividades (...). Desde que, porém, o centro de gravidade do comércio de São Paulo deslocou-se com o desenvolvimento das linhas férreas por toda a província, passando a girar em esfera muito mais ampla, Sorocaba viu decair dia após dia a importância de suas feiras afamadas. Aquele comércio ativo cosmopolita finou-se totalmente e o descrédito da indústria da criação começou a fazer-se sentir por meio de repetidos insucessos”.<sup>47</sup>*

As reflexões sobre o comércio local de animais reconhecem a decadência e atribuem à expansão da ferrovia a causa, mas tendem ao exagero e à generalização. Sorocaba era atravessada pela estrada de ferro desde 1875, razão pela qual o comércio local de muares fora afetado. O que não significou nem a decadência absoluta desse comércio em toda a província, nem uma crise econômica local. A ferrovia substituiu os cargueiros somente no transporte de longa distância. Eles ainda eram necessários para o serviço das fazendas e para o abastecimento das áreas não servidas pela estrada de ferro.

Por outro lado, a análise das condições urbanas na época mostra uma outra realidade: havia setores em expansão e investimento em comércio e indústria. A própria imagem da cidade, sua arquitetura e racionalização do espaço, indicavam uma representação de progresso urbano, distante da perspectiva de núcleo dependente exclusivamente do comércio de animais. É dado relevante: apesar da decadência desse comércio, a feira ainda persistia como evento importante para o centro urbano, no final do Império.

Apesar da crítica velada à persistência de práticas econômicas ligadas à indústria pastoril em um contexto de incremento urbano e expansão do transporte ferroviário, como sugere o Relatório da Comissão de Estatística, o próprio governo provincial manteve a arrecadação de impostos sobre animais no Registro de Sorocaba até o final do Império. Ela assegurava a ingerência do poder provincial sobre os fazendeiros de gado do sul da província, que constituíam a força política da região. O Registro garantia um controle político maior que as Barreiras, destinadas apenas à cobrança de taxas, pois possuía procedimentos especiais de fiscalização, firmados por burocracia própria. A escrituração obrigatória da quantidade de animais passados, do nome do proprietário e de seu fiador, além de outros dados como a especificação da área

---

<sup>47</sup> Apud PRESTES, Lucinda Ferreira. **A vila tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: seus aspectos sócio-econômicos e a arquitetura das classes dominantes (1750 – 1888).**

onde as tropas invernavam, eram formas de dimensionar o trânsito e comércio de animais no sul da província para efeito de fiscalização. Não por acaso, as Barreiras de Itapetininga e Itararé, com taxas especiais sobre as tropas transitadas pela Estrada Geral e porque vinculadas ao controle direto do Registro de Sorocaba, também garantiam a fiscalização.

Comparando os quadros 2 e 3 com as datas de emissão de leis e regulamentos especiais para a administração dos Registros de Animais, verificamos que coincidiam com períodos de declínio da arrecadação do Novo Imposto, o que nem sempre era coincidente ou representativo de diminuição do trânsito de tropas. Em 1838 houve um aumento significativo da quantidade de animais passados em Sorocaba, seguido de uma queda relativa até 1841, como se observa no quadro nº 3. A partir desse ano e até 1845, o volume de tropas passadas aumentou, seguido de uma sensível redução na segunda metade do período.

Aída Mansani Lavale, ao estudar a documentação do Registro do Rio Negro, constatou um aumento bastante expressivo do volume de animais passados nos anos 1837 - 1838, seguido de declínio até a extinção em 1851. Considera que a "Revolução Farroupilha" foi uma conjuntura favorável, inicialmente, ao comércio de tropas: muitos criadores do sul temiam a retração do comércio com o planalto, e enviavam em quantidade seus animais para negociação. No início da década seguinte, a guerra teria provocado a deterioração das áreas criatórias, afetando o comércio de animais.<sup>48</sup>

Observando-se os dados dos quadros 2 e 3 para a década de 1830, verifica-se o aumento da passagem de tropas por Sorocaba e um certo desequilíbrio da arrecadação do Novo Imposto, sugerindo que muitas guias não eram pagas regularmente. Essa situação indica que o extravio de tropas se acentuou nos anos de guerra na província do sul, exigindo do governo paulista medidas mais enérgicas para assegurar o controle sobre o comércio de animais no planalto.

Em março de 1841, quando foi aprovada a lei que estipulava novo prazo para vencimento de guias, experimentava-se um momento de redução da arrecadação e diminuição do número de tropas passadas pelo Registro de Sorocaba, como demonstram os dados referentes ao ano anterior. Os anos finais da década de 1840 também acusam essa situação, quando o governo provincial expediu um Regulamento para administração

---

Dissertação (Mestrado em Arquitetura), FAU, USP, 1997, p. 16.

<sup>48</sup> LAVALE, Aída Mansani, O comércio de muares e a cobrança de tributos no Registro do Rio Negro. **Seminário Paulista de Estudos Tropeiros**. Sorocaba, 28 maio 1999.



do Registro do Rio Negro, em 1847, e uma lei para regularizar a emissão de guias, em 1848.

Nos anos seguintes, e até 1872, o governo provincial se ocupou em articular uma nova política de controle do trânsito de tropas. Em 1849 criou uma Barreira em Itapetininga, vinculando-a à administração do Registro de Sorocaba. Em 1851 extinguiu o Registro do Rio Negro para substituí-lo pela taxa da Barreira de Itararé, na Estrada Geral, e também extinguiu a Contribuição para Guarapuava. Todas essas disposições buscavam assegurar o controle sobre o trânsito e comércio de animais no sul da província, e fortaleciam a condição do Registro de Sorocaba como a principal instituição por ele responsável.

Desde o século anterior, o controle do trânsito de tropas representava uma estratégia de fortalecimento do poder central e uma das principais fontes de rendimento da capitania paulista. Desenvolveu-se como tal, e após a Independência absorveu parte dos esforços do governo imperial em constituir um sistema fiscal centralizado. Desse processo, fez parte a conversão do Registro à administração do Tesouro Nacional em 1826. Mais tarde, a separação das rendas públicas provinciais em 1835 condicionou a substituição daquela instituição pela Tesouraria Provincial, e nos anos subseqüentes, o fortalecimento do Registro de Sorocaba como órgão responsável pelo controle do trânsito de tropas pela província.

Em 1851, a extinção dos direitos do Rio Negro e da Contribuição para Guarapuava, longe de significar o afrouxamento do controle, se fez em nome de uma nova forma de fiscalização: as Barreiras. Espalhadas nas estradas do sul e vinculadas ao Registro de Sorocaba, garantiam a vultosa arrecadação antes apresentada pelos direitos do Rio Negro, sob o propósito de melhorar as condições daqueles caminhos. O que, certamente, correspondia aos interesses de criadores e negociantes de animais daquelas partes, que tinham assim sua parcela de representação na administração provincial.

A importância dessas Barreiras para a adequação dos interesses regionais ao aparelho de Estado é demonstrada pelo fato de que, durante todo o Império, elas funcionaram por administração direta da Tesouraria Provincial. Em 1861, quando o governo provincial decidiu colocar em hasta pública o rendimento de todas as Barreiras, isentou apenas as agências de Itapetininga e Sorocaba, que controlava então a arrecadação da Barreira do Itararé, para garantir o controle sobre o trânsito e a comercialização de tropas na porção sul da província.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> COSTA, H. M., op. cit., p. 71.

O poder central estendeu seu domínio sobre as lideranças políticas do sul da província. Mesmo após 1872, quando as taxas de Barreira passaram a ter menor representatividade na renda provincial, as agências de Itararé e Itapetininga e o Registro de Sorocaba foram mantidos. Somente em 1891, por imposição da Constituição Republicana que proibia à União e aos Estados a criação ou manutenção de impostos de trânsito, é que foram extintos.<sup>50</sup>

A postura do governo central em relação ao trânsito e comércio de animais influenciou sobre as condições de desenvolvimento urbano de Sorocaba. O fortalecimento das atribuições do Registro de Animais concedeu à localidade maior representação política, a ponto de garantir à Câmara Municipal certos privilégios na administração pública. Esses aspectos mais particulares do poder local é que serão analisados a seguir.

### *1.3 – A CONSOLIDAÇÃO DO PODER LOCAL: O REGISTRO DE ANIMAIS E A CÂMARA MUNICIPAL*

A consolidação do Registro de Sorocaba como principal agência de fiscalização do trânsito de tropas influenciou sobre a representação política e a organização do poder local. De 1826 até a sua extinção, a instituição esteve em mãos de administradores sorocabanos, geralmente ligados de forma direta ou indireta à Câmara Municipal.

Essa constatação é importante, porque revela a relação de poder entre a esfera provincial e a local. A partir de 1835, quando foi criada a Tesouraria Provincial, a arrecadação dos impostos sobre animais foi transferida para o controle direto do poder provincial, já que o administrador do Registro passava a ser nomeado pelo Presidente de Província. Desde então, o Registro de Sorocaba somou responsabilidades, constituindo-se no principal posto de fiscalização do trânsito de tropas.

Seus administradores foram buscados nas famílias ricas e influentes da localidade, as mesmas que controlavam a arrecadação de impostos sobre animais desde 1750.

---

<sup>50</sup> TESSITORE, V., op. cit., p. 254.

A instalação do Registro de Animais nesse ano abriu novas possibilidades de enriquecimento para a pequena elite local, que havia conquistado sua fortuna com as explorações mineralógicas dos séculos XVII e XVIII. A região não oferecia oportunidades imediatas de enriquecimento para a população escassa e espalhada nos bairros do entorno. A maior parte dela, constituída por homens livres, dedicava-se à lavoura de alimentos em pequenas propriedades, voltada ao consumo local. Produzia milho, feijão, arroz e algodão arbóreo para fabricação de tecidos rústicos, que eram comercializados na região.<sup>51</sup>

No século XVIII, e principalmente após a abertura da Estrada Geral em 1733, tornou-se freqüente a passagem de tropas soltas de mulas, cavalos e bois pela localidade, que seguiam para redistribuição. A criação do Registro de Sorocaba em 1750 reforçou esse trânsito, obrigando os condutores a apresentar as guias emitidas em Curitiba.

A região oferecia campos extensos e aguadas, próprios para a internada do gado que chegava desgastado pela longa caminhada. A concentração de animais e a cobrança do Novo Imposto a partir de 1755 favoreceram a realização das vendas antes da passagem pelo Registro: os fazendeiros logo perceberam a vantagem de buscar os animais em Sorocaba e se encarregarem daqueles impostos do que arcarem com o repasse de preços dos comerciantes de tropas em suas regiões.

Para a população local, o trânsito e comércio de animais abriu novas possibilidades lucrativas. A passagem e a concentração periódica de vendedores e compradores de tropas estimulou o comércio urbano, fortalecendo a categoria dos negociantes. Os mais pobres, muitos dos quais residentes nos bairros, podiam alugar temporariamente seus serviços para cuidar de tropas em internadas, domar mulas xucras, procurar pelos campos animais perdidos ou mesmo seguir para o sul como "camarada" de tropa.<sup>52</sup> Essas práticas garantiam um importante rendimento às famílias de pequenos lavradores.

Aqueles que dispunham de um pequeno capital ainda podiam investir no comércio de pontas de tropas. O uso da vila para passagem de animais também favoreceu a instalação de artesãos e oficinas especializadas em ferraduras e manufatura de artigos de montaria.

---

<sup>51</sup> BACELLAR, C. A. P., op. cit., p. 221.

<sup>52</sup> Camarada era a denominação dada àquele que cuidava no trato da tropa em marcha, evitando a dispersão de animais e acomodando-os nos pousos. Não tinha o encargo de serviços especiais, como cuidar dos arreios do animal.

Na virada do século XVIII para o XIX, havia incremento local em diversas perspectivas: no aumento populacional, na fixação de artífices e oficiais no ambiente urbano, na valorização do mercado local.

Nesse contexto, a camada mais privilegiada da população era composta pelos negociantes de fazendas secas, cujos rendimentos se renovavam continuamente, conforme o fluxo de pessoas à vila. Muitas vezes, para aproveitar ainda mais a situação vantajosa da localidade em relação ao trânsito e comércio de tropas, lançavam-se eles diretamente no comércio de animais, trazendo ou contratando a compra do gado no sul para vender em Sorocaba. A prática garantia bons rendimentos, mas dependia de uma inversão de capital que só os mais abonados podiam realizar. O trajeto do sul até Sorocaba consumia tempo, gastos materiais com a manutenção da tropa e com o pagamento de tributos e perdas de animais. Chegando na vila, se o dono da tropa não tivesse uma área de internada, ou um preposto que lhe garantisse acolhida, tinha ainda que gastar com o aluguel de pastos.

Assim, desde a segunda metade do século XVIII, o trânsito e a comercialização de animais envolveram a população de diversas formas, garantindo rendimentos importantes para a manutenção e desenvolvimento local. Possibilitaram o incremento do comércio local e, como consequência, atraíram a população das áreas próximas: de cerca de 6.000 habitantes em 1765, Sorocaba passou a 10.000 por volta de 1800, demonstrando ainda o aumento da concentração de artífices na vila, muitos dos quais trabalhavam o couro para a fabricação de selas, lombilhos e serigotes.<sup>53</sup>

Nesse contexto, a arrematação dos impostos no Registro de Animais configurava-se como a atividade mais lucrativa e que assegurava um rápido enriquecimento, devido à quantidade de tropas passadas pela região. Era, no entanto, uma possibilidade aberta apenas para a camada mais endinheirada da população. Além de proporcionar rendimentos vultosos, permitia certos privilégios e garantia uma forte influência política sobre o poder local. Maria Thereza Petrone e Carlos de Almeida Prado Bacellar mostraram como a contratação de impostos no Registro de Sorocaba era

---

<sup>53</sup> Bacellar considera que o aumento populacional de Sorocaba no final do século XVIII é devido também ao fluxo de migrantes, atraídos pelas possibilidades lucrativas do trânsito e comércio de animais (op. cit., p. 81). Sobre a concentração de artífices, é notável que em Sorocaba tenha se desenvolvido a manufatura de artefatos para montaria, e não para cargueiros, indicando que a maioria dos animais passavam pelo Registro em estado selvagem. O lombilho é definido pelo Dicionário de Caldas Aulete como o "*apeiro que faz parte dos arreios e que substitui a sela ou selim*", e o serigote como "*lombilho curto*". CALDAS AULETE, F. J.. **Diccionario Contemporâneo da Língua Portuguesa**. Lisboa: Parceria Antonio Maria Pereira, v. 2, p. 190; 874, 1925 [1. ed. 1888].

disputada pelos maiores negociantes locais, geralmente envolvidos diretamente com o comércio de animais.<sup>54</sup>

Bacellar, que estudou os registros paroquiais e as listas nominativas de Sorocaba para os séculos XVIII e XIX, conclui que a arrematação de impostos, o comércio de fazendas secas e as negociações de tropas eram atividades geralmente coligadas na sociedade local, os rendimentos de uma permitindo o investimento em outra.<sup>55</sup> Isso muitas vezes garantia uma acumulação que podia ser revertida em outros empreendimentos, inclusive no aparelhamento e modernização do ambiente urbano, durante século XIX.

No final do século XVIII e início do XIX, possibilitou o desenvolvimento da lavoura canavieira em Sorocaba, cuja produção obteve uma certa projeção na capitania, abastecendo o mercado regional. Maria Thereza Petrone inseriu a localidade no “quadrilátero do açúcar”, a mais importante área produtora de cana em São Paulo nos séculos XVIII e XIX, delimitado pelas vilas de Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí. Nessa área, os principais produtores foram Itu e Campinas. Segundo a autora, *“em 1798, havia [em Sorocaba] 15 engenhos com uma produção de 6.903 arrobas de açúcar e, em 1799, o número de engenhos tinha subido para 23, mas a produção caíra para 5.738 arrobas. Em 1800, o açúcar era o único gênero sobre o qual podia ser lançado certo tributo pedido pelo governador (...). Martim Francisco, na ocasião de sua viagem de 1803, assinala a existência de 12 engenhos e algumas engenhocas de aguardente”*<sup>56</sup>

A produção de açúcar em Sorocaba, embora significativa para as condições locais no início do século XIX, nunca chegou a dominar as atividades produtivas. Desenvolveu-se como prática subsidiada pela comercialização de gado, que alimentava, então, o incremento do mercado local, estimulando outras práticas e serviços ligados ao trato dos animais.

Nos anos seguintes, e cada vez mais, a produção de açúcar em Sorocaba decaiu. Adilson Cezar aponta a década de 1840 como o início dessa derrocada, em

---

<sup>54</sup> Maria Thereza Petrone mostrou como Antonio da Silva Prado associava à contratação do Novo Imposto e da Contribuição para Guarapuava na década de 1820 a negociação de tropas nos Campos Gerais e a revenda em Sorocaba. PETRONE, Maria Thereza Schorer, **O Barão de Iguape**, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.

<sup>55</sup> BACELLAR, op. cit., p. 199.

<sup>56</sup> PETRONE, Maria Thereza S., **A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio (1765 – 1851)**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968, p. 52.

virtude da expansão da lavoura cafeeira pela província.<sup>57</sup> Já Bacellar identifica esse declínio num período anterior: a partir de 1810, explicada pela expansão da cana no oeste paulista.<sup>58</sup>

O investimento nessa produção em Sorocaba partia das maiores fortunas, geralmente relacionadas ao trânsito e comércio de tropas. A prática mercantil não era atividade que nobilitava o indivíduo no contexto da época, e por esse motivo esse investimento representava a busca pela consolidação de um poder político assentado na propriedade fundiária e na agricultura de exportação. O café em meados do século e o algodão na década de 1860 também foram investimentos dessa ordem.

As práticas econômicas a que se lançavam alguns arrematantes de impostos em Sorocaba ilustram bem a diversidade de investimentos e a correlação entre a comercialização de animais, os negócios de fazendas secas e as investidas na produção agro-exportadora. Em meados do século XVIII, Salvador de Oliveira Leme atuava como negociante de fazendas secas em Sorocaba e também emprestava dinheiro a juros para comerciantes de animais. Possuía sesmarias em Sorocaba e Itapetininga, onde criava reses e cavalos. Entre 1760 e 1770, arrematou o Novo Imposto dos Animais. Em 1772, possuía mais de 45 escravos, que cuidavam do trato e da venda das tropas em Sorocaba. Além dessas atividades, plantava milho e feijão para o mercado local.<sup>59</sup> Era a maior fortuna local da época, tendo financiado a construção da nova casa de Câmara e Cadeia até o ano de sua morte, em 1802, da igreja do Rosário defronte sua residência na rua de São Bento e do Recolhimento de Santa Clara, contíguo, que ficaram prontos respectivamente em 1804 e em 1811. Na vila, possuía um sobrado e 4 casas térreas. Na década de 1770, foi capitão-mor de Itapetininga, embora continuasse residindo em Sorocaba.

Seu filho, Francisco Xavier de Oliveira, também atuou como negociante de animais em Sorocaba e contratador do Novo Imposto, conforme indicações encontradas em documentos de 1791 e 1798.<sup>60</sup>

Paulino Aires de Aguirre, cunhado deste e genro, portanto, de Salvador de Oliveira Leme, também arnealhou fortuna com a arrematação de impostos sobre animais e o comércio de fazendas secas em Sorocaba. Segundo Bacellar, *“por volta de 1788 era, já há alguns anos, o arrematador dos “direitos da dita Excelentíssima caza doada” e*

---

<sup>57</sup> CEZAR, Adilson, **Notas para a lavoura canavieira em Sorocaba**, São Paulo: Pannartz / Sorocaba: Fundação D. Aguirre, 1984.

<sup>58</sup> BACELLAR, op. cit., p. 202.

<sup>59</sup> BACELLAR, op. cit., p. 182-185.

<sup>60</sup> Id., ibid., p. 186.

*“contratador dos Reais contractos dos meyo Direitos dos animais que passão no Registro de Curitiba”*.<sup>61</sup> Era responsável pela arrecadação dos direitos dos animais no Registro do Rio Negro.

Em 1798, no ano de sua morte, possuía 71 escravos, uma fazenda de criar em Itapetininga e um engenho de açúcar. Seu filho, Américo Antonio Aires, foi importante figura política em Sorocaba na primeira metade do século XIX. Como o pai, foi produtor de açúcar e criador de gado, atuando também como negociante de fazendas secas e de tropas na vila.<sup>62</sup>

A arrematação dos impostos sobre animais continuou nas famílias Leme e Aires até 1817, quando Antonio da Silva Prado a assumiu. Até então, Antonio Francisco de Aguiar – genro de Paulino Aires de Aguirre – era o contratador do Novo Imposto e da Contribuição para Guarapuava. Assim como os demais que o antecederam, também atuava como negociante de fazendas secas e de tropas na vila.

Em 1817, o Novo Imposto foi arrematado por Prado por três triênios consecutivos, mas Antonio Francisco de Aguiar permaneceu como cobrador em Sorocaba até 1818, quando faleceu. Para substituí-lo, veio Gabriel Dinis, de Parnaíba. Seus procedimentos de arrecadação, reputados rigorosos pelos negociantes da vila, logo puseram em confronto Prado e a Câmara local, comandada por aquela categoria social. As práticas de cobrança instituídas favoreciam os interesses locais, uma vez que os laços de parentesco e a amizade ligavam arrematantes e negociantes de tropas. Geralmente, o próprio contratador do imposto também negociava animais na vila. Era comum, portanto, usarem a arrematação de impostos no Registro local segundo os interesses particulares, facilitando a passagem clandestina de seus animais ou fazendo “vistas grossas” às manobras de parentes ou apadrinhados políticos para fugir ao fisco.

Os papéis particulares de Prado, estudados por Petrone, acusam a conivência do arrematante com certos negociantes de tropas que ludibriavam a fiscalização. Por exemplo: havia, na década de 1820, uma disposição da Câmara de Sorocaba que isentava os animais montados do pagamento do imposto. O próprio cobrador do Registro permitia que se montassem mulas xucas para fugir ao imposto. Também se permitia com frequência a apresentação de fiadores que também eram negociantes de tropas, apesar de haver uma disposição legal contrária. O extravio de animais à noite, com a ajuda de soldados de milícias que policiavam o Registro, o uso de caminhos alternativos e a passagem de tropas particulares como “animais da Coroa”-

---

<sup>61</sup> Id., *ibid.*, p. 187.

<sup>62</sup> Id., *ibid.*, p. 188 - 189.

condição que os isentava do imposto – eram outros expedientes utilizados e comumente reconhecidos pelo arrematante.<sup>63</sup>

Essas práticas atendiam os interesses dos maiores negociantes de tropas da localidade, que eram também os moradores mais influentes da vila. Por esse motivo, quando Prado contratou o Novo Imposto em Sorocaba, teve que enfrentar a pressão da Câmara Municipal para afrouxar o seu sistema de arrecadação. Para ele, o maior responsável pelas discórdias entre os negociantes e o cobrador dos impostos era Rafael Tobias de Aguiar, filho do antigo arrematante Antonio Francisco de Aguiar, uma das maiores fortunas locais da época. Tobias era, desde o falecimento de seu pai, o contratador da Contribuição para Guarapuava. Os procedimentos de cobrança de um e outro arrematante entraram em desacordo, gerando conflitos que se estenderam para o conjunto da população, chegando ao extremo da Câmara local determinar a prisão do cobrador Dinis em 1819 – que só não foi efetivada porque Prado intercedeu junto ao governo central.<sup>64</sup>

Em 1820, Tobias se afastava da cobrança de impostos para iniciar carreira política nas Cortes Gerais, vendendo os direitos de contrato da Contribuição para Guarapuava a Prado, para o triênio 1820 – 1823. Mas as dificuldades continuaram, pois Prado não esperou findar o contrato de arrematação do Novo Imposto, estipulado até 1825, e tão logo venceu o da Contribuição para Guarapuava em 1823, vendeu aquele ao próprio Rafael Tobias, que assim retomava o controle do Registro de Animais.

Rafael Tobias já era, por essa época, uma figura política de destaque na sociedade local. A fortuna de sua família, proveniente do comércio, lhe conquistara o posto de capitão-mor das Ordenanças em 1809, com apenas 15 anos de idade. Em 1823, já era tenente-coronel graduado.<sup>65</sup>

Foi eleitor paroquial em 1821, e em 1824 eleito para o Conselho do governo da província. Concomitantemente, controlou a arrecadação do Novo Imposto e da Contribuição para Guarapuava até 1826, quando o Registro passou à administração do Tesouro Nacional. Ainda exerceu o posto por algum tempo, como Tesoureiro

<sup>63</sup> PETRONE, M. T. S., *O Barão...*, op. cit., p. 131 – 136.

<sup>64</sup> Id., *ibid.*, p. 133. Lembra a autora que “segundo Prado, os responsáveis pelas dificuldades na administração do “Novo Imposto” sobre os animais eram encontrados em toda a vila de Sorocaba, já que a população, a Câmara e as milícias defendiam os interesses dos condutores e comerciantes de gado”. Id., *ibid.*, p. 133.

<sup>65</sup> A patente militar nobilitava o indivíduo, especialmente se sua riqueza era proveniente do comércio. Segundo José Aleixo Irmão, “os que vendiam a retalho, pelo miúdo em lojas e botequins perdiam e derogavam nobreza”, e esse era o caso de seu pai, Antonio Francisco de Aguiar, que já em 1798 inscreveu seu filho, com apenas 4 anos de idade, como cadete no Regimento das Ordenanças. ALEIXO IRMÃO, José, *Rafael Tobias de Aguiar: o Homem, o Político*. Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992, p. 19 – 20..



Administrador, mas logo depois o largou para se dedicar exclusivamente à carreira política.

Em 1831, foi nomeado Presidente da Província de São Paulo, e em 1834 eleito deputado geral. Exerceu os cargos conjuntamente, ausentando-se temporariamente da cadeira da presidência, que assumiu até 11 de março de 1835.

Em 1840, foi novamente nomeado Presidente da Província na ascensão liberal que acompanhou o “golpe da Maioridade”, mas ocupou o cargo somente até julho de 1841, sendo demitido pelo Gabinete conservador. No ano seguinte, organizou a publicação do periódico **O Tebyreçá**, de cunho liberal, através do qual promoveu um acirrado debate político sobre a monarquia.<sup>66</sup> Em maio desse mesmo ano liderou, junto com Feijó, a revolta liberal que teve Sorocaba como centro propagador, sendo então aclamado Presidente da Província pelos revoltosos.<sup>67</sup>

Mas já em junho, as forças rebeldes estavam controladas pelas tropas monarquista, e Rafael Tobias acabou preso. Em 1846, foi anistiado junto com os demais líderes da revolta de 1842 pelo Gabinete liberal, após o que foi eleito deputado provincial em 1846 – 47 e disputou a senatoria nesse último ano, mas não foi escolhido dentre os três nomes enviados ao Imperador. Desde então, sua trajetória política declinou.

Entretanto, em Sorocaba se manteve como a figura de maior prestígio político. Também era a maior fortuna local: seu inventário, de 1857 (ano de sua morte), relaciona 463 escravos, 9 fazendas espalhadas pela região – 7 delas de criação de bois e cavalos, 1 de café e outra de “terras de sesmaria” – 3 sítios e, na cidade, 2 terrenos, 1 chácara e 17 casas.<sup>68</sup>

Atuava ativamente no comércio de animais, criando e negociando seu próprio gado. O investimento na produção de café e açúcar – possuía em Itapeva da Faxina, ao sul de Sorocaba, uma fazenda de criação associada à cultura de cana – era secundário.

Dois episódios ligados diretamente a Tobias mostram a ingerência do poder local sobre a arrecadação de impostos sobre animais. Um foi o conflito deflagrado após a morte de seu pai em 1818, com o novo arrematante do Novo Imposto, Antonio da Silva Prado. Outro, foi durante a revolta liberal de 1842. Nessa ocasião, o dinheiro

<sup>66</sup> BONADIO, Geraldo. **A agonia do projeto liberal**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992, p. 29.

<sup>67</sup> Politicamente, Sorocaba já não era mais vila, tendo sido elevada à categoria de cidade em 5 de fevereiro de 1842.

<sup>68</sup> ALEIXO IRMÃO, J., op. cit., p. 433 – 444. Ainda constam no inventário as propriedades na capital paulista, somando 10 casas, 2 terrenos, 1 chácara e 1 sítio.

existente no Registro – 17 contos de réis – foi confiscado pelos rebeldes para os gastos do movimento. Era seu administrador Elias Aires do Amaral, aparentado de Tobias.<sup>69</sup>

Durante o Império, a Lei de 1º de Outubro de 1828, que definiu um Regimento comum às Câmaras Municipais, foi a principal diretriz de organização do poder local. Ela restringiu a autonomia dos antigos Conselhos na disposição dos bens públicos e no poder judiciário, submetendo-os ao Conselho de Província. Essa instância de poder se tornou responsável pela aprovação das principais atribuições das municipalidades: a organização do orçamento e a elaboração de posturas.

A transformação das Câmaras em corporações meramente administrativas, como especifica o artigo 24 do Regimento, não foi imposta sem resistência do poder local. O governo imperial precisou expedir, ao longo do século XIX, uma grande quantidade de leis, decretos, avisos e resoluções para definir procedimentos administrativos e inibir práticas herdadas do período colonial, principalmente no que se referia ao provimento de cargos públicos e arrecadação de impostos.

Levindo Ferreira Lopes relacionou todas as determinações ditadas pelo governo imperial sobre a Lei de 1º de Outubro de 1828 até o ano de 1883, e verificou um grande número de Avisos e Decretos expedidos especialmente após 1860, que regulamentavam a arrecadação das rendas gerais nos municípios e especificavam as incompatibilidades entre cargos municipais.<sup>70</sup> Essas determinações refletem a preocupação em limitar a ingerência do poder local sobre o aparelho de governo, representada pelos arrematantes de impostos e pelo domínio das Câmaras Municipais pelas principais famílias da localidade.

Em Sorocaba, o domínio dessa elite sobre a Câmara e o Registro de Animais foi garantido durante o Império, mas sob novas condições de organização política: as duas instituições foram submetidas ao controle do governo central e transformadas em órgãos administrativos.

Com respeito às Câmaras, a Lei de 1º de Outubro de 1828 definiu suas competências, conferindo relevo especial à elaboração das posturas municipais, que em geral garantiriam *“meios de promover e manter a tranquilidade, segurança, saúde, e*

---

<sup>69</sup> Também contribuíram somas particulares, como do próprio Tobias, do Barão de Tatuí e do presidente da Câmara Municipal de Sorocaba, José Joaquim de Lacerda, além de 6 contos pertencentes ao cofre municipal. Segundo Catelli, *“a soma desses valores é treze vezes maior do que as despesas da Câmara Municipal de Sorocaba no ano de 1842”*. CATELLI JR., Roberto. **Poder local – consolidação e revolta. Sorocaba – 1823/1842**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, Universidade de São Paulo, 1993.

<sup>70</sup> LOPES, Levindo Ferreira, **Camaras Municipaes**, Rio de Janeiro: Livraria Popular de A. A. da Cruz Coutinho, 1884.

*commodidade dos habitantes, e aceio, segurança, elegancia e regularidade externa dos edificios e ruas das povoações*".<sup>71</sup>

No Período Regencial, foram expedidas novas leis que condicionaram o poder local aos ditames do governo central. O Código do Processo Criminal de 1832 ampliou as atribuições daquele, responsabilizando o juiz de paz – cargo eletivo do município, criado pela Lei de 15 de Outubro de 1827 – pela resolução de pequenas causas locais. Criou nas vilas e cidades uma organização judiciária independente, formada pelo juiz municipal e pelo promotor público, nomeados pelo Presidente de Província, e por um conselho de jurados, escrivão e oficiais de justiça. Estabeleceu, para cada comarca, de um a três juizes de direito, também nomeados.<sup>72</sup>

A ampliação da autonomia local buscava equilibrar as tensões entre os grupos regionais e o governo regencial. No entanto, arriscava a privatização do controle político. Em 1834, a criação das Assembléias Provinciais pelo Ato Adicional possibilitou a constituição de uma instância intermediária entre essas esferas de poder e a interferência mais direta do poder local sobre a organização política. Às Assembléias coube legislar sobre o provimento de cargos públicos municipais e provinciais, sobre o orçamento dos municípios, sobre a repartição de verbas e fiscalização do emprego das rendas públicas. Definia-se, assim, um espaço de atuação dos grupos dominantes regionais no aparelho de Estado.

Em 1840, a Lei de Interpretação do Ato Adicional restringiu essa autonomia, condicionando algumas das atribuições das Assembléias ao controle do governo central, tais como a criação e supressão de empregos municipais e provinciais, a suspensão ou demissão de magistrados, a sanção ou veto dos Presidentes de Província sobre projetos de lei aprovados pelas Assembléias.<sup>73</sup>

Durante o período Regencial, liberais e conservadores se confrontaram com diferentes propostas de organização política. Os projetos de maior centralização foram aprovados enquanto o grupo conservador dominava o Ministério: a Lei de Interpretação de 1840 e a Lei de Reforma do Código do Processo Criminal em 1841, que retirou a competência municipal sobre o juizado de primeira instância e a transferiu para

<sup>71</sup> Lei de 1º de Outubro de 1828, art. 71. Mais 7 artigos, do 66 ao 70 e do 72 ao 73, especificaram os assuntos sobre os quais versariam as posturas. **Regimento das Camaras Municipaes do Imperio do Brasil**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1844.

<sup>72</sup> CATELLI JR., R., op. cit., p. 36 – 37.

<sup>73</sup> Lei de 12 de Maio de 1840, arts. 2, 4, 5, 7. Apud MOREIRA, F. I. de, BARROS, J. M. F. P. de, **Constituição Política do Imperio do Brasil seguida do Acto Addicional, Lei de sua interpretação e a Lei do Conselho de Estado**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1868, p. 121 – 124.

um corpo de funcionários nomeados pelo Imperador ou pelo Presidente de Província: o chefe de polícia, o delegado e o sub-delegado de polícia. Também ampliou as atribuições do juiz municipal, igualmente cargo de nomeação do governo central, restringindo as funções do juiz de paz instituídas pelo Código do Processo de 1832.<sup>74</sup>

A Reforma do Código do Processo em 1841 foi o estopim da revolta liberal de 1842 na província, principiada em Sorocaba e liderada por Rafael Tobias de Aguiar e Feijó. O movimento reivindicava maior autonomia regional, contrariando as reformas da legislação que centralizavam o poder político.

Outros acontecimentos precipitaram a revolta: a derrubada do Gabinete liberal em 1841, a dissolução da Assembléia Geral, a demissão de Rafael Tobias da presidência da Província em julho de 1841 e a nomeação de um presidente conservador, o baiano José da Costa Carvalho, Barão de Monte Alegre, inimigo particular de Tobias.

A Câmara sorocabana, de orientação liberal, apoiou o movimento, que sufocado em junho do mesmo ano, provocou a demissão dos vereadores e empregados municipais e a substituição por políticos conservadores da cidade. Exatamente dois anos depois, em 27 de junho de 1844, aproveitando a subida dos liberais no governo geral e provincial, os liberais reassumiram a Câmara Municipal, irregularmente tomada pelos conservadores, para realizar novas eleições para 1845.

Quanto ao Registro de Animais, também teve sua administração alterada pelos acontecimentos políticos. O administrador Elias Aires do Amaral, com participação no movimento, foi afastado em 1842 e substituído por Joaquim José Loureiro de Almeida, um expoente conservador da cidade.

Apesar da substituição do sistema de arrematação de impostos pela administração do Tesouro Nacional em 1826, a camada dominante local permaneceu no controle da arrecadação. Durante o Império, o governo provincial, responsável pela administração a partir de 1835, repartiu a responsabilidade pela cobrança de impostos sobre animais com a própria elite sorocabana, possibilitando às autoridades locais uma certa autonomia sobre o trânsito e comércio de animais na região. Os administradores do Registro passaram a ser escolhidos nas famílias que detinham o poder político em Sorocaba. Muitas vezes, dentre aqueles que já tinham exercido ou ainda ocupavam cargos municipais.

Rafael Tobias de Aguiar, apesar de nunca ter exercido cargo municipal, era a maior expressão política de Sorocaba quando o Registro foi convertido à

---

<sup>74</sup> Pelo Código do Processo Criminal de 1832, cabia aos juizes de paz a resolução de pequenas rixas e desordens públicas, que eram atribuições dos juizes ordinários e de fora, extintos a partir

administração do Tesouro Nacional, em 1826. Foi o último arrematante dos impostos sobre animais em Sorocaba, e se tornou nesse ano o primeiro administrador do Registro local.

O tenente-coronel José de Almeida Leme era genro do capitão-mor José de Barros Lima. Foi Comandante Superior da Guarda Nacional e juiz presidente da Câmara Municipal em 1820. Fez carreira política, sendo eleito mais de uma vez para a Assembléia Provincial e para a Vice-Presidência da província. Era líder do partido conservador em Sorocaba, e segundo Aluísio de Almeida, *“a ele se devem, por correspondência com o presidente Monte Alegre, as informações contra Tobias, em 1842”*.<sup>75</sup>

Foi nomeado administrador do Registro provavelmente em 1835, após a saída de Tobias da presidência da província. Mas exerceu o cargo em alternância com o liberal Elias Aires do Amaral entre 1837 e 1838, a demonstrar uma curiosa solução de compromisso entre os partidos políticos que, durante a Regência, disputavam o controle do poder político.

Os Aires estavam ligados a Tobias por laços de parentesco, e constituíam uma das maiores fortunas locais. O pai de Elias, Américo Antonio Aires, era negociante de fazendas secas e de tropas, e proprietário de um engenho de açúcar. Participou ativamente da administração municipal: foi juiz presidente da Câmara em 1819 e em 1824, juiz municipal na década de 1860 e delegado de polícia de 1865 a 1868. Esses dois últimos cargos, de nomeação do Presidente de Província, ocupou enquanto o partido liberal dominava a Câmara sorocabana. No âmbito local, a centralização política instituída com a Lei de Interpretação do Ato Adicional de 1840 e com a Reforma do Código do Processo Criminal de 1841 possibilitou o fortalecimento do grupo político no poder municipal. Isso porque as listas triplíces de candidatos aos cargos de juiz municipal e delegado de polícia eram preparadas pela Câmara. Assim, garantia-se a correspondência partidária entre esses cargos e a vereança, consolidando o controle político dos grupos locais.

Elias Aires do Amaral também participou da administração pública, sendo vereador de Sorocaba em 1821, 1822, 1823, 1824 e em 1833 – 1836.<sup>76</sup> Nesse ano,

---

de então. CATELLI JR., R., op. cit., p. 36; 54.

<sup>75</sup> ALMEIDA, Aluísio de, Biografias sorocabanas. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, v. 152, p. 13 – 39, 1952, p. 24.

<sup>76</sup> É preciso fazer duas observações: em 1824, quando o major Américo Antonio Aires era juiz presidente da Câmara, Elias era vereador das remissões, assumindo o posto somente se seu pai não presidisse a sessão. O parentesco entre membros da Câmara, apesar de proibido até o quarto grau pelas Ordenações do Reino, era bastante comum, sobretudo em localidades

afastou-se da vereança para assumir a administração do Registro de Animais, pois tal ocupação se tornou incompatível, a partir de 1833, com o exercício conjunto de cargos municipais.<sup>77</sup>

No início de 1839, deixou a administração do Registro a cargo do antigo administrador, José de Almeida Leme, provavelmente por razões políticas. As Atas da Câmara Municipal da época mostram os atritos entre Elias Aires do Amaral e a vereança conservadora de 1837 – 1840.

Já no final da década de 1830, os conservadores da vila sentiam a instabilidade do domínio político. O “golpe da Maioridade” em 1840 fortaleceu o partido liberal e provocou, em Sorocaba, a substituição dos quadros da administração municipal e também do Registro de Animais. Nesse ano, foi nomeado seu administrador o liberal Antonio de Mascarenhas Camelo. Seu pai, o português Antonio Bernardo de Azevedo Camelo, se estabeleceu em Sorocaba como negociante de fazendas secas e de tropas, provavelmente no final do século XVIII. Destacou-se na política, sendo juiz presidente da Câmara Municipal em 1818.

O filho seguiu os passos do pai: foi escrivão da Câmara em 1813, juiz presidente em 1821, juiz das medições em 1822. Seu irmão, José de Mascarenhas Camelo, também foi vereador diversas vezes em Sorocaba, entre 1819 e 1836. A família era partidária de Tobias, e esteve representada na Câmara Municipal em todas as vereanças liberais até 1869.

Antonio administrou o Registro somente no primeiro trimestre de 1840. Foi substituído pelo tenente Joaquim José Loureiro de Almeida, do partido conservador, que havia sido vereador suplente da Câmara Municipal em 1833 – 1836. Este, administrou o Registro a partir do segundo trimestre de 1840, e foi substituído por Elias Aires do Amaral em 1841, quando tomou posse a nova Câmara liberal.<sup>78</sup>

pequenas e distantes do centro administrativo. Após 1828, com o Regimento das Câmaras Municipais, a distribuição dos cargos eletivos passou a ser melhor controlada. A antiga determinação foi confirmada por essa Lei e pelos Avisos de 1º de Setembro de 1828 e de 6 de Novembro de 1833. **Regimento das Camaras Municipaes...**, op. cit., p. 59. Em Sorocaba, não foram encontrados mais casos como esse na administração municipal. Outra observação se refere ao período 1825 – 1833, para o qual não foram encontrados os livros de Atas da Câmara Municipal, prejudicando assim a verificação da trajetória política de alguns expoentes.

<sup>77</sup> Ordens de 27 de Abril, de 28 de Agosto e de 23 de Dezembro de 1833, e Circular de 24 de Dezembro do mesmo ano; Ordens de 15 de Abril e 18 de Junho de 1834; Ordem de 19 de Fevereiro de 1835 e Aviso de 11 de Novembro de 1841. **Regimento das Camaras Municipaes...**, op. cit., p. 55

<sup>78</sup> Infelizmente, não foram encontrados os livros do Novo Imposto dos Animais entre 1841 e 1845. Sabe-se que em 1842, seu administrador era Elias Aires do Amaral, na ocasião em que permitiu a retirada do dinheiro ali existente para financiar a revolta liberal.

A substituição na administração do Registro acompanhava a ascensão e queda dos partidos políticos no governo provincial e local. Após a revolta liberal de 1842, Elias Aires do Amaral foi demitido e substituído novamente por Joaquim José Loureiro de Almeida, que exerceu o cargo até, pelo menos, 1844, enquanto os conservadores dominavam a Câmara Municipal.

Em 1844, a ascensão do Ministério Liberal permitiu o restabelecimento da vereança dissolvida em 1842. Nesse ano, houve eleições em Sorocaba, dando vitória esmagadora ao partido liberal. Nos livros do Novo Imposto e nas Atas da Câmara Municipal pesquisadas não foram encontradas referências sobre quem estaria administrando o Registro de Animais no período entre 1845 – 1858, devido às lacunas nas séries estudadas.

Em 1848, os liberais foram afastados do poder político com a nomeação de um Gabinete Conservador e com a dissolução da Assembléia Provincial de São Paulo. Em Sorocaba, essa reorientação política repercutiu nas eleições desse ano, dando vitória absoluta aos conservadores, que dominaram a Câmara Municipal por duas vereanças consecutivas, de 1849 até 1856, enfrentando as pressões do grupo liberal da cidade, que em 1852 fundou o periódico **Cometa** exclusivamente para o debate político.

Os “saquaremas”, como se auto-denominavam os conservadores locais, defenderam-se num outro periódico: **O Defensor**.<sup>79</sup> A intensa discussão política promovida por essas folhas tinha como objetivo as eleições municipais, que nesse ano foram particularmente conturbadas. Foram realizadas na cidade duas votações, no mesmo dia e em locais diferentes: uma comandada pela Câmara conservadora, na igreja Matriz, e outra pelo grupo liberal, na capela do Bom Jesus. Como não podia deixar de ser, os resultados foram incompatíveis. Em 11 de outubro de 1852, a Câmara remeteu ao Presidente de Província as duas apurações, solicitando providência a respeito. Em 31 de dezembro, o Vice-Presidente no poder remeteu uma Portaria em que suspendia a posse da nova Câmara até resolução do governo imperial. A resposta veio um ano depois, pela Portaria de 13 de dezembro de 1853, que anulava a votação realizada na capela do Bom Jesus e permitia a posse da vereança conservadora eleita.<sup>80</sup>

<sup>79</sup> Encontramos para análise uma série completa de **O Defensor**, com 20 números. Do **Cometa**, lamentavelmente, nenhum exemplar foi encontrado.

<sup>80</sup> “Sessão Extraordrª a 11 de Outubro de 1852 para apuração dos votos de Vereadores. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fôlio 124 f.; “Sessão extraordinª a 7 de Janeiro de 1853. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fôlio 133 f.; “Sessão de posse a nova Camara e aos Juizes de Paz desta Cidade e da Frequezia de Campo largo a 20 de Dezembro de 1853. Prezidencia do Sr. Souza”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 10 f.

Em 1856, as eleições municipais de 7 de setembro deram novamente vitória aos conservadores. Os liberais, aliados do poder, fraudaram a votação de 2 de novembro, para escolha dos eleitores de paróquia. Logo no dia seguinte, a Câmara se reuniu em sessão extraordinária para elaborar um ofício ao Presidente de Província, narrando os acontecimentos e pedindo a anulação daquela eleição.<sup>81</sup>

Infelizmente, não foram encontradas as Atas seguintes, entre 4 de novembro de 1856 e 24 de outubro de 1864. Essa grande lacuna também não pôde ser preenchida com a análise da imprensa do período, pois o único periódico da época, **O Monitor**, encerrou sua publicação em dezembro de 1856, e até 1866 não houve outro na cidade.

Foi justamente durante esse período, em 1858, que Vicente de Oliveira Lacerda foi nomeado administrador do Registro de Animais. Era administrador do Correio em Sorocaba desde o início da década de 1840, à época da revolta liberal. Naquela ocasião, com a dispersão do movimento, foi demitido logo depois da destituição da Câmara rebelde, que era presidida pelo seu pai, José Joaquim de Lacerda. Em 1844, com a retomada do poder pelos liberais, voltou a ocupar o posto. Sua nomeação para o Registro em 1858 indicava a ascensão desse grupo político. As eleições seguintes, em 1860, marcaram o retorno dos liberais na administração municipal.

Os conservadores só retornariam à administração municipal em 1868, animados pela dissolução da Câmara dos Deputados e do Conselho de Ministros. Nessa ocasião, os eleitores suplentes de Sorocaba, todos eles conservadores, enviaram uma representação ao Presidente de Província acusando irregularidades no processo de qualificação de votantes. Em resposta, o governo provincial anulou os trabalhos da Junta de Qualificação e determinou que as eleições municipais daquele ano fossem feitas com base na qualificação anterior – o que fortaleceu o grupo conservador da cidade, que saiu vitorioso do pleito.

A Câmara Municipal, reconhecendo que os conservadores tinham respaldo do governo provincial, oficiou diretamente ao Imperador reclamando das irregularidades no processo eleitoral, não tendo a votação sido presidida pelo juiz de paz mais votado da cidade, que era o liberal José Leite Penteado. Tratava-se, em verdade, de uma articulação dos conservadores para assegurar a vitória do partido.

A resposta veio logo em seguida, a 8 de janeiro de 1869: que os vereadores eleitos fossem empossados. Com isso, os empregados da Câmara foram

---

<sup>81</sup> "Sessão extraordinária em 3 de 9brº de 1856. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fôlio 147 f.



substituídos por partidários conservadores – como sempre ocorria, aliás, a cada reorientação política da vereança.

Mas o domínio dos conservadores durou pouco: em 29 de janeiro, um ofício do Presidente de Província ordenava a restauração da antiga vereança e a imediata convocação de novas eleições, informando sobre a anulação da última eleição, pela Portaria do governo de 20 de janeiro.<sup>82</sup>

Essas desordens na administração municipal mostram o quanto o poder local – e com ele, a administração do Registro de Animais – refletia as disputas políticas entre conservadores e liberais nas diversas esferas de poder.

Na década de 1870, um outro grupo político entraria na disputa pela administração municipal: os republicanos, cujo Clube local foi fundado em 1874. Até o final do Império, esses três partidos políticos estiveram representados, em maior ou menor número, nas vereanças que se seguiram. Os liberais ainda fizeram a maioria da Câmara Municipal em 1873 – 1876, 1877 – 1880, 1881 – 1882 e 1883 – 1886, perdendo em representatividade para os conservadores na última vereança do Império: 1887 – 1890. Reflexo do longo período de domínio do Gabinete liberal, seguido da destituição e nomeação do Gabinete conservador em 1885. Quanto aos republicanos, embora numericamente menos representativos na cidade, garantiram a participação nas vereanças de 1873 – 1876, 1881 – 1882 e 1883 – 1886.

Vicente de Oliveira Lacerda administrou o Registro até 1878. Nesse ano, foi nomeado para substituí-lo o coronel Antonio Augusto de Pádua Fleury, liberal, que havia sido vereador em 1861 – 1864 e juiz de paz em 1876. Nas listas de votantes da cidade para 1876 e 1878 foi relacionado como “lavrador”.<sup>83</sup> Exerceu o cargo até sua morte, em junho de 1882, sendo então substituído por Antonio Paes de Madureira, também partidário liberal, proprietário de uma fábrica de cal no município, então o principal produto de exportação local.

Deixou a administração do Registro em 1885 para assumir a do Mercado Municipal, para a qual foi nomeado pela Câmara em 22 de dezembro. Em seu lugar ficou Joaquim de Almeida Pedroso, relacionado como “empregado público” nas listas de votantes de 1876 e de 1878.<sup>84</sup>

<sup>82</sup> “Acta da Sessão extraordinaria da Camara Municipal desta Cidade de Sorocaba aos 31 de Janeiro de 1869. Presidencia do Senr. Dr. Costa Ferreira”. Anais..., MHS, livro 71, fólio 127f.

<sup>83</sup> LISTA de votantes. **Ypanema**, Sorocaba, 30 ago. 1876; LISTA de votantes. **Ypanema**, Sorocaba, 27 fev. 1878.

<sup>84</sup> LISTA de votantes. **Ypanema**, Sorocaba, 23 ago. 1876; LISTA de votantes. **Ypanema**, Sorocaba, 21 fev. 1878.

Antonio Paes de Madureira foi novamente nomeado administrador do Registro em 1889, ocupando o cargo até a sua extinção em 1891.

A correlação entre poder municipal e controle da arrecadação de impostos sobre animais foi permanente durante todo o período imperial. Todos os administradores do Registro, de 1826 até 1891, estavam ligados a grupos políticos, e já haviam ocupado cargos públicos. Essa parecia ser uma condição para a nomeação. Também eram sorocabanos ou residentes há muito tempo na cidade.<sup>85</sup>

A ingerência do poder local sobre o provimento do cargo era determinante. A cada reorientação política da Câmara, os vereadores preparavam nova lista tríplice para substituição do administrador e eram, invariavelmente, atendidos. Esse procedimento garantia a acomodação dos interesses locais sobre a cobrança de impostos ao aparelho de Estado.

Essa situação já caracterizava a arrematação de impostos sobre animais desde a instalação do Registro de Sorocaba. Os arrematantes provinham das famílias mais antigas e ricas da localidade, com forte influência sobre o poder local.

Durante o Império, o processo de centralização do poder delimitou espaços de atuação política aos grupos locais. Analisando a estrutura burocrática do Estado Nacional nesse período, José Murilo de Carvalho conclui que a interferência do Poder Moderador sobre diversas instâncias da organização política – expressão máxima da centralização do poder – permitia o controle da disputa entre partidos.<sup>86</sup>

O provimento de cargos públicos por nomeação do Presidente de Província, que era diretamente escolhido pelo Imperador, assegurava o equilíbrio entre as esferas de poder local e central. A cada queda de Gabinete e reorientação política, o Presidente era substituído e novas eleições convocadas. Em Sorocaba, a Câmara acompanhava essa nova orientação, assim como os demais cargos municipais de nomeação e a administração do Registro. A competência do poder central sobre a organização do quadro de funcionários públicos era, em parte, repassada para as Câmaras: partia dos novos vereadores a dispensa de empregados e as novas propostas

---

<sup>85</sup> Entre os administradores não nascidos em Sorocaba, tem-se Vicente de Oliveira Lacerda, natural de Parnaíba e cuja família se mudara para a vila quando ainda era criança, e o coronel Antonio Augusto de Pádua Fleury, natural de Goiás, mas que se fixou em Sorocaba, aí constituindo família e negócios.

<sup>86</sup> *"Pode-se dizer que a interferência do Poder Moderador favorecia antes que dificultava a representação da minoria, na medida em que tornava temporária a derrota de um dos partidos. Na verdade, era ela que possibilitava a existência do bipartidarismo. Em sua ausência, dificilmente haveria possibilidade de conflito regulado"*. CARVALHO, José Murilo de. **Teatro de sombras: a política imperial**, São Paulo: Vértice / Revista dos Tribunais; Rio de Janeiro: Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 1988, p. 152.

para substituí-los. Esse mecanismo político fazia com que mesmo o partido minoritário da cidade – no caso, o conservador – tivesse o domínio sobre a municipalidade.

A base desse domínio era o controle do processo eleitoral. As eleições eram obrigatórias para os brasileiros natos ou naturalizados, que tivessem renda mínima de 100\$000 anuais.<sup>87</sup> O voto era aberto, e cada votante escolhia o conjunto dos 9 vereadores, o juiz de paz e mais um suplente. As eleições primárias escolhiam os eleitores de província, que representariam a localidade nas eleições para as Assembléias Provincial e Geral. Eram eleitos em número proporcional à população do município, e dentre aqueles com renda anual mínima de 200\$000.<sup>88</sup>

Para recolhimento dos votos, era organizada uma Mesa Paroquial presidida pelo juiz ordinário e, após 1832, pelo juiz de paz. O voto, sendo aberto, facilitava o controle do processo eleitoral, mediante o apadrinhamento político e troca de favores.

Em 1846, a nova Lei Eleitoral reduziu a participação popular, aumentando para 200\$000 a renda anual mínima para qualificação de votantes, e de 400\$000 para os eleitores. A reforma sugere que a lisura do pleito e a autenticidade da representação popular estavam na restrição à participação da massa de votantes, geralmente manipulada pela elite política.

Em 1881, a Lei Saraiva restringiu ainda mais a participação popular, retirando a obrigatoriedade do voto e eliminando as eleições secundárias para as Assembléias. Mesmo assim, não impediu fraudes e manipulação de resultados.

O sistema das eleições durante o Império permitiu a adequação dos poderes locais ao aparelho de Estado, possibilitando a organização do poder municipal de acordo com a orientação política do governo central. A administração do Registro de Animais acompanhou, especialmente na primeira metade do século XIX, a ascensão e queda dos grupos políticos na localidade, demonstrando a importância da manutenção do

---

<sup>87</sup> Segundo a Constituição de 1824, eram votantes os cidadãos brasileiros ou naturalizados com mais de 25 anos, oficiais militares com mais de 21 anos, bacharéis e clérigos de qualquer idade. Excluíam-se os filhos-família que viviam com os pais, salvo quando fossem funcionários públicos. MOREIRA, F. I. de, BARROS, J. M. F. P. de, op. cit., p. 39 – 40 (arts. 91, 92). A Lei de 19 de Agosto de 1846 excluiu das eleições primárias as praças de pret do exército e armada, e da força policial paga, e os marinheiros dos navios de guerra. O Decreto n. 484 de 25 de Novembro de 1846 alterou a renda mínima para votantes para 200\$000– Id., p. 41.

<sup>88</sup> O Decreto n. 484, de 25 de Novembro de 1846, elevou a 400\$000. Id., p. 41.

controle sobre aqueles impostos em mãos do poder local, desde que equivalentes à orientação política da municipalidade.

A elite política da cidade era constituída por negociantes, relacionados de forma direta ou indireta ao trânsito e comércio de animais. As Atas da Câmara Municipal mostram o envolvimento de alguns vereadores, juizes e empregados com essas práticas, registrando, sobretudo para as primeiras décadas, freqüentes dispensas temporárias para seguirem para o “*continente do sul*” ou “*para as partes de Curitiba*” a seus negócios.<sup>89</sup> Mesmo se não implicados à comercialização de tropas, beneficiavam-se da grande concentração de pessoas, pois que geralmente eram comerciantes com lojas na cidade, ou poderosos “capitalistas”, que emprestavam dinheiro a juros para compradores de tropas e descontavam letras vencidas aos vendedores. Aliás, essa era a prática preferida pelos homens mais ricos da cidade à época de intenso comércio na região – as décadas de 1850 e de 1860 – e mesmo depois, pois assegurava um lucro mais fácil e seguro do que a compra e venda de tropas, onerada com as taxas de Barreira e impostos, e ainda sujeita às dificuldades do trânsito.

<sup>89</sup> Dispensa do Tesoureiro da Décima dos Prédios Urbanos, João Leite do Canto, para “*continuarem seu negocio de animais tranzitando desta villa para os Campos gerais*” - “Trº de vereança em que ouve hũ requerimto. pª vistoria” [31 out. 1821]. Anais..., MHS, livro 5, fólio 62 f.; dispensa dos juizes de paz de Jundiacanga e Campo Largo para “*seguirem viagem para as partes do Continente de S. Pedro do Sul*” - “Sessão ordinaria de 9 de Julho de 1834. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 14, fólio 82 f.; dispensa do vereador Rev. Libório “*para o Continente de S. Pedro do Sul a seus negocios*” – “Sessão Extraordinaria de 10 de 7brº de 1834. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólio 16 f.; dispensa do vereador Manoel Ribeiro de Arruda, “*participando axarse de viagem pª a Villa de Curitiba*” – “1ª Secção Ordrª de 20 de Outubro de 1835. Presidª do S. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólio 115 f.; dispensa do vereador Loureiro, “*para as partes de Curitiba*” – “2ª Secção Ordrª de 21 de 8brº de 1835. Presidª do Snr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólio 117 f.; dispensa do juiz de paz de Jundiacanga. “*participando axarse de viagem pª a Villa da Curitiba*” – “3ª Secção Ordrª de 26 de 8brº de 1835”. Anais..., MHS, livro 16, fólio 118 v.; dispensa do juiz de fato Manoel Claudiano de Oliveira, “*participando estar de viagem para a Villa da Lapa*” – “Sessão Extraordª de 16 de 7brº de 1839. Presidª do Snr. Theodosio”. Anais..., MHS, livro 21, fólio 59 f.; dispensa de dois juizes de fato, por “*acharemse de viagem pª a villa da Lapa*” – “3ª Sessão Ordrª de 18 de Outubro de 1839. Presidª do Snr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólio 64 f.; dispensa do juiz de fato do termo, “*que se acha de viagem para as partes de Curitiba*” – “Sessão Extraordª de 4 de Maio de 1840. Presidª do Sr. Theodº”. Anais..., MHS, livro 21, fólio 90 v.; dispensa do vereador Sant’Anna “*por se axar de viagem para as partes de Curitiba*” – “Sessão Extraordª a 17 de Dezembro de 1850. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólio 74 v.; dispensa do vereador Broxado para “*a Provincia do Paraná*” – “Sessão extraordinª em 15 de 7brº de 1854. Prezidª do Sr. Ferrª Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fólio 63 f.; dispensa do vereador Ferreira Barboza para “*fazer hua viagem á Provincia do Paraná*” – “6ª Sessão ordª em 7 de 8brº de 1854. Prezidª do Sr. Ferrª Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fólio 70 f.; dispensa do vereador Broxado para “*hir a Provincia do Paraná a seu negocios*” – “Sessão extraordª em 27 de 9brº de 1855. Prezidª do Sr. Santos”. Anais..., MHS, livro 53, fólio 115 v.; dispensa do vereador Olivério Pilar, “*para a Provincia do Rio Grande do Sul*” – “Sessão extraordinaria a 5 de Setembro de 1871. Presidª do Snr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólio 50 v.

No final do Império, com a diminuição do trânsito de tropas e conseqüentemente da arrecadação do Novo Imposto, o Registro perdeu em representatividade econômica, embora ainda sustentasse importância estratégica no controle do comércio de animais no sul da província. Associado a isso, a emergência do partido republicano e o acirramento da disputa partidária condicionou a permanência dos liberais, que era o grupo político mais numeroso da cidade, naquela administração. No âmbito local, o cargo perdeu o sentido político que possuía até a década de 1860, quando passavam por Sorocaba cerca de 50.000 e até 60.000 animais. Isso pode explicar porque o liberal Antonio Paes de Madureira voltou à administração, quando a maioria da Câmara Municipal era conservadora.

Durante o Império, a organização e consolidação do Estado Nacional, com suas instituições políticas e determinações legais que centralizavam o poder, limitou a autonomia local transformando as Câmaras Municipais em entidades administrativas. Mas em Sorocaba, preservou a ingerência da camada dominante sobre a arrecadação dos impostos sobre animais como forma de manipulação e para submetê-la ao aparelho de governo.

O controle do Registro era importante para o poder local legitimar o seu domínio sobre o trânsito e comércio de animais na região, pois essas eram práticas que condicionavam a organização política e econômica da cidade. Se para o governo provincial, encarregar a sorocabanos envolvidos com a administração municipal sua administração representava um instrumento de cooptação política, para o poder local representava uma certa autonomia sobre o controle dessas práticas.

Apesar das limitações impostas ao poder local, a partir da Lei de 1º de Outubro de 1828, a elite sorocabana encontrou espaços de autonomia no controle do trânsito, do comércio e das feiras de animais em Sorocaba. Através das principais competências das Câmaras instituídas por essa Lei – a elaboração de posturas e do orçamento municipal –, assegurou o controle sobre esses usos do ambiente urbano, criando impostos e estabelecendo condutas que regulavam diversos ramos de atividades em tempo de feira. Mesmo dependentes da aprovação do Conselho de Província e, a partir de 1835, da Assembléia Provincial, as posturas foram o principal instrumento legal da municipalidade para assegurar os interesses dos grupos sociais nela representados.

A centralização política durante o Império limitou a ingerência direta das Câmaras Municipais sobre a organização do poder exatamente porque acomodou, na burocracia administrativa, os interesses locais. Usando dos próprios mecanismos criados pelo poder central, a Câmara de Sorocaba soube defender seus interesses sobre o

trânsito e comércio de tropas, que eram as práticas que propiciavam a movimentação comercial e garantiam a representação política e econômica da cidade no contexto provincial.

A atuação da municipalidade sobre a acomodação dessas práticas no desenvolvimento urbano permite recuperar aspectos particulares da organização política, dos usos, das manifestações culturais e das atividades produtivas locais, dimensionando a inserção do trânsito, do comércio e da feira de animais no processo de urbanização ao longo do Império.

## CAPÍTULO 2

### PASSAGEM DE TROPAS E COMÉRCIO DE ANIMAIS: OS USOS DA CIDADE E O ORDENAMENTO DO ESPAÇO URBANO

#### *Resumo*

O capítulo analisa o processo de ocupação e a expansão urbana durante o Império, avaliando sua relação com os usos do ambiente urbano para a passagem e o comércio de animais. Propõe quatro recortes, que sinalizam diferentes momentos do desenvolvimento urbano durante o período: 1820, 1840, 1860 e 1889.

#### 2.1 - SOROCABA ÀS VÉSPERAS DA INDEPENDÊNCIA

Os cursos d'água da região determinaram a escolha do lugar para a fundação do núcleo de povoamento por Baltazar Fernandes, na primeira metade do século XVII. Ele se estabeleceu, com a família e escravos índios, na beira do córrego Lageado, em sua foz no rio Sorocaba.<sup>1</sup> Edificou casa e dependências para os escravos, plantou trigo e uva, construiu um moinho – razão pela qual o córrego passou a ser conhecido como Ribeirão do Moinho –, fez roças de mandioca. Mandou construir uma capela no alto da colina, na margem esquerda do rio Sorocaba, consagrada à Nossa Senhora da Ponte. Planejando fundar um povoado, doou-a aos monges beneditinos de Parnaíba em abril de 1661, logo após a transferência do pelourinho da decadente São Felipe e fundação da vila, em 3 de março. No final desse mesmo século, os religiosos fizeram construir o Mosteiro, contíguo à capela.

Por essa época foi aberta a rua da Boa Vista, ligando a residência de Baltazar Fernandes à igreja. Também foi construída a ponte de madeira sobre o rio Sorocaba, abaixo da foz do Ribeirão do Moinho e na direção da capela, para estabelecer

---

<sup>1</sup> O rio já era conhecido por esse nome, que na língua indígena significava “terra rasgada” – alusão à topografia da região, situada na depressão dos terrenos à encosta da Serra do Mar, formada por campos cortados pelos cursos d'água.

a comunicação com as vilas do planalto, como Parnaíba e São Paulo. Em 1750, ela serviria para definir a localização do Registro de Animais, que seria instalado na sua embocadura, na margem direita do rio, na direção da saída para São Paulo.

Da capela até a ponte foi aberto um caminho, cujo trecho inicial seguia em linha reta em direção ao rio Sorocaba, desviando-se levemente para a direita para compor um outro trecho que, também em linha reta, ia alcançar a ponte. Na parte alta, próxima ao Mosteiro, passou a ser conhecido como rua de São Bento. A partir de seu desvio para a direita, em direção à ponte, como rua da Ponte. Desde os primórdios da ocupação local, essas duas ruas representaram o núcleo urbano, a partir do qual se estruturou o traçado da cidade.

Havia poucos moradores no núcleo urbano até meados do século XVIII. A população local, em sua maioria livre e pobre, contava cerca de 5.000 habitantes e se concentrava nos bairros do entorno, dedicando-se à lavoura de alimentos. Na vila residiam alguns negociantes, que se beneficiavam da localização estratégica de Sorocaba – na rota das expedições que iam para o centro-sul do Brasil – para amealhar fortuna com o comércio. Os mais ricos lançavam-se à exploração de novas terras em busca de índios para escravizar ou de metais preciosos. Aumentavam suas riquezas com a arrematação de impostos reais nos sertões das Minas e Goiás, e, após a instalação do Registro em Sorocaba, com aquela referente aos animais trazidos dos campos do sul, contribuindo esta para a fixação da população em torno do núcleo urbano e aumento da riqueza local. Isso pôde ser expresso no aumento demográfico da virada do século XVIII para o XIX.

Além da capela, havia na vila um outro edifício representativo do poder estabelecido: a casa de Câmara. Até cerca de 1780, ela funcionou em casa particular, pois data dessa época a construção da primeira casa de Câmara, na junção das ruas de São Bento e da Ponte. Não ficaram vestígios dessa construção, pois foi demolida na virada do século XVIII para o XIX para dar lugar a uma nova casa de Câmara e Cadeia, maior e de dois pavimentos, edificada entre 1802 e 1810. Esse prédio, parcialmente alterado por reformas, foi fotografado em 1886. É o que aparece no canto esquerdo da foto n. 1, que mostra sua fachada lateral, vista da rua da Cadeia ou do Comércio. Nessa época, a Câmara já não funcionava mais ali, e o edifício havia sido vendido à Loja Maçônica Perseverança III em 1869.



FOTO N. 1  
RUA DO COMÉRCIO EM 1886



Nessa foto da rua do Comércio, vê-se o prédio da antiga casa de Câmara e Cadeia, no canto esquerdo, onde funcionava, então, a Loja Maçônica Perseverança III. Na extensão da rua e vizinhos à construção, aparecem os quartos das antigas "casinhas", então desocupados. No lado oposto da rua, observam-se sobrados, cujo pavimento inferior abrigam estabelecimentos comerciais.

(Júlio Durski – 1886. Coleção particular – Adolfo Frioli)

Essa segunda casa de Câmara possuía dois pavimentos, o térreo dedicado à Cadeia e o superior à reunião do Conselho. Desde sua construção passou por várias reformas, até ser substituída por um novo edifício, maior e mais imponente, em 1862.

Dessa data até 1869, a “Cadeia velha” – como passou a ser conhecida – ficou abandonada. Nesse ano, a Câmara solicitou ao Presidente de Província permissão para a sua venda, atendendo proposta da recém-instalada Sociedade Perseverança. Aprovada, e efetivada a compra, foi feita uma reforma no prédio para adaptá-lo às funções da Loja Maçônica. No entanto, algumas características da construção foram preservadas: as paredes de taipa de pilão, os vãos grandes entre as janelas e portas, os largos beirais, as folhas de madeira inteiriça das janelas, a simplicidade das linhas da fachada.

Os edifícios da vila representativos do poder estabelecido, como as igrejas, capelas e casa de Câmara, foram construídos com capital particular dos homens mais ricos, e melhorados ou reconstruídos conforme a intensificação do comércio local e da passagem de tropas pela região, a partir de meados do século XVIII, favorecidos pela instalação do Registro em 1750 e maior fixação da população no núcleo urbano.

No início do século XIX, Salvador de Oliveira Leme – o “Sarutaiá”, como era conhecido entre os moradores, negociante de fazendas secas e de tropas, antigo arrematante de impostos no Registro de Animais – fez construir a nova casa de Câmara e Cadeia. Também foi responsável pela construção da capela do Rosário em meados do século XVIII na rua de São Bento, esquina com a rua do Rosário, defronte o sobrado de sua residência. Ao lado dessa capela, iniciou a construção do Recolhimento de Santa Clara para suas três netas, que no entanto ficou pronto somente em 1811, quando já era falecido.

Outra construção significativa no núcleo de ocupação primitiva foi a Matriz, na segunda metade do século XVIII, edificada no meio de um extenso largo do lado esquerdo da rua de São Bento, a meio caminho do Mosteiro e da casa de Câmara e Cadeia. Foi realizada com capital de particulares e à custa de doações de fiéis, e concluída em 1783.

Representou, para a época, um importante elemento de remodelamento urbano, estimulando a construção de uma nova casa de Câmara e Cadeia, maior e mais condizente com as condições de desenvolvimento econômico e social, proporcionadas pelo trânsito e comércio de animais. Na segunda metade do século XVIII, Sorocaba se

configurava como um importante centro de arrecadação de impostos e comercialização de tropas, atraindo população pela circulação de capital que essas práticas propiciavam.

A falta de recursos para completar a obra da Matriz a deixou, entretanto, sem torre sineira até 1819. Era um edifício simples, sem assoalho e ornamentos, se bem que maior e mais alta que as demais igrejas existentes na vila. Passou por diversas reformas durante o século XIX, que incluíram a construção da torre em 1819, a colocação de um relógio em 1841, o remadeiramento e revestimento interno entre 1836 - 1839, o gradil de ferro entre a nave central e as laterais em 1850, o empedrado fronteiro em 1863.

Na foto n. 2, também de 1886, vê-se a Matriz com o empedrado e a torre sineira, ainda com as características originais.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> No final da década de 1950, a velha torre sineira foi reformada, recebendo mais um módulo com um grande relógio, que foi colocado abaixo da cúpula.

FOTO N. 2  
LARGO DA MATRIZ EM 1886



Essa foto, tirada da rua de São Bento, mostra a Matriz de Sorocaba e parte do largo de mesmo nome, tendo à sua frente o chafariz de água potável, inaugurado nesse ano. Observa-se à sua direita o muro e portão que dava acesso ao antigo cemitério, contíguo ao templo. À esquerda e na esquina, o prédio do Gabinete de Leitura Sorocabano, inaugurado em 1884, tendo ao fundo o edifício da Câmara e Cadeia, em dois pavimentos.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

O telhado tinha beirais, elemento construtivo típico da arquitetura da época. No terceiro módulo da torre, há um relógio no meio da janela – doação do rico negociante Francisco Lopes de Oliveira.

No final do século XVII foi construído um outro edifício religioso, um pouco mais deslocado do centro urbano: a capela de Santo Antonio, no caminho para o sul e na estrada para Campo Largo. Segundo Aluísio de Almeida, essa capela primitiva se localizou na atual rua da Penha, altura da rua Professor Toledo, que hoje compõem a área central da cidade.<sup>3</sup> Na segunda metade do século XVIII foi construída uma nova igreja de Santo Antonio, na beira da estrada que seguia para o sul mas mais próxima da vila, numa de suas entradas, em terreno doado pelo então provedor do Registro de Animais, Luiz Teixeira da Silva. No seu entorno foi aberto um largo para facilitar a passagem das tropas, que ficou conhecido como largo de Santo Antonio. A estrada que dele seguia para os campos além-Supiriri também se tornou conhecida como estrada de Santo Antonio. Esse templo atraiu moradores para as imediações e condicionou o traçado urbano daquela área.

O núcleo urbano cresceu timidamente até meados do século XVIII, pois muitos moradores se ausentavam com frequência, envolvidos em expedições exploratórias, e os lavradores, que eram a maioria, habitavam sobretudo os bairros do entorno. Essa característica da ocupação começou a mudar na segunda metade do século XVIII, à medida que se intensificava o uso da região para passagem de tropas. A instalação do Registro em 1750 foi uma circunstância favorável ao seu uso para internada dos animais em trânsito, instigando os proprietários da região a transformar seus quintais em pastos de aluguel. Os menos favorecidos, que não possuíam terras para alugar, passaram a oferecer seus préstimos para o trato das tropas enquanto estivessem ali estacionadas.

O uso da região para passagem de animais estimulou a ocupação e a exploração de terras próximas ao Registro e ao longo do caminho das tropas, incentivando os pedidos de “datas” de terra urbana sobretudo nos anos de maior trânsito de gado.<sup>4</sup>

A localização do Registro favoreceu a formação de pastos nos terrenos das margens do rio Sorocaba e do Supiriri, seu afluente pela margem esquerda, que servia de orientação aos condutores de gado. A passagem e concentração das tropas

---

<sup>3</sup> ALMEIDA, A. de, *História de Sorocaba*, op. cit., p. 115.

<sup>4</sup> As “datas” urbanas eram doações de lotes, de dimensões variadas, realizadas pela Câmara a pedido de moradores, para moradia no núcleo. Em Sorocaba, o termo correspondia a quatro léguas em quadra, segundo a Provisão de fundação da vila em 1661.

antes que atravessassem o Registro favoreceram a comercialização dos animais na região.

Para uma localidade pobre, com predominância de população livre, o trânsito e o comércio de animais representaram possibilidades interessantes de rendimento ao lado do comércio de fazendas secas, que também foi estimulado pela concentração de condutores e compradores de tropas.<sup>5</sup> Em 1772, a população do município era de 5.919 habitantes, sendo 4.997 livres e apenas 922 escravos. Na vila se concentrava a menor parte: segundo o rol dos habitantes livres para 1767, somente 40 fogos do total de 1066.<sup>6</sup> Mas essa realidade iria se transformar no século seguinte.

Bacellar estudou as listas nominativas de Sorocaba para o período 1772 – 1810 e constatou o tímido crescimento populacional até fins do século XVIII, quando houve então um aumento significativo, em parte devido à migração de moradores de regiões próximas.<sup>7</sup> Esse comportamento da população é explicado pelo incremento do comércio local de animais, reflexo do aumento da demanda de muares para atender as necessidades da produção canavieira do oeste paulista. O desenvolvimento marginal dessa região da capitania em relação à grande lavoura escravista e exportadora favoreceu a especialização da população local no trato e na comercialização de animais, gerando importantes rendimentos para os moradores e propiciando o enriquecimento de negociantes, que passaram a investir também na venda de tropas.

Ao poder econômico desses homens correspondia o político, e na intenção de se igualarem à aristocracia rural da época, passaram a investir no desenvolvimento da lavoura de cana-de-açúcar, no final do século XVIII e início do XIX, que na vizinha Itú alcançava bons resultados. Mas a grande lavoura escravista nunca dominou a economia local, e se caracterizou, até o período imperial, como atividade subsidiada pelo comércio de animais da região.

De 5.919 habitantes em 1772, Sorocaba passou a 7.526 em 1799 – destes, 6.169 livres e 1.357 escravos. Em 1802, possuía 9.712 habitantes, sendo 7.767 livres e 1.945 escravos. Esse número praticamente se manteve até 1810, quando foi

---

<sup>5</sup> Bacellar também relaciona, para essa época, a produção de açúcar como atividade que gerava importante rendimento para as maiores fortunas da região. Segundo o autor, em 1772 *“apenas 19 domicílios de Sorocaba eram possuidores de 10 ou mais escravos; destes, somente 6 ultrapassavam a casa dos vinte cativos, sugerindo a relativa penúria da vila. Como seria de se esperar, estavam todos envolvidos com ao menos uma das atividades de grande lucratividade: comercialização de tropas, engenho de açúcar e negócios de fazenda seca”*. BACELLAR, C. A. P., op. cit., p. 182.

<sup>6</sup> MAÇOS de população – Sorocaba. São Paulo, DAESP, microfilme 188.

<sup>7</sup> BACELLAR, C. A. P., op. cit., p. 76 – 80.

computado 9.576 habitantes, demonstrando que a população local havia crescido a níveis constantes no período.<sup>8</sup>

A construção da Matriz, da nova igreja de Santo Antonio, da igreja do Rosário e Recolhimento de Santa Clara, da nova casa de Câmara e Cadeia coincidiram com essa época.

Essas edificações, representativas do crescimento e incremento econômico da vila, orientaram a abertura de novas ruas em direção às margens do Sorocaba e do Supiriri, locais transitados pelas tropas.<sup>9</sup>

Na segunda metade do século XVIII, quando se construíram aqueles edifícios, foram abertas a primitiva rua do Rosário, ligando a nova capela de Santo Antonio à igreja do Rosário, e a rua da Matriz, também naquela direção e que seguia paralela à nova rua. Também foram abertas a rua Direita, em frente à Matriz e na direção da margem do rio Sorocaba, por onde passavam as tropas que iam para o Registro. Essa rua cruzava a das Tropas, que seguia mais ou menos paralela à margem até a ponte e servia para a condução dos animais.

No início do século XIX, a construção da nova casa de Câmara e Cadeia, com as "casinhas" contíguas, que serviriam para o comércio de víveres, foi responsável pela abertura e prolongamento da rua da Cadeia, também conhecida como rua do Comércio no século XIX. As "casinhas" também aparecem na foto n. 1, do lado esquerdo e em continuação do prédio da velha Câmara, mas já não eram utilizadas como mercado de alimentos desde o início da década de 1880.

No mesmo ano de inauguração das "casinhas", 1805, foi iniciada a construção do hospital de Caridade, próximo à margem do Supiriri e ladeando o caminho das tropas até o Registro. A obra orientou parte do traçado da rua do Hospital, ligada ao centro da vila pela rua da Cadeia. O trajeto, que seguia o curso do rio Supiriri, já era conhecido por ser caminho dos condutores, orientado pela igreja de Santo Antonio, defronte a rua.

O prédio do hospital ficou pronto em 1825, mas a Câmara Municipal, acusando falta de verba, alugou-o para outros fins até 1845, quando foi organizada a Casa de Misericórdia. Seus provedores eram destacados negociantes da cidade, indício do enriquecimento proporcionado pelo trânsito e comércio de animais.

---

<sup>8</sup> Id., *ibid.*, p. 74.

<sup>9</sup> O Supiriri, na verdade, era um córrego mais extenso e volumoso que os demais da região. Atualmente está canalizado na sua maior parte, e dele resta apenas um fio d'água. O uso do termo "rio" para designá-lo respeita a denominação com que aparece na documentação do período, sugerindo a sua maior dimensão na época.







Do outro lado dos rios Sorocaba e Supiriri, a ocupação urbana foi mais lenta. Com a instalação do Registro, foi aberta a rua da Contagem, além-Sorocaba, e que seguia para a estrada de São Paulo.

Todas essas indicações podem ser consideradas à vista da planta da vila em 1820, que mostra o provável traçado urbano de Sorocaba e o caminho das tropas pela região.

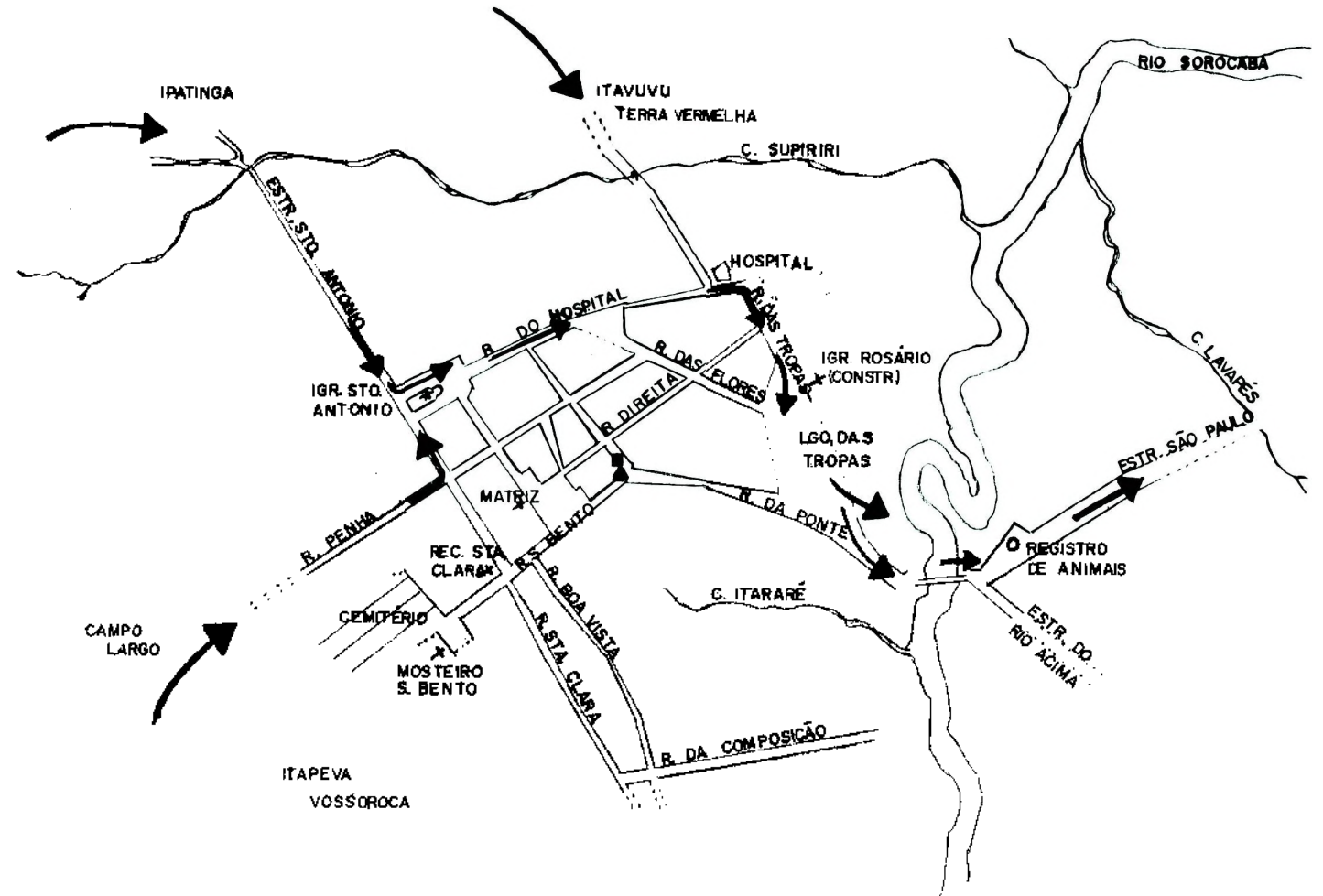


# PLANTA N. 1

## LEGENDA

-  RUAS EXISTENTES
-  CAMINHOS E LOGRADOUROS CONHECIDOS
-  PERCURSO DAS TROPAS DE ANIMAIS
-  CASA DA CÂMARA E CADEIA
-  "CASINHAS"
-  CEMITÉRIO

## PLANTA DA VILA DE SOROCABA EM 1820



Observa-se que as ruas referidas – da Penha, da Matriz, do Rosário, Direita – partiam do centro urbano e seguiam até as margens dos rios Sorocaba e Supiriri, alcançando o caminho das tropas. A passagem de animais, mais intensa na segunda metade do século XVIII, estimulou a expansão urbana naquele sentido, propiciando o acesso mais fácil dos condutores ao centro da vila, que servia para descanso e reabastecimento do pessoal em trânsito e encontro dos compradores de gado.

A vila se tornou, à medida que o trânsito se intensificava, o lugar privilegiado para transações desse tipo. Era lá que se tratava do aluguel de pastos, que se combinavam encontros com os vendedores de tropas e que se descontavam “letras” vencidas. A circulação de capital que essas práticas permitiam atraía comerciantes ambulantes não domiciliados na região – os “mascates” – que ofereciam toda sorte de mercadorias, como tecidos, roupas, objetos de amarelo, utensílios domésticos, jóias. Também estimulava a instalação de novas casas comerciais.

Essa afluência de pessoas se caracterizava pela periodicidade, em função dos meses do ano mais próprios para o trânsito das tropas. Geralmente, as tropas chegavam em maior número a Sorocaba entre março e maio, como mostram os livros do Novo Imposto para as primeiras décadas do século XIX. A concentração de gente incentivava o comércio local, os serviços ligados ao trato de animais e as manufaturas do couro. Sorocaba atraiu migrantes, muitos dos quais passaram a residir nos bairros do entorno em pequenas propriedades agrícolas que garantiam o sustento das famílias e o ganho nos meses de baixo trânsito de tropas.

As condições do povoamento inicial e os usos da vila para tais finalidades demonstravam, nos períodos de baixo trânsito de tropas, uma imagem de ocupação rarefeita do espaço. Em 1803, Martim Francisco Ribeiro de Andrada registrou a seguinte percepção da vila:

*“A vila de Sorocaba não tem regularidade alguma, suas casas, bem que mais altas do que as de Itu, estão semeadas aqui e acolá, de sorte que se não observa alinhamento algum em ruas (...); seu comércio reduz-se à venda das tropas de gado, vindas do sul”<sup>10</sup>*

Em 1813, Gustavo Beyer descreveu Sorocaba de forma semelhante:

<sup>10</sup> ANDRADA, Martim Francisco Ribeiro de. Jornais das viagens pela capitania de São Paulo. In: CLETO, Marcelino Pereira et al. **Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751 – 1804**. São Paulo: Governo do Estado, 1977, p. 156.

*"[a vila] é muito espalhada, mas escassamente habitada"*<sup>11</sup>

Em 1820, o botânico Saint-Hilaire, em visita científica à região, também observou a falta de alinhamento das ruas e o aspecto espalhado da vila. Buscando conhecer melhor os costumes da população paulista e o desenvolvimento histórico das vilas visitadas, recheou o seu diário de viagem com informações colhidas de habitantes locais e de compilações sobre o Brasil. Sobre a sua visita à vila, descreveu:

*"Vista das elevações vizinhas, Sorocaba empresta à paisagem uma perspectiva encantadora; mas a cidade é de má aparência, em seu conjunto. As ruas não são calçadas, e como são em declive, as chuvas cavaram nas mesmas, de todos os lados, profundos buracos. As casas são, de ordinário, pequenas, e poucas há que não constem apenas do andar térreo; são cobertas de telhas, construídas com terra socada (taipa), e todas possuem um quintal plantado de bananeiras e laranjeiras. Existem na cidade duas praças públicas – uma muito extensa e muito irregular, situada na parte mais baixa da cidade; a outra, quase quadrada, diante da igreja paroquial (...)  
A casa da câmara de Sorocaba é um edifício pequeno e de mau aspecto, elevado no canto de uma rua estreita e imunda. Uma ponte estabelece comunicações entre a margem direita do rio Sorocaba e a esquerda (...). É uma ponte de madeira, medindo, pouco mais ou menos, 150 passos de comprimento. As lojas são numerosas e bem sortidas"*<sup>12</sup>

Saint-Hilaire apresentou alguns detalhes da vila não anotados pelos outros viajantes. A falta de calçamento nas ruas, a sujeira amontoada em frente às "casinhas" da rua do Comércio, a pobreza das construções urbanas, a maioria de apenas um pavimento. Observou com mais cuidado o que chamou de "praças públicas", em verdade os largos da vila, de chão batido e quase permanentemente cobertos por mato: o defronte à Matriz, praticamente quadrado, e o situado no final da rua da Ponte e à esquerda, ocupando um extenso terreno em declive que se comunicava com a margem do rio Sorocaba.

Esses dois largos podem ser observados na planta n. 1, bem como os largos de Santo Antonio e de Santa Cruz de São Bento, no centro da vila e não lembrados pelo viajante.

<sup>11</sup> BEYER, Gustavo, Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro á capitania de São Paulo, no verão de 1813. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 12, p. 275 – 311, 1907, p. 295.

<sup>12</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de São Paulo*. São Paulo: Martins / EDUSP, 1972, p. 249 – 251.

Na época da visita de Saint-Hilaire, as tropas entravam em Sorocaba pela rua da Penha e pela estrada de Santo Antonio, alcançavam o largo de Santo Antonio, seguiam em direção da rua do Hospital até a embocadura da rua das Tropas, no final da qual ficava o Largo das Tropas, usado para estacionar temporariamente os animais que esperavam a liberação do pátio do Registro para atravessá-lo. Esse último largo tinha um formato irregular, e embora fosse propriedade particular, constituiu-se em área de uso público desde o século XVIII. Em 1841, Rafael Tobias de Aguiar, seu proprietário, fez doação permanente de parte dessa área à Câmara Municipal.<sup>13</sup>

Mas então o largo apresentava outra configuração. Algumas construções particulares haviam avançado sobre ele, acompanhando o enfileiramento de casas na rua das Flores, aberta nas primeiras décadas do século XIX. É possível que essa rua também tenha sido usada para a passagem de tropas, pois o seu traçado sugere o encurtamento do caminho entre a rua do Hospital e a ponte. No entanto, não foram encontrados indícios que comprovem esse uso.

Como consequência, o largo diminuiu e se dividiu em duas porções: a menor, em frente à igreja do Rosário, em construção desde 1812, passou a denominar-se Largo do Rosário; a maior, conhecida como Largo das Tropas, também passou a ser chamada Largo de Santa Gertrudes, em homenagem à mãe de Rafael Tobias, doador daquele terreno.

Durante todo o Império, o sentido do trajeto das tropas acompanhou o curso dos rios Supiriri e Sorocaba, atendendo a necessidade dos condutores por grandes espaços e aguada fácil para os animais. Boa parte desses terrenos, especialmente os da margem esquerda do rio Sorocaba no trecho transitado pelo gado, eram propriedades particulares transformadas em pastos de aluguel. Por esse motivo se constituiu o largo das Tropas, para permitir a parada dos animais sem obrigação de pagamento.

As margens do Supiriri e sobretudo do Sorocaba, no trecho mais próximo do núcleo de ocupação urbana, eram vitais para a manutenção da população local, e por isso foram, desde a instalação do Registro, motivo de conflitos entre moradores, condutores de tropas e proprietários. O acesso à margem do rio Sorocaba até 1825 era feito pela rua das Tropas, que cortava quintais particulares que se alugava, em época de

<sup>13</sup> Na Ata da Câmara Municipal de 17 de agosto de 1841, consta a leitura de um requerimento do coronel Rafael Tobias de Aguiar, ex-Presidente da Província, *“offerecendo hum terreno, que outr’ora arrematou em asta publica no lugar denominado jogo da bola, e fez demollir o edifficio que alli existia para alargar o patio da ponte, e pedindo por conceguinte, que esta Camara em tempo algum concinta edificar-se edifficio algum publico, ou particular naquelle lugar”*. – “Sessão Extraord<sup>a</sup> de 17 de Agosto de 1841. Prezid<sup>a</sup> do Snr. Paes”. Anais..., MHS, livro 21, fólio 165 f.

trânsito de tropas, para pouso de animais. Passando a ponte e ainda na mesma margem, não havia ruas de acesso àqueles terrenos, que também se tornaram atraentes para a parada dos animais, e logo se transformaram em pastos particulares para aluguel.

A circunstância em que a rua da Margem, nessa parte do rio, foi aberta em 1825 mostra as implicações do trânsito de tropas sobre o domínio de áreas vitais para a manutenção do núcleo urbano. Em 1823, uma grave questão política envolvendo Câmara e setores da população revelou a especulação imobiliária dos terrenos da margem do rio Sorocaba, próximos ao Registro. No início do mês de outubro, a Câmara Municipal recebeu uma representação do povo, com 122 assinaturas, condenando o abuso de proprietários de terrenos nessa área. Nela se acusou a ocupação irregular da margem pelos proprietários do entorno, que estendiam seus quintais até as águas do Sorocaba, impedindo o livre acesso dos moradores. Também condenou a doação de terrenos do "rossio" para alguns privilegiados habitantes, que os transformavam em pastos de aluguel.

O "rossio" era uma circunscrição legal que delimitava o núcleo central da vila, para uso público.<sup>14</sup> Estava incluído no "termo", área de domínio direto da Câmara doada pelo Foral de fundação para aumento do número dos moradores. Com o tempo, se tornou alvo de conflito entre os habitantes da vila e a Câmara Municipal, pois esta o considerava patrimônio seu. Em Sorocaba, o "termo" foi estipulado em quatro léguas em quadra a partir do centro da vila, segundo a Provisão de 3 de Março de 1661. O "rossio", originalmente, compreendia meia légua em quadra a partir do centro da vila, mas em função da doação da Terça aos frades de São Bento pelo fundador em abril de 1661, passou a corresponder a um quarto de légua em quadra. Foi demarcado tardiamente por causa da disputa entre Câmara e Mosteiro pelas terras da Terça, resolvida somente em 1728.

A primeira demarcação do "rossio" data de 1706, provavelmente em função da doação de datas de terra, que proliferou a partir da década de 1660. Em 1665, os vereadores de Sorocaba enviaram às Câmaras de Itu, Parnaíba e São Paulo uma petição aos que *"tiverem cartas de dactas de terra na dita Villa, ou Termo d'ella, dentro em seis mezes, vão cultivá-la e medi-la porquanto vão chegando muitos moradores para lhes darem as terras que estiverem devollutas"*.<sup>15</sup>

---

A doação foi feita na mesma sessão, e cabe ressaltar que o pátio da ponte existe até hoje, com as mesmas dimensões de 1841, transformado na praça Dr. Artur Fajardo.

<sup>14</sup> Segundo o **Diccionario Contemporaneo** de 1881, "rocio" é *"qualquer terreno commum ou logradouro publico"*. **Diccionario Contemporaneo da Lingua Portugueza**, Lisboa: Imprensa Nacional, 1881, v. 2, p. 1565.

Em 1667, um outro documento acusa a doação de datas pela Câmara em terrenos outrora doados aos padres de São Bento.<sup>16</sup> Nesse mesmo ano, por ocasião da visita do Abade Provincial ao Mosteiro local, a Câmara confirmou a doação feita por Baltazar Fernandes em 1661 aos religiosos beneditinos, reafirmando entretanto a obrigação dos mesmos de permanecerem na vila e nela fundarem aulas de latim e canto, como determinava aquela doação. Na verdade, esse era um lembrete das obrigações dos frades em relação ao domínio de terras que possuíam na vila, já que estas interessavam aos mesmos oficiais da Câmara explorar, uma vez que correspondiam à Terça parte das terras pertencentes ao fundador, e eram localizadas muito próximas à vila.

Em 1695, os frades ensaiaram se retirar da vila por causa da disputa de terras à Câmara, mas foram impedidos pelos próprios oficiais desta sob ameaça de armas. Em 1706, acusando falta de compromisso dos religiosos na instrução dos moradores, a Câmara demarcou o “rossio”, enquadrando nele as terras doadas em 1661 à Ordem de São Bento.<sup>17</sup>

Essa demarcação foi contestada pelos religiosos junto ao Ouvidor da Comarca em 1709, que concedeu a retomada das terras pelo Mosteiro. Na prática, entretanto, a Câmara continuou a aforar essas terras. Em 1715, aproveitando a correição do Ouvidor Geral em Sorocaba, novamente o Presidente do Mosteiro apresentou suas queixas e obteve, segunda vez, a retomada do domínio. Mas a disputa ainda se estendeu por mais alguns anos. Em 1728, os frades reclamavam à Câmara

*“dos mesmos Snrs. Officiaes delle, porquanto com o titulo de rocio tem aforado e aforão terras que são do patrimonio do Mosteiro, principalmente da ponte correndo rio acima, sem terem jurisdição nellas, e estão nellas moradores e que é um prejuizo de terceiro e de fraude da Religião, portanto”<sup>18</sup>*

Pediam, ainda,

<sup>15</sup> CEZAR, Adilson. Notas históricas dos princípios da povoação desta cidade de Sorocaba em 1661. *Revista de Estudos Universitários*, Sorocaba, v. 7, n. 2, 1981, p. 7 – 72, p. 45.

<sup>16</sup> Carta de data a Manoel Fernandes de Abreu. Id., *ibid.*, p. 46 – 48.

<sup>17</sup> O documento determinava que “os moradores que quizerem viver no districto do rocio, venhão arrendar a Camara, como é velho, e costume em toda parte, e os que tiverem situados no dito rocio, e districto fossem notificados para que apresentem suas petições para lhes arrendar; e somente para a dita Religião [do patriarca São Bento] se lhe poderá conceder no rocio, terra quanto basta para ser cercado, não faltando a obrigação que devem de sua dacta, de ensinarem os filhos dos moradores”. Id., *ibid.*, p. 52 – 53.

<sup>18</sup> Id., *ibid.*, p. 60.

*“a este Senado seja servido mandar por seu despacho que todos os moradores que estão desde a Ponte, correndo o rio acima até o campo, por um mandado indo assignado por um dos Srs. Juizes, sejam notificados para que dentro de um mez que lhes será concinado, despejem das terras, com pena de perderem as benfeitorias, e lavouras que tiverem ou as venhão aforar ao Mosteiro e o mesmo se faça a todos os que constar estão nos districtos das terras da Religião”*<sup>19</sup>

Esse documento mostra que a área compreendida entre a margem esquerda do Ribeirão do Moinho, onde Baltazar Fernandes se instalou, e a ponte sobre o rio Sorocaba, legada aos monges após a morte daquele, era o principal pomo-de-discórdia. Estava sendo aforada pela Câmara desde fins do século XVII, apesar das reclamações e das providências tomadas pelos religiosos.

Em 1728, Câmara e Mosteiro assinaram um Termo de Composição, pelo qual se demarcou, finalmente, os domínios de uma e outra parte.<sup>20</sup>

Data dessa época a abertura da rua da Composição, ligando a margem do rio Sorocaba à rua da Boa Vista, e que serviu para limitar um e outro domínio. No entanto, os marcos divisórios desse Termo foram assentados somente em 1774, 46 anos mais tarde.

Essa longa disputa de terras mostra que as margens do rio Sorocaba e do Ribeirão do Moinho orientaram o sentido de ocupação. Após a abertura da Estrada Geral, e principalmente depois da instalação do Registro de Animais em 1750, é que ela se estendeu em direção às margens do Supiriri e para o sul, por onde seguiam as tropas. Não foi por acaso que a disputa de terras entre Câmara e Mosteiro se encerrou em 1728, pois a área em litígio deixou de ser alvo principal de especulação imobiliária. Na segunda metade do século XVIII, os edifícios representativos do poder foram estabelecidos, definitivamente, na rua de São Bento, do seu lado esquerdo: a casa da Câmara, a primitiva igreja do Rosário, a Matriz. Na direção do Supiriri, a igreja de Santo Antonio. O centro comercial da vila também se deslocou para essa área, fazendo surgir novas ruas que davam acesso ao caminho para o sul.

<sup>19</sup> Id., *ibid.*, p. 61.

<sup>20</sup> Segundo Aluísio de Almeida, ficou estabelecido o seguinte: “do cunhal a nascente do mosteiro uma linha se tirava até a santa cruz (a primeira que houve) e daí em ângulo para a olaria de de Pedro Domingues (Avenida Comendador Pereira Inácio) até o ribeirão do Moinho (hoje Lageado) e pelo ribeirão abaixo até o rio. Tudo o que ficasse à direita era do convento, à esquerda, da Câmara. Outra linha, do cercado do convento, a ocidente, ia procurar a estrada do Paranapanema (rua da Penha, que não chegava até o alto). A esquerda, do convento, à direita, da Câmara. O mato do Supiriri ficava para a vila. Os moradores podiam tirar lenha para o seu fogo nos matos dos padres”. ALMEIDA, Aluísio de, *História de Sorocaba*, op. cit., p. 61. Pela Composição, as terras do centro da vila até a margem esquerda do córrego Lageado ficaram pertencendo à

Observando a planta da vila para 1820, verifica-se que à direita da rua de São Bento, apenas duas ruas – a da Boa Vista e a de Santa Clara – faziam a ligação com as terras à margem do Ribeirão do Moinho, que não foi possível anotar na planta por estar fora da área representada e não constar do traçado da planta-base de 1901. A rua mais extensa era, então, a da Penha, que ia em direção ao sul.

O centro urbano gravitava na direção do caminho das tropas, como mostra a proliferação das ruas e os quarteirões melhor definidos naquela área. Alguns elementos remanescentes dos primórdios da ocupação, como as ruas da Boa Vista e da Composição e o cemitério ao lado do Mosteiro, indicam que era outro o sentido da ocupação, como comprovam os documentos relativos à disputa de terras entre Câmara e Mosteiro nos séculos XVII e XVIII.

O traçado da vila indica a importância do trânsito de tropas na orientação da expansão urbana, já a partir da segunda metade do século XVIII. Buscaremos, a seguir, identificar as alterações desse traçado em função dos usos da vila e da cidade ao longo do Império, relacionando as circunstâncias políticas, econômicas e sociais que explicam o sentido da urbanização. A análise será orientada pela apresentação das plantas de Sorocaba em outros três momentos do período – 1840, 1860 e 1889. A subdivisão do capítulo, vale ressaltar, tem caráter meramente didático.

---

Câmara. Para os religiosos, ficaram as terras a partir da margem direita do mesmo córrego, e em continuação até a linha de demarcação nos quintais do Mosteiro.

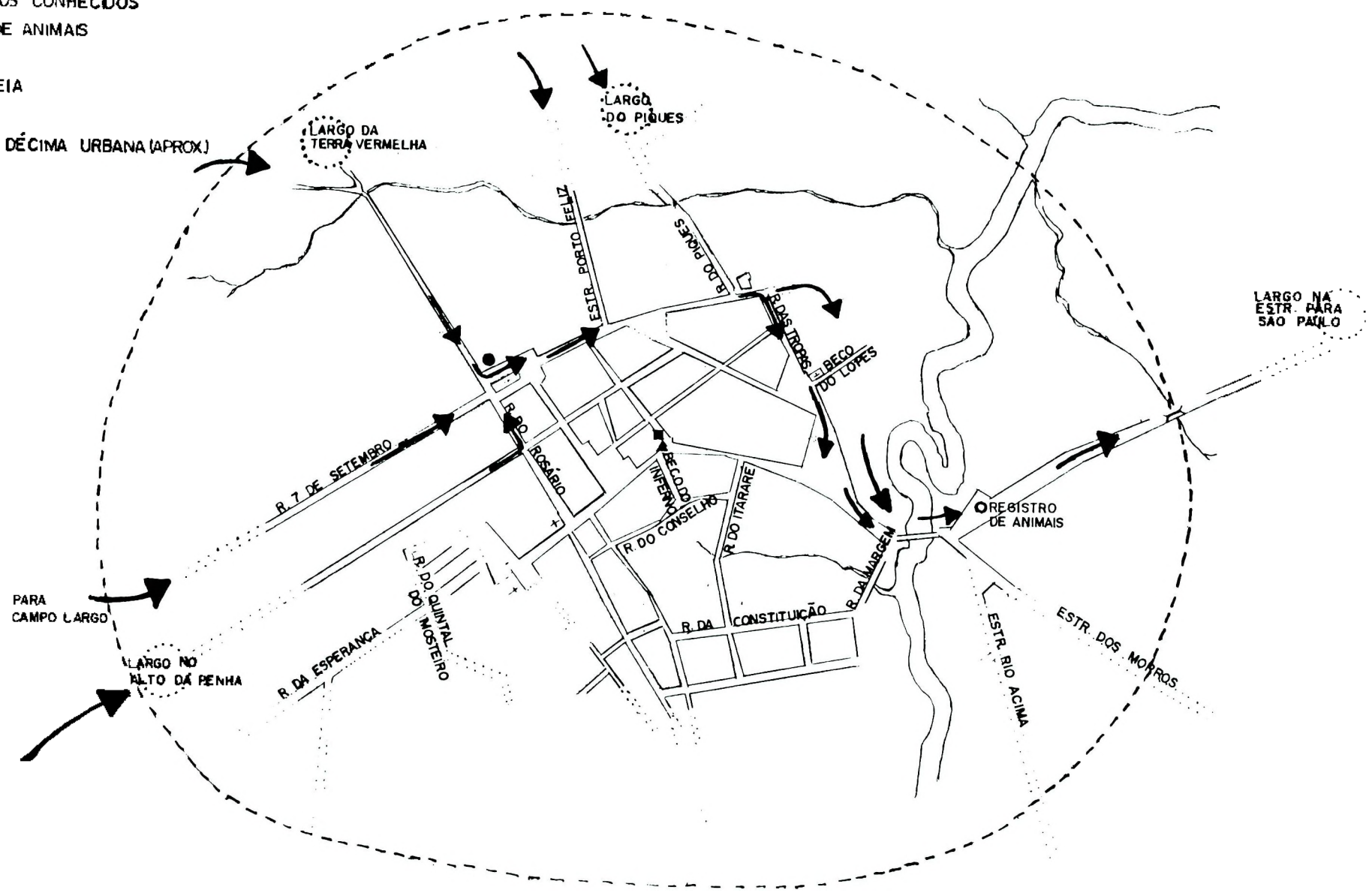


# PLANTA N. 2

## PLANTA DE SOROCABA EM 1840

### LEGENDA

- RUAS EXISTENTES
- ⋯ CAMINHOS E LOGRADOUROS CONHECIDOS
- ➔ PERCURSO DAS TROPAS DE ANIMAS
- TALHO DE CARNE
- ▲ CASA DA CÂMARA E CADEIA
- "CASINHAS"
- - - ÁREA DELIMITADA PELA DÉCIMA URBANA (APROX.)
- ▨ CEMITÉRIO



## 2.2 – A VILA EM 1840

O traçado da vila em 1840 mostra a manutenção do trajeto dos animais pelo centro urbano e a abertura de novas ruas, inclusive de vias especialmente abertas para facilitar aquela passagem. A condição de Sorocaba como centro de fiscalização do trânsito de tropas pela província, fortalecida após a Independência, concorreu para a garantia desse uso da vila pelo poder local.

Foi para desviar o trânsito de tropas pela rua da Penha que em outubro de 1823, parte da população local requisitou à Câmara a abertura de uma rua paralela que saísse do largo de Santo Antonio, em propriedade particular do sargento-mor Américo Antonio Aires. Nessa época, passavam em torno de 25.000 animais por ano pelo Registro de Sorocaba, número considerável e crescente, se compararmos com os dados levantados por Maria Thereza Petrone para as últimas décadas do século XVIII e início do XIX. Segundo a autora, de 7.960 animais entrados na capitania em 1793, passou a 22.186 em 1801. Esses números, embora não correspondam especificamente aos animais passados pelo Registro de Sorocaba, dão uma estimativa aproximada do volume de tropas em trânsito pela região.<sup>21</sup>

Para os anos entre 1820 e 1822, a autora analisou os papéis do arrematante de impostos em Sorocaba, Antonio da Silva Prado, e constatou os seguintes números: para 1820, 26.539 animais passados; para 1821, 23.610; para 1822, 30.474. O que demonstra o número crescente de tropas passadas pelo Registro local.<sup>22</sup>

A abertura da rua no largo de Santo Antonio significava a possibilidade do público explorar uma área valorizada pela passagem dos animais. O fato de estar inserida na demarcação do “rossio” de 1728 foi recuperado como comprovação da primazia do uso público sobre a exploração particular de um homem reconhecidamente rico e politicamente influente, que havia adquirido aquelas terras para formação de pastos.

A questão provocou um sério conflito político. O procurador do Conselho teve que rever os Provimentos em vigor para fundamentar os argumentos de defesa da Câmara. Precisou reconhecer, entretanto, diversas irregularidades na administração do

---

<sup>21</sup> Segundo Petrone, esse cômputo corresponde aos “primeiros dados, mais ou menos dignos de confiança (...), que o governador Melo Castro e Mendonça fornece em sua Memória. Este capitão-general registra todos os animais “entrados nesta capitania vindos do continente do sul” – PETRONE, M. T. S., *O Barão...*, op. cit., p. 22.

<sup>22</sup> Id., *ibid.*, p. 21 – 22.

bem público. Em primeiro lugar, os marcos do "rossio", assentados em 1774, estavam apodrecidos ou perdidos. Ninguém sabia ao certo quais os seus limites reais. Em segundo lugar, parte da margem esquerda do rio Sorocaba estava ocupada por terrenos particulares transformados em pastos de aluguel, contrariando determinações legais que franqueavam todas as margens de rios inscritas no termo da vila para livre uso dos moradores. Em terceiro lugar, os terrenos doados pela Câmara, sobretudo aqueles pertencentes à elite local, estavam em parte transformados e mantidos como pastos, apesar da existência de Provimentos que proibiam a doação de terras do "rossio" para outra finalidade que não a construção de moradias.

Como solução, o procurador sugeriu a remarcação do "rossio", a restituição à Câmara dos terrenos doados e sem edificação e a formação de poteiros públicos, sobre os quais se cobraria uma pequena contribuição que seria revertida para obras públicas. Os terrenos à margem do rio Sorocaba, que eram em maior parte quintais sem edificação, ficariam garantidos aos seus proprietários, e para compensar a perda dessa área pela população, a Câmara demarcaria e franquearia os matos do "rossio" na margem do Supiriri.<sup>23</sup>

Essa proposta não foi aprovada pelos oficiais da Câmara, certamente porque implicava na perda de privilégios particulares e interesses sobre as margens do Supiriri. Decidiram, quatro dias depois, encarregá-la ao Corregedor da Comarca, adiando assim a solução para a próxima correição que houvesse na vila. A população, indignada com o descaso da Câmara, enviou a 11 de outubro, três dias mais tarde, um novo requerimento, onde foram citados os Provimentos de 26 de Março de 1811, que legitimavam as reclamações e a reivindicação de abertura daquela rua e de outra mais, no curral do Conselho, que ficava defronte a casa de Câmara, do lado direito da rua de São Bento. Essa outra rua facilitaria o acesso dos moradores até a margem do rio Sorocaba.

O documento contou com 122 assinaturas, a maioria de pessoas "do povo", antigos vereadores e empregados da Câmara, sugerindo que uma disputa política manipulava a ação popular. Nesse mesmo dia, o sino da Cadeia tocou prolongadamente, entre meio dia e duas horas da tarde, em sinal de protesto e a mando de representantes "do povo".

Pressionada, a Câmara determinou, no mesmo dia, a imediata abertura de uma das ruas requeridas: a do cercado do Conselho.<sup>24</sup> No dia seguinte, em resposta à

<sup>23</sup> "Trº de vereança de 4 de 8brº d'1823". Anais..., MHS, livro 5, fólho 104 f.

<sup>24</sup> "Trº de vereança extrahordinaria" [11 out. 1823]. Anais..., MHS, livro 5, fólho 110 f.

representação enviada a 8 de outubro ao Corregedor da Comarca, a Câmara recebeu um ofício do Governo Provisório de São Paulo que suspendia “qualquer inovação de arruamentos e estabelecimentos” em Sorocaba, até a próxima correição geral.<sup>25</sup>

Esta só ocorreu em 1825, ocasião em que um dos proprietários de terreno na margem do rio Sorocaba, o padre Machado, fez doação de sua propriedade para abertura de uma rua e franquia da área ao público. Nesse mesmo momento, foram definitivamente abertas as ruas do Conselho e 7 de Setembro, que haviam sido reivindicadas em 1823. Elas estão indicadas na planta n. 2, de 1840.<sup>26</sup>

A reivindicação popular e seus desdobramentos mostram o uso da administração pública em benefício de particulares, geralmente apadrinhados políticos ou os próprios dirigentes municipais. Os proprietários de terrenos na margem do rio Sorocaba eram ricos e influentes negociantes da vila, ligados ao grupo no poder e associados ao comércio de animais.

Ela também mostra o interesse que esses terrenos despertavam na camada menos favorecida da população, que reclamando datas para edificar suas moradias, esperavam garantir a exploração das terras valorizadas pela passagem de tropas. A abertura da rua 7 de Setembro, reivindicada desde 1823, facilitaria, como de fato facilitou, a expansão urbana naquela direção, através de doação de datas.

A requisição popular, instigada pelo grupo de oposição à Câmara, então dominada pelo grupo liderado pela família Aires, da qual fazia parte Rafael Tobias de Aguiar, revela a ingerência do trânsito de tropas sobre a organização política local. Ela foi movida pela disputa de interesses entre negociantes da vila, todos envolvidos, direta ou indiretamente, com o trânsito e comércio de animais.

Apesar da intensa agitação política que tomou conta de Sorocaba em outubro de 1823, os Aires se mantiveram no poder e asseguraram a vitória nas eleições municipais desse mesmo ano. O controle do processo eleitoral permitiu arranjos políticos que asseguraram os interesses ameaçados de ricos proprietários que, como Américo Antonio Aires, adquiriram datas de terra com dispensa de edificação em áreas privilegiadas do “rossio”. Nesse ano, o próprio sargento-mor Américo Antonio Aires foi eleito juiz ordinário da Câmara.

<sup>25</sup> “Registo do Offº do Governo Provisorio” [12 de outubro de 1823]. Anais..., MHS, livro 5, fôlio 111 v.

<sup>26</sup> Infelizmente não foram encontrados os livros de Atas da Câmara Municipal para o período entre 9 de março de 1825 e 29 de abril de 1833. A referência à correição de 1825 é bem posterior, e não especifica as condições em que essas ruas foram abertas. “6ª Sessão Ordre a 13 de Outubro de 1849. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fôlio 29 f.

Após a correição geral de 1825, em que foram abertas três novas ruas – a da Margem, do Conselho e 7 de Setembro –, o caminho das tropas foi ligeiramente alterado, na entrada da vila pelo caminho do sul. A rua da Penha, embora ainda utilizada para passagem dos animais, foi pouco a pouco sendo substituída nesse uso pela 7 de Setembro. A estrada de Santo Antonio se manteve como importante via de acesso ao Registro para as tropas invernadas nos campos além-Supiriri. A estrada e rua do Piques serviu, com exclusividade até 1838, para conduzir as tropas invernadas no Itavuvu e Terra Vermelha. Nesse ano, foi aberta a estrada de Porto Feliz, que aliviou o tráfego do gado nessa direção.

Observando a planta da vila em 1840, nota-se que o trajeto das tropas pouco se alterou, e que a expansão urbana atingiu os caminhos transitados pelos animais. Foram abertas novas ruas à direita da de São Bento, ligando o centro da vila à várzea do córrego do Itararé e margem do rio Sorocaba, como as ruas do Conselho em 1825 e da Constituição em 1828. Outras ruas datam da mesma época: o Beco do Inferno, ligando a rua de São Bento ao curral do Conselho<sup>27</sup>, e a rua do Itararé, que descia da rua da Ponte até a rua da Composição.<sup>28</sup> Essas vias estão indicadas na planta n. 2.

Em 1839, para dar acesso à bica de água potável existente no quintal do Mosteiro e doada em 1835 pelos religiosos para uso público, a Câmara deliberou a abertura de duas novas ruas. Já havia um caminho tosco aberto desde 1836, pouco depois da doação, para dar acesso à fonte<sup>29</sup>, mas somente mais tarde é que foi alinhado.

A primeira rua foi aberta em abril de 1839 e seguia da rua da Constituição até a bica. Dada as imposições do relevo e a existência de casas particulares naquela área, essa nova rua não seguiu o alinhamento da rua da Constituição, como se pode observar na planta n. 2. Talvez por esse motivo tenha se tornado conhecida como Beco da Bica, Beco do Teatro de Santa Clara – inaugurado nesse mesmo ano – ou ainda Beco da Boa Vista.<sup>30</sup>

<sup>27</sup> A primeira deliberação de calçamento do Beco do Inferno data de 18 de julho de 1838. Provavelmente, a rua já existia toscamente aberta desde fins do século XVIII, quando a casa da Câmara foi instalada na rua de São Bento. “3ª Sessão Ord<sup>ra</sup> de 18 de Julho de 1838. Presid<sup>a</sup> do Snr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fôlio 8 f.

<sup>28</sup> Em 6 de julho de 1835, a Câmara deliberou o “*aterrado da travessa da rua da ponte, que vai p<sup>a</sup> a rua nóva*”, mas até 1838 a obra não foi concluída, pois nesse ano foi novamente deliberado o aterro do “*passo do Itararé*”, permitindo assim que a rua avançasse sobre o córrego até alcançar a rua da Constituição. “Secção Extraord<sup>ra</sup> de 6 de Julho de 1835. Presid<sup>a</sup> do Sr. Nepom<sup>o</sup>”. Anais..., MHS, livro 16, fôlio 95 v.; “2ª Sessão Ord<sup>ra</sup> de 17 de Outubro de 1838. Presid<sup>a</sup> do Snr. Souza”. Anais..., MHS, livro 21, fôlio 19 v.

<sup>29</sup> “3ª Secção Ord<sup>ra</sup> de 14 de Janeiro de 1836. Presid<sup>a</sup> do Sr. Nepom<sup>o</sup>”. Anais..., MHS, livro 16, fôlio 131 v.

A outra rua, no quintal do Mosteiro, descia em linha reta da rua do Cemitério ou da Esperança, nome pelo qual também era conhecida, até a bica. Os trabalhos de abertura dessa rua estavam sendo realizados em 1840, razão por que sua indicação na planta n. 2 é feita em linha tracejada.

Na parte central da vila, foram implementadas algumas melhorias. Entre 1820 e 1822, logo após a visita de Saint-Hilaire, foram calçadas as ruas de São Bento e da Ponte, com ajuda de capital particular. O rendimento da Câmara mal dava para suprir os gastos com obras públicas, como a abertura de ruas, a conservação de pontes e a construção de aterros: os principais objetos de aplicação da renda municipal. Outras obras importantes, como a construção do hospital, ficavam dependentes de particulares.

Tanto que em 1825, a Câmara discutiu a transformação do edifício do hospital em Seminário, argumentando *"que se não tem podido por em pratica aquelle primeiro destino por falta de meios"*.<sup>31</sup> Apesar dos vereadores aprovarem a idéia, o Seminário nunca foi ali instalado. Segundo Aluísio de Almeida, até 1845, quando finalmente foi organizado o Hospital de Caridade, o prédio foi alugado pela Câmara, contribuindo assim para o aumento da renda municipal.<sup>32</sup>

A abertura da rua da Margem em 1825, embora limitada ao trecho da ponte no sentido rio acima, condicionou a abertura de uma via de acesso em prolongamento até a embocadura da rua do Hospital, tirando assim a passagem dos animais pela rua das Tropas, que passou a ser mais conhecida como rua do Rosário, por causa da construção daquela igreja, iniciada em 1812. A planta n. 2 mostra a alteração do trajeto dos animais por essa área.

A rua, que agregava casas comerciais em função da passagem freqüente de condutores, sofreu uma reorientação do seu uso, que se refletiu no remodelamento do primitivo largo das Tropas. Antes extenso e irregular, dividiu-se então em duas porções, à medida que avançavam as construções em alinhamento da rua das Flores, como mostra a planta n. 2. Essa divisão demonstra o novo sentido de uso da área, e o deslocamento do trânsito de tropas, que então se intensificava, segundo o número de animais passados pelo Registro na década de 1830 e apresentado no quadro n. 3, para mais próximo da margem do rio Sorocaba.

<sup>30</sup> O teatro de Santa Clara foi o primeiro que houve em Sorocaba. Foi inaugurado em 1839, e se localizava na rua de mesmo nome, na esquina do Beco da Boa Vista, que também se tornou conhecido, na década de 1870, como Beco de São Benedito.

<sup>31</sup> "Vereação de 20 de Fevereiro de 1825". Anais..., MHS, livro 5, fôlio 142 f.

<sup>32</sup> ALMEIDA, Aluísio de, *História de Sorocaba*, op. cit., p. 212.

Com a alteração do trajeto das tropas nessa parte da vila, as ruas das Flores e a então do Rosário<sup>33</sup> se transformaram em locais privilegiados de residência das famílias mais ricas da vila, demonstrado pelas construções assobradadas que ali se instalaram, ainda na primeira metade do século XIX. A residência mais luxuosa de Sorocaba durante todo o Império foi construída em 1839 na rua das Flores, e pertencia a Manoel Claudiano de Oliveira, negociante de fazendas secas e de tropas, uma das maiores fortunas locais.

Era natural da vila. Foi vereador em 1823, quando se questionou a usurpação de terras do “rossio” em benefício de apadrinhados políticos da vereança no poder. Seu sobrado era a construção mais suntuosa da cidade em 1846, na ocasião da primeira visita imperial à Sorocaba, servindo então para hospedar o Imperador. Após a visita, o monarca agradeceu a hospedagem oferecendo ao anfitrião o título de Barão de Mogi-Mirim – o único sorocabano assim agraciado.

A visita de D. Pedro em 1846 tinha por objetivo a fábrica de Ipanema. Desde a instalação da Real Fábrica de Ferro em 1810, as tentativas de organização e incremento da produção haviam redundado em fracasso. Entre elas, incluía a última grande investida de 1838, quando o então diretor de Ipanema, major João Bloem, trouxera da Alemanha 227 operários e mais maquinário. Um ano depois, a maior parte desses trabalhadores se retirou da fábrica, restando apenas 18.

O transporte da produção era apontado como o grande empecilho para o sucesso da empresa. Em 1860, o governo imperial determinou a liquidação do estabelecimento, mas algum tempo depois, motivado pela necessidade de armamentos para a guerra do Paraguai, tratou de reorganizar a produção. Na década de 1870, a instalação da ferrovia em Sorocaba instigou o incremento da fábrica, sugerindo que a facilidade do transporte resolveria as dificuldades da empresa. Em 1879, foi inaugurado o ramal da Sorocabana até Ipanema, ligando a fábrica diretamente à cidade de São Paulo.

Ipanema contava, então, com vários melhoramentos, incluindo novo forno e prédios para refino, forja, modelagem e laminador. Mas a produção não parecia compensar. Em 1884, a princesa Isabel ponderou em seu diário que “*o ferro de Ipanema, em Santos, custa três vezes mais caro que o vindo da Europa*”. O problema não estava,

---

<sup>33</sup> A primitiva rua do Rosário, que recebeu esse nome por ligar a antiga igreja do Rosário na rua de São Bento ao largo de Santo Antonio, passou a ser chamada de rua Municipal. Entretanto, é comum encontrar na documentação as duas denominações para a mesma rua, assim como para a nova rua do Rosário, coexistindo até a década de 1860.

pois, simplesmente no transporte da produção, mas na concorrência com o produto europeu.<sup>34</sup>

Anos depois, já no período republicano, percebeu-se que a baixa qualidade do minério de ferro do morro de Araçoiaba é que encarecia a produção, tornando inviável a manutenção da fábrica, que foi fechada em 1895. A justificativa principal para o seu fechamento foi um déficit de 750 contos de réis para o período entre 1888 e 1895.<sup>35</sup>

Também na rua das Flores foi construído, na primeira metade do século XIX, o sobrado do sargento-mor Américo Antonio Aires. A rua praticamente delimitava a extensa área de propriedade da família Aires: cerca de metade do maior quarteirão da vila, inscrito entre as ruas da Ponte, da Cadeia, Direita, das Flores e largo das Tropas. O inventário de Rafael Tobias de Aguiar, de 1857, relaciona seis casas de sua propriedade na rua das Flores, sendo cinco de "dois lanços", nas quais o pavimento térreo era, geralmente, destinado ao comércio.<sup>36</sup>

Também relaciona outras cinco casas, três delas de dois pavimentos, no largo do Rosário, em continuação da rua das Flores.<sup>37</sup> Na foto n. 3, da rua das Flores em 1886, essas construções aparecem: o sobrado do sargento-mor Aires, o segundo do lado esquerdo, e mais à frente, no final da rua e do mesmo lado, o do Barão de Mogi-Mirim. Do outro lado, diversas casas enfileiradas e dois outros sobrados, cujos pavimentos térreos estavam provavelmente ocupados por estabelecimentos comerciais. Os jornais da época acusam diversas lojas instaladas nessa rua.

<sup>34</sup> DAUNT, Ricardo Gumbleton. Diário da Princesa Isabel, Excursão dos Condes d'Eu à Província de São Paulo em 1884. In: MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de. **Vida cotidiana em São Paulo no século XIX: memórias, depoimentos, evocações**. São Paulo: Ateliê Editorial / UNESP / Imprensa Oficial do Estado / Secretaria de Estado da Cultura, 1998, p. 223 – 268.

<sup>35</sup> Sobre o histórico da fábrica de ferro de Ipanema, ver: SALAZAR, José Monteiro. **O esconderijo do sol**. Brasília: Ministério da Agricultura, 1988.

<sup>36</sup> As construções assobradadas da época destinavam, em geral, o pavimento térreo para instalação de lojas e armazéns, e o pavimento superior para residência. Essa característica foi observada por Lucinda Ferreira Prestes, que analisou a arquitetura urbana de Sorocaba nos séculos XVIII e XIX. PRESTES, Lucinda Ferreira, op. cit.

<sup>37</sup> Apud ALEIXO IRMÃO, José, **Rafael Tobias de Aguiar: o Homem, o Político**, op. cit., p. 433 – 446.



FOTO N. 3  
RUA DAS FLORES EM 1886



A foto foi tirada de um ponto pouco antes da esquina da rua da Penha, que aparece à direita. Observa-se a quantidade de sobrados nessa rua, todos abrigando casas comerciais nos seus pavimentos inferiores. Aí residiam, na segunda metade do século, os homens ricos da cidade e importantes figuras políticas. O sobrado da esquerda, em primeiro plano, pertencia a Américo Antonio Aires. No final da rua e também do lado esquerdo, aparece o sobrado do Barão de Mogi Mirim, considerado o mais suntuoso em meados do século.

(Júlio Durski – 1886. Coleção particular – Adolfo Frioli)

Na rua do Rosário havia os sobrados da família Lopes de Oliveira, ricos negociantes e fazendeiros também ligados ao comércio de animais. Manoel Lopes de Oliveira veio de São Paulo com a família em 1782, atraído pelas possibilidades comerciais da vila. Seu filho, Antonio, casou-se em Sorocaba em 1802. Era rico negociante de fazendas secas, e construiu um grande sobrado no início do século XIX na então rua das Tropas. Possuía uma grande extensão de terras na margem do rio Sorocaba, que alugava a condutores em época de trânsito intenso de tropas. Foi quem doou, em 1812, o terreno contíguo à sua residência para construção da igreja do Rosário, que só ficou pronta em 1874.

Possuía uma fazenda no Sarapuí, ao sul de Sorocaba, onde em meados do século seu filho, também chamado Antonio, plantou café, algodão e cereais. Provavelmente a usasse, também, para criar ou invernar animais que negociava durante as feiras.

Além do filho homônimo havia outro, de nome Manoel, que se ligou, através de casamento, com famílias de fazendeiros e criadores de gado de Itapetininga, contribuindo para aumentar a riqueza e o prestígio político da família na região.

Manoel foi chefe liberal em Sorocaba até a sua morte, em 1867. Foi vereador da Câmara Municipal em 1833 – 1836 e em 1841 – 1842, durante a revolta liberal, na qual tomou parte ativa ao lado de Tobias. Foi nomeado prefeito em 1838 e Comandante Superior da Guarda Nacional da Comarca em 1856. Atuava como grande negociante de fazendas secas e de tropas, e foi em meados do século o maior produtor de algodão arbóreo em sua chácara, na estrada dos Morros. A Chácara Amarela, como era conhecida, abrigou a primeira fábrica de tecidos da província em 1852, que funcionou com teares mecânicos trazidos da Europa. A falta de conhecimento técnico e mão-de-obra apropriada fez fracassar, no entanto, o empreendimento poucos anos depois.<sup>38</sup>

Antonio Lopes de Oliveira Jr. também militava, como toda a família, no partido liberal. Foi vereador em Sorocaba em 1845 – 1848 e chefe liberal depois da morte de Manoel, em 1867. Atuava como negociante, tendo instalado sua loja na rua das Flores em meados do século. Anos depois, provavelmente no início da década de 1860, mudou-se para o sobrado que fora de seu pai na rua do Rosário, vizinho ao que o irmão Manoel construía. Foi Antonio quem se encarregou do término da igreja do Rosário em 1874.

---

<sup>38</sup> Segundo Aluísio de Almeida, os teares *“produziram, em 1856, algumas varas de tecido de algodão grosso, e emperraram, por falta de um bom técnico”*. ALMEIDA, A. de, *Biografias sorocabanas*, op. cit., p. 22.

A foto n. 4 mostra a rua do Rosário num momento bem posterior, em 1926. Os sobrados que aparecem são os da família Lopes de Oliveira: o primeiro à esquerda é de estilo colonial, provavelmente do início do século, e o segundo foi construído provavelmente na década de 1840. Em 1896, seus herdeiros venderam o conjunto à Cúria de São Paulo, que os transformou em Colégio Diocesano, que funcionou entretanto por apenas um ano. Em 1906, ele foi adquirido por missionárias beneditinas, que o reorganizaram com o nome de Colégio Santa Escolástica. O conjunto sofreu algumas reformas, até que em 1966 foi demolido.

FOTO N. 4  
RUA DO ROSÁRIO EM 1926



Essa foto, embora bem posterior ao período em estudo, mostra a rua do Rosário vista do final da rua Direita. Do lado direito e mais à frente, vê-se o largo do Rosário, completamente arborizado. Os prédios à esquerda são os dois sobrados da família Lopes de Oliveira: o do primeiro plano, de estilo colonial, construído no século XVIII; o segundo, contíguo à Igreja do Rosário, edificado no século XIX.

(Postal de Sorocaba – 1926. Acervo do Museu Histórico Sorocabano)

A foto, apesar de muito posterior ao período em estudo, mostra a rua do Rosário a partir do quarteirão da rua Direita. Observa-se a largura avantajada da rua, definida em função da passagem de tropas nas primeiras décadas do século XIX. Do lado esquerdo da igreja do Rosário, que também aparece na foto, havia uma rua aberta em 1824 que se comunicava com a margem do rio Sorocaba, conhecida como Beco dos Lopes. Na década de 1880, ela passou a ser chamada, na nomenclatura oficial da Câmara Municipal, de Travessa do Rosário. Ela também está assinalada na planta n. 2.

Na década de 1830, a Câmara Municipal, estimulada pela intensificação da passagem de tropas pela vila – de 17.511 animais registrados no livro do Novo Imposto para 1830 chegou a 37.835 em 1834 – cuidou da conservação e melhoria das vias de acesso a Sorocaba. Em novembro de 1833, época do ano em que se registrava maior número de tropas em trânsito, deliberou o conserto de “*duas ruas aquém do Supiriri*” – a que seguia para os campos de Itavuvu, em continuação do beco do Hospital - a rua do Piques - e a estrada de Santo Antonio.<sup>39</sup> Esses caminhos serviam para a passagem das tropas que seguiam até o Registro.

Nos anos seguintes, foram realizadas outras obras para melhoria dos caminhos transitados pelos animais, demonstrando a preocupação da Câmara em garantir esse uso da vila. Em julho de 1834, foram feitas “*percintas*”, obra rústica e de pouca durabilidade feita provavelmente para evitar a erosão e deslizamento de terra por ocasião de chuva e que geralmente precedia o calçamento, na rua do Piques e, no mês seguinte, novo alinhamento na rua da Margem.<sup>40</sup>

Em setembro de 1834, a Câmara discutiu com proprietários “*a reposição da agoa do Supiriri pelo seu antigo leito afim de obstar arruina da Rua na passagem do mesmo Supiriri*”, reclamada pela população, demonstrando estar atenta ao uso que particulares faziam do rio.<sup>41</sup>

A mudança do leito do rio foi feita para favorecer os pastos de dois grandes proprietários daquela margem: o sargento-mor José Joaquim de Lacerda e o capitão Francisco Lopes de Oliveira. Apesar do procedimento irregular desses proprietários, a Câmara só tomou providência contra o abuso quando concluiu, através de exame requerido pelos moradores das imediações, que o desvio havia provocado a ruína do aterro. Mesmo assim, os dois proprietários ainda solicitaram à Câmara “os

<sup>39</sup> “Sessão ordinaria de 9 de 9brº de 1833. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 14, fôlio 37 f.

<sup>40</sup> Não foi encontrada referência sobre o uso do termo em relação a obras públicas nos dicionários consultados. A compreensão leva em conta indicações da própria documentação.

<sup>41</sup> “Sessão Ordinaria de 10 de 7brº de 1834. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fôlio 16 f.

*convencer pelos termos legais a exigencia do bem publico para tal mudança, e que não haja outro meio de obstar arruina do passo*".<sup>42</sup>

José Joaquim de Lacerda e Francisco Lopes de Oliveira eram homens ricos e de prestígio político na vila. Lacerda era negociante de fazendas secas e de muares, agindo algumas vezes como sócio de Rafael Tobias de Aguiar.<sup>43</sup> Em 1841, seria presidente da Câmara Municipal, e em 1842, como liberal que era, apoiaria a revolta liderada por Tobias.

Francisco Lopes de Oliveira, assim como seus irmãos Manoel e Antonio, era negociante em Sorocaba, envolvido também com o comércio de animais. Começou suas atividades com loja na rua das Flores, que mais tarde abandonou para se dedicar ao comércio de muares em sociedade com Francisco das Chagas do Amaral Fontoura. Agia, também, como capitalista, emprestando dinheiro a juros para compradores de tropas endividados. Prática que, aliás, garantia um enriquecimento mais rápido e seguro que a venda de tropas. Foi quem em 1840 doou e fez instalar o relógio da Matriz, o primeiro relógio público da vila.

A Câmara Municipal era de orientação liberal em 1834, e por isso não se dispunha a contrariar os interesses particulares de seus partidários políticos, ainda mais que o então Presidente da Província era justamente Rafael Tobias, que tinha nas famílias Lopes de Oliveira e Lacerda suas bases de apoio em Sorocaba. Nessa mesma sessão, ela ponderou que

*"esse outro meio [de obstar a ruína] de que tratão os proprietarios é o aterrado que a Camara preterita determinou que ali se construísse, e que foi orçado em 500\$ rs., o q. ã se effectuou e a presente Camara tendo em concideração a urgencia de outras obras publicas, e o lemitado redito de seu Municipio, tinha deliberado se fise-se o ditto aterrado, com menos altura, e extenção, nem assim se pode effectuar por ã haver arrematante, e nem qm. quisesse fazer o jornal e o publico continuando a soffrer aquella ruina no tempo pluviozo motivo da extagnação das agoas, attribuí que a principal Cauza é a mudança do dº corrigo plos. Quintaes dos dittos proprietarios, o que se confirma pela vistoria que procedeo o Fiscal, e peritos, mas a vista da expozição dos proprietarios, é de parecer que se deve este negocio, ao conhecimento do Conselho Geral, ou da Assembléa Provincial, quando esta seja instalada antes dos trabalhos do Conselho, mesmo porque a presente Camara ainda não foi authorizada legalme. pª dispender com a dª obra"*<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Idem.

<sup>43</sup> Segundo Catelli, Lacerda ia "anualmente ao Uruguai buscar tropas para revender Brasil afora". CATELLI JR., Roberto, op. cit., p. 75.

<sup>44</sup> "Sessão Ordinaria de 10 de 7brº de 1834. Presidencia do Sr. Nepomuceno". Anais..., MHS, livro 16, fólho 16 f.

Os rendimentos municipais provinham, então, da cobrança de multas aos contraventores de posturas municipais, de impostos sobre importação de determinados gêneros e de taxas pelo aluguel dos quartos das “casinhas”. Somava uma quantia quase sempre insuficiente para suprir gastos com obras emergenciais, como a construção e conserto de pontes, aterros e estradas. Era bastante comum a doação de capital particular à Câmara para obras públicas, redundando no compromisso do poder público com a satisfação de determinados interesses particulares de seus doadores.

Assim, a alegação de falta de verba não convencia os proprietários da margem do Supiriri, porquanto sabiam que a Câmara podia recorrer ao dinheiro particular para implementar obras que julgasse importantes. Além do mais, os freqüentes gastos com o conserto de caminhos de acesso à vila, principalmente nos meses de intenso trânsito de tropas, indicados nos livros de Atas, mostram que a municipalidade possuía meios para contornar o problema de falta de verba. Um exemplo foi a deliberação do conserto urgente da ponte do Sarapuí na Estrada Geral, na direção de Itapetininga, em janeiro de 1835, apenas quatro meses depois da reivindicação do aterro do Supiriri. A obra devia ser realizada rapidamente, pois já era tempo de aumentar a passagem das tropas. A Câmara se encarregou dela, e somente depois é que foi remetido o orçamento respectivo para o governo provincial suprir aqueles gastos.<sup>45</sup>

Quanto ao aterro do Supiriri, não há o registro da resposta do governo provincial, mas provavelmente legitimou o direito dos proprietários de usufruir do curso d'água sem prejuízo de terceiros, incitando a Câmara a fazer pelos seus próprios meios aquela obra. A municipalidade, para não entrar em conflito com políticos influentes da vila, postergou a questão para a vereança seguinte. Em setembro de 1838, o aterro do Supiriri foi novamente deliberado, mas só encontrou arrematante em abril de 1840. Nessa ocasião, foram feitos outros três pequenos aterros no Supiriri.<sup>46</sup>

Em 1834, houve uma outra circunstância envolvendo interesses particulares de negociantes sobre uma área do “rossio” de interesse especulativo, por ser transitada por tropas. Em outubro, o tenente Elesbão Antonio da Costa e Silva, rico negociante de fazendas secas e de muares da vila, proprietário de engenho de açúcar e de uma pedreira que freqüentemente fornecia graciosamente pedras para obras públicas, propôs à Câmara uma troca de benefícios: doaria à população o tanque de água potável

---

<sup>45</sup> Deliberação para conserto da ponte do Sarapuí: “Sessão Ordinaria de 13 de Janrº de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 56 v.

<sup>46</sup> “Sessão Extraordrª de 3 de Setembro de 1838. Presidª do Snr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 13 v.; “4ª Sessão Ordª de 10 de Abril de 1840. Presidª do Snr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 86 v.

aquém do córrego Lavapés, em terreno seu, pela dispensa de edificação em uma data de terra no “rossio”, em extensão de sua propriedade. A doação do tanque, além de beneficiar a população local, carente de fontes de água potável, permitiria o alargamento da estrada para São Paulo naquele trecho, facilitando o trânsito dos animais naquela saída.<sup>47</sup>

A troca proposta por Elesbão era um artifício para garantir a extensão de seu pasto. Pelo termo de doação de data de terra no “rossio”, o proprietário era obrigado a construir dentro de um prazo determinado, findo o qual a Câmara podia reivindicar a devolução do terreno. Em Sorocaba, esse prazo foi estipulado formalmente na década de 1860, quando foi aprovada uma postura municipal que marcou o limite de um ano a partir da concessão para se construir no terreno doado.<sup>48</sup>

Nessa época, muitos terrenos do “rossio” já haviam sido doados e postos à especulação imobiliária, muitos transformados em pastos de aluguel por se localizarem próximos ao caminho percorrido pelos animais. Era o caso dos terrenos da rua da Margem reclamados em 1823, daqueles próximos às entradas da vila, os de fácil acesso a aguadas e os localizados perto do Registro. Na década de 1830, acompanhando o aumento do trânsito de tropas, os requerimentos solicitando terrenos nessas áreas proliferaram, e a Câmara teve trabalho em controlar a distribuição de datas nessas partes, pois se tratavam de áreas do “rossio” de grande valor imobiliário que estavam sendo transformadas, total ou parcialmente, em pastos de aluguel.

Essa valorização da terra urbana era devida ao envolvimento da população local com a condução, o trato e a venda de animais, contribuindo para firmar a condição de Sorocaba como principal mercado de muares da província. A vila atraía moradores dos bairros do entorno, entusiasmados com a possibilidade de enriquecimento com o comércio em tempo de feira. Para essas pessoas, a forma mais fácil e de lucro garantido era a constituição de um pasto de aluguel próximo do caminho das tropas.

Esse uso da área urbana atendia os interesses de negociantes locais, pois garantia a permanência de vendedores e compradores de gado na vila, que eram os maiores responsáveis pela circulação de capital e conseqüente incremento do comércio local. Mas, por outro lado, representava o risco de ascensão de novos setores sociais, que passariam a controlar grande parte da terra urbana. Por esse motivo, a Câmara Municipal tentou, a partir de 1833, reaver alguns terrenos doados por datas e

---

<sup>47</sup> “Sessão Extraordinária de 28 de 8brº de 1834. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, f. 39 f.

<sup>48</sup> **Posturas da Camara Municipal da Cidade de Sorocaba acompanhadas do Regulamento para o Cemiterio da mesma cidade**, São Paulo: typ. J. R. Azevedo Marques, 1865, art. 48.



transformados em pastos, alegando que a doação havia sido feita com a condição de se construir moradia, e tal não se efetivara.

Mas reivindicava apenas alguns terrenos, preservando as vastas extensões doadas pelas vereanças anteriores a um grupo restrito de grandes negociantes e proprietários, entre eles o tenente Elesbão.

No entanto, a população não era inocente, como já havia demonstrado em 1823, e freqüentemente reclamava do abuso de proprietários privilegiados em manter pastos no "rossio". Por esse motivo, temendo mais a represália da população do que a reivindicação da Câmara, é que o tenente Elesbão se adiantou em propor a troca de favores, beneficiando o público com a aguada e os negociantes de tropas com o alargamento da estrada de São Paulo pelo direito de manter seus pastos no "rossio".

Sem resposta definitiva da Câmara até o início de 1835, iniciou às suas custas a abertura da rua de acesso ao tanque de água potável prometido. Com a obra em andamento, renovou seu pedido à municipalidade, que então considerou justa "*a dispensa de edificar em ditto terreno em recompensa do prejuizo que vai soffrer com o alargamento da ditto Rua*".<sup>49</sup>

O requerimento solicitando dispensa da obrigação deveria ser enviado ao governo provincial para legitimar o compromisso, mas se isso foi feito, não foi registrado em Ata. O tenente Elesbão obteve, formal ou informalmente, o aval para manter seus pastos, e pelo menos enquanto essas terras estiveram sob seu domínio, não foram reclamadas pela população.

Esse acontecimento mostra que a ocupação das terras do "rossio" era uma questão problemática nas circunstâncias da época. Ela punha em confronto direto a população, que julgava a área como um bem público, e a Câmara Municipal, que a considerava um patrimônio seu. A valorização dos terrenos próximos ao Registro e ao caminho transitado pelas tropas radicalizou esse confronto, pois a municipalidade, diretamente interessada no trânsito e comércio de animais, usou sua competência para distribuir "datas" de terra a seus próprios pares, garantindo o domínio sobre áreas economicamente atraentes, como as margens do Sorocaba e do Supiriri e os terrenos nas entradas da vila.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> "Sessão Extraordrª de 20 de Março de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno". Anais..., MHS, livro 16, fôlio 74 f.

<sup>50</sup> As Atas da Câmara Municipal mostram alguns nomes de proprietários nessas áreas, que eram ricos negociantes e destacadas figuras políticas da localidade: Manoel Lopes de Oliveira, José Joaquim de Lacerda, Francisco Lopes de Oliveira, José de Mascarenhas Camelo.

Em 1823, esse privilégio de alguns ricos negociantes havia revoltado setores da população, que ensaiaram um motim de grandes proporções, somente controlado pela interferência direta do poder central. Naquela época, passavam em torno de 30.000 animais por ano pelo Registro de Sorocaba, segundo os dados colhidos por Maria Thereza Petrone nos livros do Novo Imposto para o período.<sup>51</sup>

Nos anos seguintes, o trânsito de tropas em Sorocaba diminuiu, chegando a 17.000 animais em 1830. Mas já nos anos seguintes, o mercado local dava sinais de recuperação, chegando a receber 43.000 animais em 1835.

Esse rápido restabelecimento e os lucros gerados pela passagem e comércio de tropas estimularam a população dos bairros a residir na vila, fazendo aumentar os pedidos de datas de terra principalmente a partir da década de 1830. Mas muitos terrenos doados para moradia acabavam se convertendo em meros pastos de aluguel, livres de contribuição à Câmara.

Uma das principais preocupações da municipalidade na década de 1830 foi frear as doações e reaver os terrenos sem edificação. Em maio de 1833, quatro meses depois de empossada, a nova Câmara já discutia a reivindicação *“dos terrenos do rocío desta villa”* e determinava ao secretário que examinasse *“todos os livros e papeis antigos”*, a fim de que *“se conheção os direitos que a Camara e Publico tem nos terrenos, e quaes os que estão nas circusntancias de serem reivindicados”*.<sup>52</sup>

O assunto foi retomado diversas vezes, e em março de 1835 foi deliberado o encaminhamento da questão à Assembléia Provincial.<sup>53</sup> Mas tal não chegou a acontecer, porque os próprios vereadores temiam a perda de suas propriedades. No mês anterior, a Câmara havia reconhecido a suspeição do vereador José de Mascarenhas Camelo nessa questão, *“visto q. possui hum terreno comprado á annos, e já amurado, bem como outros muitos q. possui em identicas circunstancias”*.<sup>54</sup>

A doação de datas a vereadores e apadrinhados políticos para formação de pastos era comum. Geralmente, para fugir a uma possível reivindicação desses terrenos por outras vereanças, os proprietários os cercavam com muros. Mas em 1835, o

<sup>51</sup> Segundo a autora, os livros do Novo Imposto entre 1820 e 1822 acusam os seguintes números: 1820 – 26.539 animais; 1821 – 23.610; 1822 – 30.474. PETRONE, Maria Thereza Schorer, **O Barão...**, op. cit., p. 21 – 22.

<sup>52</sup> “Sessão ordinaria de 4 de Maio de 1833. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 14, fólho 3 f.

<sup>53</sup> “Sessão Extraordinaria de 3 de março de 1835. Presidencia do Sr. Neepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 72 f.

<sup>54</sup> “Sessão Extraord<sup>a</sup> de 3 de Fevereiro de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 69 f. José de Mascarenhas Camelo era negociante na vila, e foi o vereador mais constante na primeira metade do século: em 1819, 1820, 1821, 1823, 1824, 1825 e em 1833 – 1836.

vereador Manoel Lopes de Oliveira, autor da proposta de resgate daqueles terrenos, informava a Câmara que a reivindicação recairia também sobre os pastos murados, contrariando o interesse dos demais vereadores, que defendiam a manutenção da posse aos que tivessem pastos nessas condições – ou seja, eles próprios. Para atender seus interesses particulares, a municipalidade contornou o problema até o final daquele mandato.

Em Sorocaba, a devolução de terrenos sem edificação só ocorria quando se comprovava a apropriação de terras devolutas, geralmente denunciada à Câmara pela própria população. A devolução de datas doadas e sem edificação, mesmo com a existência de uma postura desde 1865 que estipulava o prazo de um ano para a construção de moradia, e confirmada pelos **Códigos** posteriores, nunca ocorreu.<sup>55</sup>

A Câmara desenvolveu, no entanto, outras estratégias para assegurar o controle sobre a especulação dos terrenos do “rossio”. Embora garantisse o direito de propriedade nas margens do Sorocaba e do Supiriri, passou a indeferir todos os novos pedidos de datas nessas áreas e nos terrenos próximos a outras aguadas importantes, como o Itararé, com a justificativa que se tratavam de terras de uso público. Como compensação, facilitou a doação de terrenos na freguesia de Campo Largo, região a sudoeste da vila e no caminho para o sul, e que oferecia campos atraentes para a internada do gado em trânsito. Ela estava sendo arruada na década de 1830.

Das mais de cem datas doadas pela Câmara entre 1833 e 1840, 46 se localizavam em Campo Largo. Outras 17 foram distribuídas nas capelas vizinhas de Piragibu (2), Piedade (7) e Aparecida (8). Das restantes, 35 se localizavam nas principais vias de acesso à vila: no final da rua da Penha (7), na rua de Santo Antonio (21), na estrada de São Paulo (3), na rua do Piques (2), na estrada de Pirapora, caminho da Água Vermelha (1), na estrada dos Morros (1), no Cerrado (1). Essas áreas eram bastante atraentes pela passagem das tropas.

Para torná-las de maior interesse, favorecendo os condutores e negociantes de tropas, e evitar que os moradores solicitassem áreas mais próximas do centro urbano, a Câmara fez abrir, entre 1838 e 1839, quatro largos para parada de tropas nessas direções,

*“húm na Entrada para a rua da Penha, outro no alto da terra vermelha em direcção da rua do Rosº, outro no Pique, e outro na*

<sup>55</sup> **Código de Posturas da Câmara Municipal da cidade de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Americana, 1871, art. 27; **Código de Posturas da Câmara Municipal da cidade de Sorocaba com Regulamentos para a Praça do mercado e Cemitério, anexos**, Sorocaba: typ. Americana, 1882, art. 41.

*sahida da villa para S. Paulo, e Ytu em frente o portão de Francisco Xavier de Moura*<sup>56</sup>

Dessa demarcação, se tem a localização precisa apenas do largo do Piques, onde em 1838, por deliberação do governo provincial, foi instalada uma força,<sup>57</sup> e daquele na entrada da rua da Penha. Estes, e os demais, estão assinalados na planta n. 2 com círculos tracejados, a indicar a provável localização.

Os largos definiam áreas do “rossio” para uso público, e ao mesmo tempo permitiam a orientação da ocupação do entorno, sinalizando os alinhamentos das datas concedidas.

A abertura de ruas e largos e a doação de datas, indícios da expansão urbana, foi acompanhada da melhoria e abertura de novas vias de acesso à vila. Entre 1836 e 1839, a Câmara se ocupou em melhorar o caminho para o sul e o trajeto entre Sorocaba e Porto Feliz, usados por condutores de tropas. Em 1836, deliberou a construção de uma nova ponte sobre o rio Sarapuí na “Estrada geral que desta V<sup>a</sup> segue p<sup>a</sup> a Comc<sup>a</sup>. de Coritiba e Prov<sup>a</sup> de S. Pedro do Sul, bem como a construção d’uma nova ponte no Rio Sor<sup>a</sup> na Estrada, que desta segue p<sup>a</sup> Porto Feliz, Capivari, e Pirassicaba”.<sup>58</sup> Foi feita, nessa ocasião, apenas a ponte no Sarapuí, que era mais urgente pela necessidade dos condutores, ficando a outra obra adiada até maio de 1838.

A nova ponte na estrada para Porto Feliz, modificada na sua localização, sugeriu a abertura de um outro caminho até Sorocaba. Em outubro desse mesmo ano, a Câmara realizou exame e orçamento para a construção da nova estrada, cujo plano foi enviado ao governo provincial nesse mesmo mês.<sup>59</sup> A Câmara Municipal solicitou a liberação da verba restante da obra da ponte para aplicação na abertura da estrada.

No entanto, o governo provincial não parecia ter pressa, pois seis meses mais tarde, em abril de 1839, a Câmara repetiu o pedido. A aprovação veio três meses mais tarde, em julho. A obra era urgente e necessária, pois se aproximava o período de adensamento da passagem das tropas. Em setembro, o presidente da Câmara Municipal

<sup>56</sup> Relação das obras realizadas pela última vereança: “Sessão da pósse á nova Camara Municipal a 7 de Janeiro de 1841. Presid<sup>a</sup> do Snr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 122 v.

<sup>57</sup> A ordem para instalar uma força na vila foi recebida em julho de 1838: “1<sup>a</sup> Sessão Ordr<sup>a</sup> de 16 de Julho de 1838. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 5 f. Ela foi revogada em 1844, quando em outubro desse ano, o juiz municipal de Sorocaba rogou à Câmara “que se mande desmontar a força d’esta Cide., e guardar seos aparelhos”, no que foi atendido. “4<sup>a</sup> Secção Ordinaria de 29 de 8br<sup>o</sup> de 1844. Presid<sup>a</sup> do Snr. Paes”. Anais..., MHS, livro 28, fólho 115 f.

<sup>58</sup> “Secção Ordn<sup>a</sup> de 21 de Janeiro de 1836. Presid<sup>a</sup> do Snr. Nepom<sup>o</sup>”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 137 v.

<sup>59</sup> Segundo a medição feita pelo Fiscal da Câmara, a nova estrada teria 2.000 braças de extensão – cerca de 4,4 km.

se irritava com o procurador, exigindo que explicasse “*que providencias tem dado para a abertura da estrada de Porto Feliz, que á tempos está deliberado, e até agora nem húa solução tem avido a tal respeito*”. No mês seguinte, foi elaborado o plano e orçamento para a obra e em novembro foi feita sua arrematação. Em pouco mais de um mês, em 30 de dezembro, a estrada ficou pronta.<sup>60</sup>

A rapidez com que foi aberto esse caminho mostra o empenho da administração municipal em melhorar as condições do trânsito de tropas pela região. Era imprescindível que a abertura da estrada não ocupasse os meses de passagem mais intensa de gado – março e abril –, pois facilitaria o coontrabando de animais e afetaria as negociações na feira.

A nova estrada, assinalada na planta n. 2, favoreceu a expansão urbana na direção da Terra Vermelha, como mostram as concessões de datas nessa região na década de 1840.

Apesar da atração que a vila exercia sobre a população do entorno, a população total do município pouco aumentou desde o início do século até 1840. A cifra de 10.000 habitantes para 1810 praticamente se manteve até o início da década de 1830.<sup>61</sup> Em 1832, foram computados 10.070 habitantes, dentre livres e escravos; em 1836, 11.133 e em 1840, 11.481.<sup>62</sup>

Essa avaliação demonstra um crescimento tímido da população do município, em comparação com o aumento registrado na virada do século XVIII para o XIX, quando passou de cerca de 7.500 para 9.700 habitantes. Mas os números não expressam a realidade da vida urbana na década de 1830. O trânsito e comércio de animais favoreceu a expansão urbana e atraiu para Sorocaba os moradores dos bairros do entorno, cujo recenseamento era incluído na lista geral da população do município. Em 1767, havia apenas 40 fogos na vila e 1.026 distribuídos nos bairros, o que equivalia a menos de 4% da população residente na vila. Em 1840, eram 614 fogos na vila e 1.515

<sup>60</sup> “Sessão Extraord<sup>a</sup> de 25 de 7br<sup>o</sup> de 1839. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Theodosio”. Anais..., MHS, livro 21, fôlio 61 v. Sobre a conclusão da obra: “2<sup>a</sup> Sessão Ord<sup>a</sup> de 14 de Janeiro de 1840. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fôlio 71 v.

<sup>61</sup> Milliet de Saint Adolphe registrou 10.181 habitantes em 1810, enquanto as listas nominativas analisadas por Bacellar para o mesmo período computam 9.576. SAINT ADOLPHE, J. C. R. Milliet de. **Diccionario Geographico, Historico e Descriptivo do Imperio do Brazil**, Paris: Aillaud, Guillard e C<sup>a</sup>, 1863, p. 664; BACELLAR, C. A. P., op. cit., p. 74. Os maços de população de Sorocaba para os anos de 1824, 1825, 1829 e 1832 acusam, respectivamente, os seguintes números: 8.791, 10.441, 9.088, 10.070 habitantes. “Mappa geral dos Habitantes da Villa de Sorocaba”. Maços de população - Sorocaba, DAESP, microfilme 196.

<sup>62</sup> As indicações foram retiradas dos seguintes textos, respectivamente: “Mappa estatistico da população de Sorocaba – 1832”. Maços de população – Sorocaba, DAESP, microfilme 196; MÜLLER, D. P., op. cit., p. 142; ALMEIDA, Aluisio de, **Sorocaba, 1842 (documentação local)**. São Paulo: Cupolo, 1938, p. 59.

nos bairros, correspondentes a 3.428 habitantes no núcleo urbano e 8.053 nos 25 bairros do seu entorno. O que equivalia a 30% dos moradores residentes na vila.<sup>63</sup> Essa porcentagem corresponde também à do ano de 1846, para o qual as listas nominativas relacionam 2.365 habitantes livres na cidade e 5.717 nos bairros, somando o total de 8.082 habitantes.<sup>64</sup>

A área urbana se expandiu na proporção que atraiu a população do entorno. Esse processo teve um grande impulso a partir da década de 1830, com o aumento do volume de tropas em trânsito. A atração que os terrenos próximos ao Registro e ao caminho percorrido pelos condutores passou a exercer sobre os moradores da região preocupou a Câmara. A abertura de largos nas entradas da vila e a imposição de restrições sobre a doação de datas foram expedientes para controlar a ocupação da área urbana, desconsideradas no entanto quando se tratavam de interesses da própria elite local.

Em outubro de 1839, a Câmara fez nova demarcação do “rossio”, a fim de melhor controlar a ocupação das terras urbanas. Foi mantida a demarcação original do século XVIII, que estabelecia o “rossio” em um quarto de légua – cerca de 1,5 km – em quadra, a partir do centro da vila.<sup>65</sup>

A demarcação foi feita enquanto a municipalidade doava diversas datas de terra na beira da estrada de Santo Antonio, uma das mais importantes entradas de tropas na vila. Em 1842, ela foi utilizada para delimitar a área de cobrança da Décima Urbana, pois permitia o englobamento das chácaras situadas dentro do “rossio”, mas até então livres do imposto. Essa nova circunscrição da área de cobrança se devia à transformação da Décima Urbana em contribuição municipal, determinada pela Lei Provincial n. 10, de 22 de Fevereiro de 1842.<sup>66</sup>

Naquele ano, o imposto foi lançado sobre as seguintes ruas da vila: da Penha, travessa da Penha, da Ponte, da Contagem, Direita, da Matriz, da Boa Vista, da

<sup>63</sup> ALMEIDA, A. de, **Sorocaba – 1842...**, op. cit., p. 59.

<sup>64</sup> “Lista nominal dos habitantes livres do destrito desta Cidade de Sorocaba - 1846”. Maços de população - Sorocaba, DAESP, microfilme 197.

<sup>65</sup> “5ª Sessão Ordª de 21 de Outubro de 1839. Presidª do Sñr Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólio 66 v.

<sup>66</sup> Correspondia à cobrança de 10% sobre o rendimento líquido dos proprietários de prédios urbanos em condições de habitação. Dois anos mais tarde, pela Lei Provincial n. 28, de 8 de Março de 1844, a Décima Urbana seria restituída ao governo provincial. Em 1845, foi mantida a cobrança somente para os conventos de frades, e em 1856 voltou a ser cobrada a todos os prédios urbanos, mas somente da capital. Em 1857, essa cobrança foi revogada, mas mantida aquela sobre os conventos. Em 1873, pela Lei n. 91, de 25 de Abril, foi substituída pelo imposto sobre os prédios urbanos, sendo cobrado na base de 1\$000 por cada 1:000\$000 do rendimento do prédio. No período republicano, pela Lei Estadual n. 15, de 11 de Novembro de 1891, esse imposto passou às municipalidades. TESSITORE, V., op. cit., p. 125 – 129.

Composição, da Margem, do Rosário, da Constituição, de Santa Clara, do Comércio, das Flores, do Hospital, do Supiriri – trecho inicial da estrada para Porto Feliz –, travessa de Santo Antonio, de São Bento, de Santa Gertrudes, de Santa Cruz.<sup>67</sup> Também foram taxadas as residências existentes além dessas ruas e dentro do “rossio” demarcado em 1839:

*“Seguindo pela estrada que se derige para São Paulo the o Corrego denominado = lavapéz pela estrada que vai para os morros the ao Portão que vai para a Chacara de Joze Martins da Costa Passos – pela estrada que vai para S. Francisco the ao corrego Tabacahu – pela estrada que vai para Otinga athe o Portão de João Gonçalves = pela estrada que segue da Rua do Rozario a terra vermelha, athe a Casa de Francisco Xavier de Sousa, e pela estrada que vai para o Piques, athe atravessa que segue para o Potreiro das herdeiras do falecido Bento Gonçalves da Oliv<sup>a</sup> ficando esta travessa exclhida”<sup>68</sup>*

A planta n. 2 mostra a delimitação aproximada dessa área, já que as indicações pessoais da demarcação impossibilitam a exata localização dos marcos.

Essa demarcação persistiu durante todo o Império, passando a significar não só a área de coleta de impostos como a própria delimitação da cidade, como mostram o **Regulamento para a Praça de Mercado Provisório** de 1877, o **Código de Posturas** de 1882 e a **Lei Municipal n. 5**, de 20 de Dezembro de 1894.<sup>69</sup>

A localização do Registro, dentro do “rossio” da vila e o envolvimento da população local com o trânsito e comércio de animais influenciaram sobre a expansão urbana nas primeiras décadas do século XIX. A Câmara Municipal atuou como instância reguladora do uso do espaço urbano para a passagem de animais, cuidando da manutenção e melhoria dos caminhos de acesso à vila, promovendo a abertura de novas ruas e largos e controlando a doação de datas segundo a necessidade dos condutores e o interesse do grupo dominante local. O poder municipal, por estar em mãos de grandes negociantes, proprietários e capitalistas que tinham no comércio de animais uma importante fonte de riqueza, atuava diretamente sobre a passagem de tropas na vila, e

<sup>67</sup> “1839 á 40 – Provincial – Collectoria da Villa de Sorocaba”. LIVROS de Barreira – Sorocaba (1826 – 1892). DAESP, lata 310, ordem 2.019.

<sup>68</sup> Demarcação de limites da cidade de Sorocaba para lançamento da Décima de Prédios Urbanos: “4<sup>a</sup> Sessão Ordin<sup>a</sup> de 7 de Julho de 1842. Prezid<sup>a</sup> do Snr. Paes”. Anais..., MHS, livro 28, fôlio 10 v.

<sup>69</sup> Essas determinações legais trazem pequenas alterações na identificação dos marcos, em razão de modificações naquelas construções ou de mudança de proprietários. **Regulamento para a Praça de Mercado Provisoria de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Popular, 1877, art. 16; **Código de Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba com Regulamentos...**, op. cit., art. 136 [1882]; SOROCABA. Lei n. 5, de 20 de Dezembro de 1894. Cria disposições sobre economia, policiamento municipal e hygiene pública. **Actos Legislativos da Camara Municipal da Cidade de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Casa Durski, 1895, cap. 1.

freqüentemente se adiantava em garantir vantagens a particulares, em detrimento de interesses públicos.

Essa época também foi representativa de melhorias urbanas que modificaram o panorama da vila, tais como o calçamento de outras ruas centrais – como a da Matriz, do Comércio, o Beco do Inferno e partes da Boa Vista e da Penha, entre 1838 e 1840. Também nesses anos, foram feitas as “percintas” no Beco do Hospital, na rua de Santo Antonio e na rua das Tropas, o calçamento no cruzamento das ruas do Hospital e do Rosário, a roçada anual da margem do rio Sorocaba, melhorando o trajeto dos animais dentro da vila.<sup>70</sup>

Também foram deliberadas outras obras para melhoria do trânsito de tropas pela vila, mas que não chegaram a ser cumpridas. Como, por exemplo, o alinhamento do largo de Santo Antonio, por onde passavam os animais a caminho do Registro, em 1839. Nesse largo estava situado o “talho de carne”, motivo de freqüentes atravancamentos de gado na embocadura da rua do Hospital. Desde 1833 que a Câmara discutia a mudança do açougue para um outro lugar, alegando que o mau cheiro e o acúmulo de imundícies arriscava a saúde da população pela proximidade com o centro urbano. Mas a resistência dos próprios “*cameadores de gado*”, beneficiados pelo acesso fácil à vila, adiou a resolução. Somente em 1847 a Câmara deliberou a construção de um novo Matadouro na margem do rio Sorocaba, em terreno doado por um particular, garantindo o acesso fácil das tropas. O novo Matadouro foi inaugurado em 1850, e aparece indicado na planta n. 3.<sup>71</sup> Somente após a transferência é que o largo pôde ser arruado.

Uma outra obra também deliberada em 1839 e que não foi realizada foi o aplanamento do Largo da Ponte, que favoreceria os condutores que aguardavam a liberação do pátio do Registro. O governo provincial havia aprovado a solicitação da Câmara para fazer um empréstimo para a obra, mas uma Portaria remetida em agosto, exigindo explicações sobre o destino da verba, demonstra que o dinheiro foi usado para outros fins.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> Percintas no Beco do Hospital e na rua de Santo Antonio: “4ª Sessão Ordrª de 16 de Julho de 1840. Presidª do Sñr. Soisa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 96 v. Percintas na rua do Gado ou das Tropas: “6ª Sessão Ordrª de 18 de Julho de 1840. Presidª do Sñr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 99 f.

<sup>71</sup> “Sessão Extraordrª do 1º de Fevrº de 1850. Presidª do Sr. Machado”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 45 v.

<sup>72</sup> “Sessão Extraordrª de 27 de Agosto de 1839. Presidª do Sñr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 21, fólho 57 f.



Algumas obras do período expressam o incremento e a modernização da vila: as reformas da Matriz entre 1838 e 1844 e da casa de Câmara e Cadeia em 1839, e as construções da ponte de pedra, deliberada em 1838, e do primeiro teatro em 1839.

A reforma da Matriz foi realizada com doações da população. Ela incluiu a edificação do forro, do assoalho, a compra de novos paramentos, a construção de um muro externo com portão dando acesso ao cemitério e a colocação de um relógio na torre sineira. A foto n. 2, de 1886, mostra o muro e o portão do lado esquerdo da igreja. O cemitério, então, já não recebia mais cadáveres, desde a inauguração do Cemitério Municipal em 1863, mais distante do centro da cidade.

As modificações embelezavam e conferiam imponência não só à construção, mas ao conjunto urbano, já que a Matriz era parte da representação da riqueza e prestígio político da cidade. A casa de Câmara e Cadeia também representava esses valores, e por esse motivo os vereadores propunham, desde 1833, a construção de uma nova, maior e mais imponente, argumentando que o velho prédio era pequeno, feio e exigia reparos freqüentes.

Mas as verbas aprovadas pela Assembléia eram consideradas insuficientes para a obra, e acabavam servindo apenas para reformas. Em 1839 – 1840, as alterações no prédio privilegiaram o remodelamento da fachada, incluindo a substituição das grades de madeira da Cadeia, que funcionava no pavimento térreo, por grades de ferro, encomendadas no Rio de Janeiro.<sup>73</sup>

A construção da ponte de pedra sobre o rio Sorocaba foi deliberada em 1838, mas concluída apenas em 1855. Ela representou, para a época, o símbolo máximo do incremento urbano favorecido pelo trânsito de tropas pela cidade. Embora as pontes inseridas na área urbana fossem responsabilidade das Câmaras Municipais, essa obra foi encarregada ao governo provincial, por estar instalada junto ao Registro de Animais. Em 1838, a Câmara enviou orçamento ao Presidente de Província, argumentando que a velha ponte de madeira exigia gastos constantes com conservação. Foi aprovado, e remetido dois contos de réis para o início da obra.<sup>74</sup>

Mas o dinheiro foi considerado insuficiente até mesmo para começar a construção. No ano seguinte, a municipalidade solicitou ao diretor da Fábrica de Ipanema, o major João Bloem, a elaboração de um novo projeto da ponte de pedra para

---

<sup>73</sup> "Sessão Extraord<sup>a</sup> de 6 de Junho de 1839. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Theodozio". Anais..., MHS, livro 21, fólho 48 v.; "Sessão Extr<sup>a</sup> de 22 de 9br<sup>o</sup> de 1839. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 21, fólho 68 v.; "3<sup>a</sup> Sessão Ordr<sup>a</sup> de 22 de Outubro de 1840. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Theod<sup>o</sup>". Anais..., MHS, livro 21, fólho 110 f.

<sup>74</sup> "2<sup>a</sup> Sessão Ordr<sup>a</sup> de 17 de Julho de 1838. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Sousa". Anais..., MHS, livro 21, fólho 6 f.

justificar o pedido de mais verba à Assembléia Provincial. O novo plano foi aprovado no ano seguinte, com a remessa de mais dois contos de réis. Mesmo sem o registro em Ata do valor pelo qual foi orçado esse novo projeto, deduz-se que a quantia remetida não foi bastante para colocar a obra em condições mínimas de uso num curto período, pois diversas vezes a Câmara precisou usar esse dinheiro e solicitar verbas extras para o conserto da velha ponte de madeira e aceleração dos trabalhos de construção. A ponte de pedra consumiu recursos provinciais durante mais de quinze anos, pois ficou pronta somente em 1855.

A Matriz, a casa de Câmara e Cadeia e a ponte de pedra junto ao Registro eram construções representativas do poder instituído em Sorocaba. Suas reformas e proposta de edificação na década de 1830 eram expressões do enriquecimento local e da representatividade política de Sorocaba, favorecidos pelo trânsito e comércio de animais.

Essa representatividade foi reforçada por uma outra circunstância da época: a reorganização da Fábrica de Ferro de Ipanema em 1835, com a contratação de um novo diretor para o estabelecimento, especialista em metalurgia: o major de engenheiros João Bloem.

A fábrica era uma velha promessa de enriquecimento e engrandecimento econômico da província. Por diversas vezes, ao longo do século XIX, se tentou fomentar seu desenvolvimento. A primeira foi em 1810, com a fundação da Real Fábrica de Ferro, quando foram construídos novos fornos para fundição. Mas em 1815 já se caracterizava o fracasso do empreendimento, tendo a fábrica produzido apenas três toneladas de ferro de baixa qualidade.<sup>75</sup>

Mesmo assim, a Coroa investiu na empresa, trazendo novo diretor da Europa – Frederico Varnhagen –, que a assumiu até 1822. Desse ano até 1835, a fábrica esteve praticamente abandonada. Nesse ano, o então Regente Feijó contratou novo diretor e o encarregou de incrementar o estabelecimento, trazendo equipamentos e operários alemães para a fábrica.

A arrecadação de impostos sobre animais e a reorganização da Fábrica de Ipanema na década de 1830, na medida em que projetavam Sorocaba no panorama provincial e imperial, funcionaram como instrumentos para a reivindicação de verbas para a municipalidade. O ano de 1838 foi particularmente favorável nesse sentido, pois marcou o fortalecimento do Registro de Sorocaba como instituição responsável pelo controle da arrecadação dos direitos do Rio Negro, e a reorganização da Fábrica de

---

<sup>75</sup> SALAZAR, J. M., op. cit., p. 82.

Ipanema, caracterizada pela vinda de operários alemães e maquinário. Essas circunstâncias contribuíram para o apoio da Assembléia às obras públicas do período.

Os melhoramentos implementados na década de 1830 eram a expressão do enriquecimento de setores da população, possibilitado pelo trânsito e comércio de animais, e de uma vida urbana mais intensa, que buscava representar-se pela imponência das construções e pelo grau de organização e higienização do espaço. Baseava-se numa estrutura urbana própria das grandes cidades do Império, como São Paulo e Rio de Janeiro, freqüentemente visitadas pelos negociantes da vila, a negócios.

Não por acaso, nessa época também foi construído o primeiro teatro de Sorocaba, o de Santa Clara, que funcionava especialmente nos meses de maior concentração de compradores e vendedores de tropas na região. Cinco anos mais tarde, em 1844, seria inaugurado um outro teatro, maior e mais luxuoso – o de São Rafael –, representativo da riqueza acumulada pelos negociantes locais, responsáveis pela sua construção.

A organização de dois teatros numa vila acanhada, com pouco mais de três mil habitantes na área urbana, representava a busca por espaços de socialização para a emergente camada de negociantes. Indicava um certo grau de refinamento de costumes, refletindo a preocupação da elite local em representar-se pelos símbolos da boa sociedade, camuflando a origem mercantil da sua riqueza. O que os negociantes locais pretendiam era fornecer, não só ao espaço como também ao modo de viver urbano, um certo grau de modernidade que sobrepujasse os elementos indicativos da rusticidade do ambiente e dos costumes. Essas pessoas, em contato constante com a Corte e a capital da província, conheciam bem o modo de vida dos moradores das grandes cidades. Sendo detentoras do poder local em Sorocaba, usavam muitas vezes a Câmara Municipal como veículo para suas aspirações de grandeza, promovendo por meio dela obras públicas que remodelavam a imagem da vila.

Também usavam a principal atribuição administrativa ditada pela Lei de 1º de Outubro de 1828, as posturas municipais, para articular o compromisso dos moradores com o ordenamento e a higienização do espaço, como demonstra a proposta do vereador Nepomuceno em 1836:

*“Sendo esta villa huma das mais opulentas da Provincia, e avendo nella pouco aceio, e farta de Policia, proponho que a Camª faça huma Postura para que qualquer individuo que tiver muros de taipa na frente das ruas, conserve cubertos de telha, rebocados, e calhados, em tempo que se lhe marcar. Outro sim pª que os Proprietarios da villa em proporção que se forem calçando as ruas*

*por conta do Concelho, sejam obrigados a calçar as suas frentes com dés palmos de largura*<sup>76</sup>

A proposta foi aprovada e transformada em três artigos de posturas, ainda em 1836.<sup>77</sup> Ela buscava equilibrar o ordenamento e o asseio do espaço urbano com o seu uso para pastagem de tropas. Vários terrenos fronteiros às ruas e transformados em pastos de aluguel eram fechados com muros, para escapar a uma possível reivindicação da Câmara. Ao determinar, por meio de postura, que os proprietários conservassem seus muros, a municipalidade legitimava uma condição irregular de muitas datas doadas a apadrinhados políticos ou aos próprios vereadores.

A proposta também defendia o remodelamento da vila. Sendo a taipa uma técnica construtiva de fácil ruína, eram comuns os muros parcialmente demolidos, que enfeiavam e sujavam o ambiente urbano. Sua manutenção periódica, sob a supervisão da municipalidade, equivalia ao embelezamento e asseio das ruas. Assim como o calçamento das frentes das casas, para evitar o deslizamento de terra em dias chuvosos e o crescimento de mato.

Esse sentido de ordenamento e administração do espaço público caracterizou o desenvolvimento urbano de Sorocaba nas décadas seguintes, em que se intensificou o uso da cidade para passagem de tropas e se cristalizou a identificação de Sorocaba como principal mercado de muares da província.

<sup>76</sup> "4ª Secção Ordin<sup>a</sup> de 18 de Janeiro de 1836. Prezid<sup>a</sup> do Sñr. Nepom<sup>o</sup>". Anais..., MHS, livro 16, fôlio 133 f.

<sup>77</sup> Apesar de faltarem as Atas da Câmara Municipal para o período entre 20 de fevereiro de 1836 e 20 de maio de 1838, deliberações posteriores mostram que essa postura vigorou até o final do Império, com algumas modificações nos valores das multas e na abrangência. Das ruas da vila, a obrigação se estendeu também às ruas das povoações do município, o que incluía as freguesias de Campo Largo, criada em 1826 e somente desmembrada em 1857; de Piedade, criada em 1847 e convertida em vila em 1857; e as capelas de São João de Ipanema, Caputera, Aparecida e Piragibu. Na segunda metade do século XIX, a obrigação foi estendida aos proprietários de ruas ainda não calçadas, desde que inscritas na área urbana.

# PLANTA N. 3

## LEGENDA

- RUAS EXISTENTES
- ⋯ CAMINHOS E LOGRADOUROS CONHECIDOS
- ➔ PERCURSO DAS TROPAS DE ANIMAIS
- MATADOURO
- ▲ CASA DA CÂMARA E CADEIA
- ▨ MERCADO PROVISÓRIO
- ◻ CEMITÉRIO
- △ CASA DA CÂMARA E CADEIA (EM CONSTRUÇÃO)

# PLANTA DE SOROCABA EM 1860



### 2.3 - A CIDADE EM 1860

Sorocaba foi elevada à categoria de cidade pela Lei Provincial de 5 de Fevereiro de 1842, na mesma ocasião em que outras vilas da província também o foram, como Itu e Campinas. O município possuía, então, cerca de 10.000 habitantes, um terço dos quais residia no centro urbano.

A planta n. 3, que retrata a cidade de Sorocaba em 1860, mostra o mesmo sentido da expansão urbana das primeiras décadas do século.

Observa-se o prolongamento e a abertura de novas ruas nas direções das entradas das tropas pelo Supiriri e pelo caminho de Campo Largo, e a formação de novos quarteirões no núcleo urbano, com a abertura da rua da Bica em 1840/41 – nome pelo qual ficou conhecida a rua atrás do Mosteiro, que dava acesso à fonte de água potável –, do Teatro em 1844 – aberta por ocasião da construção do Teatro São Rafael – e o arruamento do largo do Pelourinho, na rua da Boa Vista, na década de 1850.<sup>78</sup>

Além dessas ruas, situadas num raio de cerca de 250 metros do largo da Matriz, foram abertas e prolongadas outras vias de acesso para as terras além-Supiriri, além-Sorocaba e no final da rua da Penha.

Em direção ao Supiriri, foi aberta na década de 1840 uma rua em continuação da rua das Flores, entre a rua do Piques e a do Supiriri, provavelmente para facilitar a entrada de cargueiros na vila, que seguiam para o centro de comércio, concentrado nas ruas do Comércio, Direita e das Flores. Em 1847, a Câmara deliberou o seu conserto.<sup>79</sup> Essa nova rua definiu o traçado da das Flores na confluência com a do Hospital, como se pode observar na planta n. 3.

Na década de 1850, ela passou a ser conhecida como rua do Bom Jesus, por causa da localização da igreja de Bom Jesus dos Aflitos, construída em 1851 no ponto onde encontrava com a rua das Flores. Data também dessa época a abertura do trecho que a ligou à rua do Comércio e da rua da Aldeia, paralela à rua do Hospital, e que unia as ruas do Supiriri e do Bom Jesus.

Em 1850, foi aberto o prolongamento da rua do Hospital até a margem do rio Sorocaba para dar acesso ao Matadouro Municipal, para lá transferido nesse ano.

<sup>78</sup> A referência mais remota sobre o arruamento dessa área data de 1857, quando do alinhamento de alguns terrenos dos herdeiros de Francisco Lopes de Oliveira no “*beco do largo do Pelourinho*”. ARRUAMENTO da cidade de Sorocaba, MHS, livro 39, fôlio 85.

<sup>79</sup> “Sessão Extraordr<sup>a</sup> de 6 de Fevr<sup>o</sup> de 1847. Presid<sup>o</sup> do Sr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fôlio 63 f.

Nessa época, a área em torno do antigo “talho de carne” estava sendo ocupada por moradores, demonstrando a expansão urbana nesse sentido. Em 1840, a Câmara fez alinhar a estrada de Santo Antonio na direção da primitiva rua do Rosário, mais tarde denominada Municipal, demarcando as datas que estavam, então, sendo doadas em quantidade. Era uma forma de controlar a ocupação de terras bastante valorizadas pela passagem das tropas. Nesse processo, o antigo açougue foi englobado à área urbana e passou a dividir espaço com os moradores, que reclamavam do mau cheiro e da parada de boiadas no largo de Santo Antonio.

Mas a dificuldade em encontrar um terreno apropriado para o Matadouro e a resistência dos cortadores de gado em se transferirem dali adiou a questão. Como um paliativo para as reclamações, a Câmara deliberou, por volta de 1845, a abertura de uma rua paralela à de Santo Antonio, para baixo do “talho de carne”, para aliviar o escoamento do gado. Pela sua finalidade, pois passou a substituir a função daquela rua, passou a ser chamada de rua Nova de Santo Antonio, enquanto aquela primeira de mesmo nome, pelo alinhamento que recebeu em 1840, ficou conhecida como o prolongamento da rua do Rosário e, mais tarde, da rua Municipal.<sup>80</sup>

Em função do deslocamento do Matadouro para a margem do rio, foi aberta uma via de acesso da rua do Hospital para aquele ponto, que passou a ser utilizada pelos condutores para chegar ao Registro. A antiga rua das Tropas perdeu, assim, sua função de escoar os animais até a margem, e por esse mesmo nome se tornou conhecida da população aquele outro trecho, que seguia diretamente ao Matadouro. A antiga rua das Tropas passou a ser referida como rua do Rosário, por causa da construção daquela igreja, condicionando a mudança do nome da primitiva rua do Rosário para rua Municipal.

Essa nova nomenclatura coexistiu com a antiga ainda por vários anos, causando inúmeras vezes dificuldades na análise da documentação. Isso se deve ao fato de que as denominações de ruas e logradouros públicos se baseavam na identificação de elementos visuais, tais como uma igreja, uma ponte ou uma bica, ou na experiência vivida pelos moradores – a passagem das tropas, a concentração do comércio. Com o passar dos anos, os referenciais mudavam, e a vivência das novas gerações indicava outros usos para aqueles lugares.

---

<sup>80</sup> A primeira referência sobre a rua Nova de Santo Antonio data de 1845, e diz respeito ao alinhamento “*dos terrenos do quintal das casas de Sobrado de D. Maria Claudina de Madureira*”. ARRUAMENTO da cidade de Sorocaba, MHS, livro 39, fôlio 7 f. Nos anos seguintes, foram feitos outros alinhamentos de terrenos nessa rua, que passou a ser chamada simplesmente de rua de Santo Antonio.

Somente a partir de 1865 é que a nomenclatura seria oficialmente definida com o emplacamento das ruas, mas ainda coexistiria a identificação pelos antigos referenciais. Em 1878, quando foi feito novo emplacamento, eles serviriam para orientar o secretário da Câmara na identificação das ruas da cidade.<sup>81</sup>

Com a mudança do Matadouro em 1850 para a margem do rio, o velho prédio do largo de Santo Antonio ficou sem uso até 1854, quando para lá foi transferido provisoriamente o Mercado Municipal. A transferência cumpria a postura aprovada em 14 de fevereiro de 1854, que autorizava a criação do “Mercado de Beneficencia Publica” e o uso do antigo Matadouro para abrigá-lo. Ela foi solicitada em caráter urgente a 7 de março desse ano, devido o “estado de carestia dos viveres” na cidade.<sup>82</sup>

O problema de abastecimento foi freqüente em Sorocaba durante todo o Império, e decorria principalmente do desequilíbrio entre a produção de gêneros e o consumo em época de intenso trânsito de tropas. A atração que o núcleo urbano exercia sobre a população dos bairros e o afluxo de pessoas durante as feiras de animais afetavam o abastecimento local, que especialmente nesses períodos tornava-se vulnerável aos atravessadores. Analisaremos, oportunamente, a constituição do Mercado como um expediente da administração municipal para adequar o comércio de viveres às condições particulares do desenvolvimento urbano.

Na direção do Cerrado, no final da rua da Penha, a ocupação urbana avançou. Essa área foi alvo de concessões de datas nas décadas de 1840 – 50. Em meados do século, foi também definido o quarteirão formado pelas ruas de Santa Gertrudes, da Bica, de Santa Escolástica e largo de Santa Cruz de São Bento, que circundava as terras do Mosteiro, a partir do término da abertura da rua que dava acesso à fonte de água potável em 1841.<sup>83</sup>

<sup>81</sup> “1ª Sessão Ordinária a 17 d’Abril de 1865. Presidência do Sr. Pillar”. Anais..., MHS, livro 71, fôlio 18 f.; “Nomenclatura das ruas, largos e becos desta cidade, com as declarações de suas antigas denominações, ou como éram conhecidas e com os nomes actuaes”: “Sessão extraordinária de 11 de Maio de 1878. Presidência do Sr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fôlio 117 f.

<sup>82</sup> Criação da Praça de Mercado: “1ª Sessão Ordinária de 9 de Janeiro de 1854. Presidência do Sr. Ferreira Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 13 f. Aprovação do governo provincial para uso do antigo “talho de carne” e deliberação de reformas no prédio: “Sessão extraordinária de 7 de Março de 1854. Presidência do Sr. Ferreira Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 26 f.

<sup>83</sup> Conclusão da “demarcação, e alinhamento das ruas em terrenos do Mosteiro”: “Sessão Extraordinária de 17 de Março de 1841. Presidência do Sr. Lacerda”. Anais..., MHS, livro 21, fôlio 144 v. A rua de Santa Escolástica foi aberta somente na década de 1850: a referência mais remota é de 1854, quando foram feitos 5 alinhamentos de terrenos nessa rua. ARRUAMENTO..., MHS, livro 39, fôlios 59 v., 65 f., 66 f., 68 f.



A Lei de Terras de 1850, que legalizou a aquisição de propriedades territoriais rurais por meio da compra<sup>84</sup>, provocou o imediato aumento dos pedidos e das doações de datas urbanas. Como conseqüência, novas ruas foram abertas e muitos terrenos distribuídos em meados do século. A Câmara, para controlar a ocupação urbana, promoveu o arruamento de várias partes da cidade, principalmente daquelas que estavam sendo ocupadas. Entre 1845 e 1853, foram feitos 151 alinhamentos de terrenos, numa média aproximada de 17 por ano. Só em 1854 foram alinhados 43 terrenos, a maioria no Cerrado (12) e nas imediações do largo de Santa Cruz, no final da rua da Boa Vista (15), duas áreas caracterizadas pela abertura de novos acessos ao centro da cidade.<sup>85</sup>

No ano seguinte, como reflexo da suspensão de doações de datas pelo governo imperial em 1854, o número total de alinhamentos efetuados na cidade caiu para 19.<sup>86</sup> Na prática, porém, a doação de lotes urbanos foi retomada logo nos anos seguintes. Em 1856, a quantidade de alinhamentos subiu para 49, sendo a maior parte referente à rua da Boa Morte (14), aberta nesse ano, e àquelas áreas em ocupação: o Cerrado (7) e as imediações do largo de Santa Cruz (11).<sup>87</sup> Essas duas regiões eram as que mais atraíam a população pobre, já que as terras além-Supiriri e além-rio Sorocaba, por serem passagem de tropas, estavam em grande parte ocupadas por chácaras de ricos negociantes da cidade.

Essa característica da ocupação urbana, condicionada pelo trânsito de animais, se refletiu no traçado diferenciado dessas áreas. Na primeira, onde predominavam os terrenos que serviam para o trânsito de tropas e mais distantes do centro urbano, o reticulado dos quarteirões conforme o alinhamento dos lotes urbanos. Na segunda, onde dominavam chácaras e pastos em função da proximidade de aguadas para o gado, ruas extensas que convergiam para o centro urbano e poucos quarteirões, muitas vezes irregulares, acompanhando os acidentes de relevo. Isso pode ser

<sup>84</sup> GLEZER, Raquel, **Chão de terra: um estudo sobre São Paulo colonial**. Tese (Livre Docência) em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1992.

<sup>85</sup> Nesse cômputo, foram considerados apenas os alinhamentos de terrenos, que pressupunham o ordenamento da ocupação urbana. Os nivelamentos de calçadas, também registrados como termos de arruamento, não foram considerados porque não indicam a ocupação, mas a época do calçamento da rua, nem sempre correspondente ao adensamento populacional ou à antigüidade da ocupação. ARRUAMENTO da cidade de Sorocaba, MHS, livro 39, fólhos 1 – 69.

<sup>86</sup> Circular às Câmaras Municipais, determinando a suspensão de *"toda e qualquer distribuição de lotes de terrenos urbanos até ulterior resolução do Governo Imperial"*: "Sessão extraord<sup>a</sup> em 16 de 10br<sup>o</sup> de 1854. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Coimbra". Anais..., MHS, livro 53, fólho 74 f.; ARRUAMENTO da cidade de Sorocaba, MHS, livro 39, fólhos 69 – 73.

<sup>87</sup> ARRUAMENTO..., MHS, livro 39, fólhos 73 f. – 82 f.

identificado na planta n. 3, respectivamente no prolongamento das ruas da Penha e 7 de Setembro e naquelas abertas em direção ao rio Sorocaba e Supiriri.

Esse caráter da ocupação urbana, influenciado não só pelo uso das terras para passagem do gado mas também pela valorização imobiliária daquelas mais próximas do Registro e que serviam para pastos, afetou a organização e o aparelhamento urbano, de modo a privilegiar as áreas dominadas pelas principais fortunas locais: do centro até a várzea do Sorocaba e, posteriormente, do Supiriri.

Até meados do século, havia poucas ruas calçadas, que se concentravam no núcleo de ocupação primitiva: as de São Bento, da Ponte, parte da Penha, da Matriz, das Flores. Seu calçamento resultava do esforço da municipalidade em conceder à vila uma aparência mais limpa e ordenada, que indicasse um certo grau de riqueza e refinamento. Em meados do século, esses esforços se multiplicaram, acompanhando o fortalecimento do trânsito e comércio local de animais. Tanto que em fevereiro de 1849, a Câmara solicitou à Assembléia Provincial a aprovação de um empréstimo de 8:000\$000 exclusivamente para calçamento de ruas. Mesmo indeferido, o pedido foi repetido em fevereiro de 1851, demonstrando a importância dada pela municipalidade à questão.<sup>88</sup>

A Assembléia não aprovou o pedido por considerar a quantia bastante alta e julgar a solicitação uma competência exclusiva das Câmaras Municipais. Durante o Império, o calçamento da cidade foi realizado de forma descontínua e prolongada, geralmente dependendo de recursos particulares.

Algumas vezes, os próprios moradores propunham à municipalidade o término da obra, desde que a Câmara garantisse o transporte ou o fornecimento das pedras. O primeiro acordo desse tipo foi feito em 1843 para o calçamento da rua da Ponte, tornando-se nos anos seguintes um procedimento comum para outras ruas da cidade.<sup>89</sup>

Na década de 1850, poucas ruas do centro urbano receberam calçamento às custas da Câmara: a do Comércio em 1850, do Hospital em 1854, da Margem em 1855, o Beco da Matriz em 1855 e a de Santa Clara em 1856. Também foram feitos

<sup>88</sup> "Sessão Extraordrª a 24 de Fevrº de 1849. Presidª do Sñr. Sousa". Anais..., MHS, livro 38, fólho 135 v.; "Sessão Extraordrª a 4 de Fevrº de 1851. Presidª do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 47, fólho 81 v.

<sup>89</sup> Nas primeiras décadas do século, o calçamento era geralmente realizado às custas da Câmara, sendo as pedras muitas vezes oferecidas gratuitamente pelos proprietários de pedreiras da região. Mas as rixas políticas, especialmente acirradas após 1842, afetou essa prática, na medida em que antigos fornecedores passaram a boicotar o apoio às obras de vereanças rivais. O primeiro acordo para o calçamento efetivado às custas dos moradores da rua foi registrado na seguinte Ata: "5ª Sessão Ordinaria de 10 de Fevereiro de 1843. Presidencia do Sñr. Paes". Anais..., MHS, livro 28, fólho 42 v.

reparos nos calçamentos das ruas de São Bento em 1855 e da Penha em 1856, além de várias percintas.

A escolha das ruas a serem calçadas nem sempre atendia a necessidade pública, mas geralmente o interesse de algum influente proprietário. Devido ao intenso trânsito de tropas na área urbana, a municipalidade deu atenção especial à conservação das vias de acesso à cidade e às ruas utilizadas pelos condutores. Em 1849, fez aplanar o largo da Ponte e roçar o largo de Santo Antonio; em 1854, deliberou o calçamento da rua Municipal até o Supiriri e, no ano seguinte, da rua do Piques.<sup>90</sup>

Essas obras mostram a preocupação da municipalidade com a aparência da cidade e a comodidade dos visitantes vindos pelos caminhos de São Paulo e do sul da província. As outras entradas, na direção dos campos de Itapeva, Água Vermelha e Votorantim só bem mais tarde, já durante a República, receberiam cuidados equivalentes, com exceção do alinhamento da rua do Votorantim, feito em 1854.<sup>91</sup>

Além do calçamento de ruas, algumas obras públicas também buscaram expressar a prosperidade local. A mais importante em meados do século foi, certamente, a construção da ponte de pedra. Ela consumiu quinze anos de trabalho, de 1840 até 1855, e animou durante esse tempo algumas propostas de embelezamento do entorno: em 1841, o alinhamento da rua da Contagem; em 1850, o nivelamento da rua dos Morros; em 1852, o conserto e a construção de percintas para "aformoseamento" do largo da Ponte.<sup>92</sup> Pronta em 1855, resultou numa obra imponente e cara, *"importando em mais de sessenta contos de réis (...); com 310 palmos de comprimento sobre 30 de*

<sup>90</sup> Deliberação para aplanamento do largo da Ponte: "6ª Sessão Ord<sup>ra</sup> a 13 de Janeiro de 1849. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 38, fôlio 131 v. Deliberação de roçada das ruas que saem no largo de Santo Antonio: "4ª Sessão Ord<sup>ra</sup> a 5 de Julho de 1849. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 47, fôlio 16 v.. Sobre o calçamento da rua Municipal em 1854, na documentação identificada ainda como rua do Rosário, há uma curiosidade: em janeiro desse ano, alguns vereadores argumentaram que a Câmara deveria reivindicar a contribuição dos moradores daquela rua para a obra, como já havia sido feito no calçamento da rua da Ponte. Mas a necessidade urgente daquela melhoria, porque se aproximava a época de passagem intensa das tropas, fez com que a municipalidade deliberasse imediatamente a obra exclusivamente com os seus recursos, sugerindo que a falta de verba para determinados interesses podia, muitas vezes, ser contornada. "3ª Sessão Ordinaria a 11 de Janeiro de 1854. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Coimbra". Anais..., MHS, livro 53, fôlio 17 v.; "4ª Sessão Ordinaria em 12 de Janeiro de 1854. Presidencia do Sr. Coimbra". Anais..., MHS, livro 53, fôlio 18 v.. O calçamento da rua do Piques foi deliberado em janeiro de 1855, também imediatamente antes do adensamento da passagem de tropas: "2ª Sessão ordinaria em 9 de Janr<sup>o</sup> de 1855. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Ferr<sup>a</sup> Barboza". Anais..., MHS, livro 53, fôlio 77 v.

<sup>91</sup> "Sessão extraordinaria em 25 de Julho de 1854. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Ferr<sup>a</sup> Barboza". Anais..., MHS, livro 53, fôlio 55 f.

<sup>92</sup> Respectivamente: "Sessão Extraordinaria de 16 de Fevereiro de 1841. Presidencia do Sñr. Lacerda". Anais..., MHS, livro 21, fôlio 141 v.; "5ª Sessão Ord<sup>ra</sup> a 12 d'Abril de 1850. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 47, fôlio 52 f.; "5ª Sessão Ord<sup>ra</sup> a 23 de Julho de 1852. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa". Anais..., MHS, livro 47, fôlio 121 v.

*largura, guarnecida de fortíssimas grades de ferro e com assentos de pedra em ambas as cabeceiras*".<sup>93</sup>

Na visita a Sorocaba em 1860, o viajante português Zaluar registrou sobre a ponte:

*"Logo à entrada da cidade, para quem vem de São Paulo, acha-se uma magnífica e elegante ponte, lançada sobre o rio, que merece toda a atenção, não só pela solidez com que está construída, como pelo belo panorama que dela se descobre. Este lugar é o ponto da reunião das famílias e dos viandantes, que aí concorrem de tarde, e sobretudo nas noites de luar*".<sup>94</sup>

Numa cidade com poucos sobrados e edifícios notáveis, uma construção como a ponte de pedra foi, certamente, orgulho para os habitantes e digna de nota para os viajantes. Na crônica **Curiosidades Brasileiras**, publicada em 1864, o autor - o sorocabano D'Abreu Medeiros -, dá grande ênfase à nova ponte como símbolo da prosperidade econômica e da modernização do ambiente urbano, em relação às demais construções da cidade merecedoras de destaque: o Mosteiro, o Recolhimento de Santa Clara, as igrejas Matriz, de Santo Antonio, de Bom Jesus dos Aflitos e do Rosário – ainda em construção –, e os teatros de Santa Clara e de São Rafael.<sup>95</sup> Segundo o autor,

*"Desde o começo daquela obra, os habitantes da cidade formarão alli um centro de reunião (...), o que hoje ainda se observa, e se augmenta consideravelmente no correr da feira. Em todos os dias vê-se a ponte coberta de gente da cidade e de fóra – sobresahindo os Mineiros e outros compradores de tropas, cuja maior parte aluga pequenas casas nas immediações da mesma ponte.*

*Os que querem vender seus cavallos gordos, e aquelles que possuem seus lérdos matunguinhos (...) vão passar por alli continuamente a verem se embação algum filho de Deos (...).*

*Das quatro horas da tarde em diante affluem tambem para alli muitas familias, e rapazes amigos destes passeios (...), até que o tóque da Ave Maria, ou o cahir da noite – os vem advirtir que é tempo de se dispensarem*".<sup>96</sup>

A ponte representava a prosperidade econômica e o relevo político da cidade como centro de arrecadação de impostos sobre animais e de comércio de tropas

<sup>93</sup> A ponderação é do professor sorocabano contemporâneo à obra, D'Abreu Medeiros, e que havia sido vereador da Câmara Municipal em 1855. MEDEIROS, Francisco Luiz D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1864, p. 28 – 29.

<sup>94</sup> ZALUAR, Augusto Emilio, **Peregrinação pela província de São Paulo (1860 – 1861)**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1975, p. 160.

<sup>95</sup> MEDEIROS, F. L. D'Abreu, op. cit., p. 15 – 17.

<sup>96</sup> Id., ibid., p. 29 – 30.

da província. Essas eram as principais funções do centro urbano em meados do século, tanto na perspectiva do governo provincial quanto na dos viajantes estrangeiros e dos próprios moradores. Essas práticas alimentaram o desenvolvimento urbano do período, condicionando a ocupação e a expansão urbana e financiando outras obras públicas de relevo, que redimensionaram a imagem da cidade desde então.

Dentre elas, a nova casa de Câmara e Cadeia, inaugurada em 1862. Desde 1843, acompanhando o enriquecimento de setores urbanos relacionados ao trânsito e comércio de animais, que a municipalidade propunha a construção de uma nova casa de Câmara, maior e mais imponente, digna da importância econômica e política da cidade enquanto principal mercado de muare da província. Dominava a vereança, então, o partido conservador, que se empenhava em promover obras públicas de envergadura para se projetar como grupo dominante e assegurar o domínio político sobre o influente grupo liberal da cidade, cuja derrota em 1842, longe de provocar sua dispersão, instigava ainda mais a rixa política.

Esse parece ter sido um expediente próprio da administração conservadora na cidade. Nas vereanças em que o partido conservador dominou a Câmara Municipal – 1837/40 e 1842/44 – é que foram propostas e implementadas as maiores obras públicas da época: a grande reforma da Matriz e da Cadeia, a construção da ponte de pedra, o projeto da nova casa de Câmara, além do calçamento de maior número de ruas. Tais obras buscavam sinalizar a contribuição dos conservadores para o incremento urbano.

O projeto da nova casa de Câmara e Cadeia tinha essa finalidade. Foi solicitado ao major Bloem, diretor da Fábrica de Ferro de Ipanema e autor do projeto da ponte de pedra, logo em 1843, pouco depois da dispersão do movimento liberal e da destituição da Câmara rebelde. Em março de 1844, o projeto e o respectivo orçamento foram remetidos para aprovação do Presidente de Província, mas em junho, antes da resposta, a vereança conservadora foi destituída e reempossados os vereadores liberais de 1842. A nova Câmara, pretendendo se promover às custas do projeto conservador, convocou imediatamente uma comissão interna especial para escolha do terreno onde deveria ser construído o novo prédio. Foram apresentadas duas propostas: em julho, a do terreno doado em 1841 por Rafael Tobias e que compunha o antigo largo das Tropas, da Ponte ou de Santa Gertrudes, que foi logo descartada pela condição da doação

obrigar a garantia da área ao público; e em outubro, a de um terreno particular na então rua das Tropas – a rua do Rosário, indicada na planta n. 3.<sup>97</sup>

Mas a compra desse terreno não foi aprovada, e em janeiro do ano seguinte o governo provincial, alegando o alto custo por que a obra estava orçada, solicitou novo orçamento.<sup>98</sup> A Câmara o enviou tão logo ficou pronto, mas devido à demora de resposta, reclamou continuamente ao Presidente de Província o mau estado da casa de Câmara e Cadeia, remetendo nesse sentido diversos ofícios.

Mesmo assim, a resposta só veio em agosto de 1846: que a Câmara apresentasse orçamento para reforma do antigo prédio da Cadeia e suspendesse o projeto de construção de novo edifício.<sup>99</sup>

A municipalidade não desistiu, e repetiu o pedido em dezembro de 1846, remetendo um novo orçamento, mais enxuto. Em janeiro do ano seguinte, recebeu 800\$000 para conserto da Cadeia velha e a informação de que o projeto de construção do novo prédio ficaria em suspenso, até deliberação posterior.<sup>100</sup> Esta veio somente em julho de 1849, junto com a verba para compra do terreno a Manoel da Costa Santos, na rua de São Bento, esquina com a Municipal. A planta n. 3 mostra a localização da obra da nova casa de Câmara e Cadeia em 1860.

A compra desse terreno e não daquele proposto pela vereança liberal de 1844 era um claro revide do partido conservador, que assumiu a Câmara em janeiro de 1849. A obra levou treze anos para ficar pronta, tomando maior impulso somente após a inauguração da ponte de pedra em 1855. Em 1861, estando quase pronta, foi descrita por Zaluar como *“uma das mais belas e bem acabadas construções do lugar”*.<sup>101</sup>

Em 1864, D’Abreu Medeiros a descreveu como *“uma excelente obra que contém, além das grandes salas do jury, audiências, camara e seu archivo [no pavimento superior], boas e seguras prisões [no inferior]”*.<sup>102</sup> Em 1873, o **Almanak da Província de São Paulo** a reputou *“a melhor da Província”* e, em 1876, Azevedo Marques a destacou

<sup>97</sup> “6ª Sessão Ordin<sup>a</sup> de 27 de Julho de 1844. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Paes”. Anais..., MHS, livro 28, fólho 106 f.; “2ª Sessão Ordinaria de 17 de 8br<sup>o</sup> de 1844. Prezid<sup>a</sup> do Sñr. Paes”. Anais..., MHS, livro 28, fólho 113 f.

<sup>98</sup> “Sessão Extraord<sup>a</sup> de 3 de Janeiro de 1845. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Paes”. Anais..., MHS, livro 28, fólho 120 v.

<sup>99</sup> “Sessão Extraordinaria de 5 de Setembro de 1846. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fólho 47 f.

<sup>100</sup> Portaria do Presidente de Província de 24 de Dezembro de 1846: “1ª Sessão Ord<sup>a</sup> a 11 de Janeiro de 1847. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fólho 58 f.

<sup>101</sup> ZALUAR, A. E., op. cit., p. 160.

<sup>102</sup> MEDEIROS, F. L. D’Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., p. 16 – 17.

como “*um excelente edifício*”.<sup>103</sup> Era uma construção imponente, como mostra a foto n. 5, do final do século.

Além dessas obras públicas, algumas construções particulares da época também buscaram espelhar a prosperidade econômica local e equiparar a condição urbana de Sorocaba à de cidades ricas da província. A vizinha Itu, distante cerca de 6 léguas de Sorocaba, importante núcleo produtor de cana-de-açúcar no século XIX, serviu de referência à municipalidade durante todo o Império. Nos periódicos sorocabanos da segunda metade do século XIX, são freqüentes as comparações entre uma e outra cidade, e isso se intensificou na década de 1870, em meio às discussões sobre a implantação da ferrovia na região.

Lucinda Ferreira Prestes, que estudou a arquitetura urbana de Sorocaba nos séculos XVIII e XIX, identificou alguns sobrados construídos em meados do XIX por ricos negociantes locais, ligados ao comércio de animais e quase sempre atuantes figuras políticas da cidade. Situavam-se, sobretudo, nas ruas mais centrais e próximas do trajeto das tropas: do Comércio, das Flores, do Rosário - antiga rua das Tropas -, da Penha, em seu trecho mais próximo do centro urbano.<sup>104</sup> Seus esforços particulares em exteriorizar, nas suas casas, suas prósperas condições financeiras equivalem ao próprio esforço da municipalidade em projetar, no ordenamento do espaço e nas construções públicas, o enriquecimento e a importância política dos negociantes locais em relação à sociedade e à economia provinciais.

---

<sup>103</sup> LUNÉ, Antonio J. B. de, FONSECA, Paulo Delfino da, **Almanak da Província de São Paulo para 1873**, São Paulo: typ. Americana, 1873, p. 374; MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo, **Província de São Paulo**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1980, v. 2, p. 274.

<sup>104</sup> Na rua do Comércio, Bento Loureiro e Pedro Vaz Botelho; na das Flores, o sargento-mor Américo Antonio Aires e o Barão de Mogi-Mirim; na das Tropas, a família Lopes de Oliveira; na da Penha, Francisco Manoel da Silva e Manoel Fabiano de Madureira. PRESTES, Lucinda Ferreira, op. cit.. Esses homens compunham a elite política local: Francisco Manoel da Silva foi procurador da Câmara Municipal em 1833 – 36, vereador em 1837 – 40 e em 1841 – 42. Os Lopes de Oliveira estiveram representados nas vereanças liberais de 1833 – 36, 1841 – 42, 1844 – 45 e 1845 – 48. Américo Antonio Aires era um dos maiores representantes do clã liberal da cidade, parente de Tobias. Entre os conservadores, as famílias Loureiro e Botelho, representadas em algumas vereanças durante o Império, e Manoel Claudiano de Oliveira, Barão de Mogi-Mirim, que embora afastado da política desde a década de 1820, figurava como um dos bastiões conservadores da cidade.

FOTO N. 5

CASA DE CÂMARA E CADEIA EM 1899



A foto foi tirada da esquina da rua de São Bento com a de Santa Clara, mostrando o ângulo do edifício nas ruas Municipal e de São Bento. O prédio, que ficou pronto em 1862, foi considerado uma das melhores construções da província na época.

(Fonte: GASPAR, Antonio Francisco, **Minhas memórias**, São Paulo: Cupolo, 1967, p. 33)

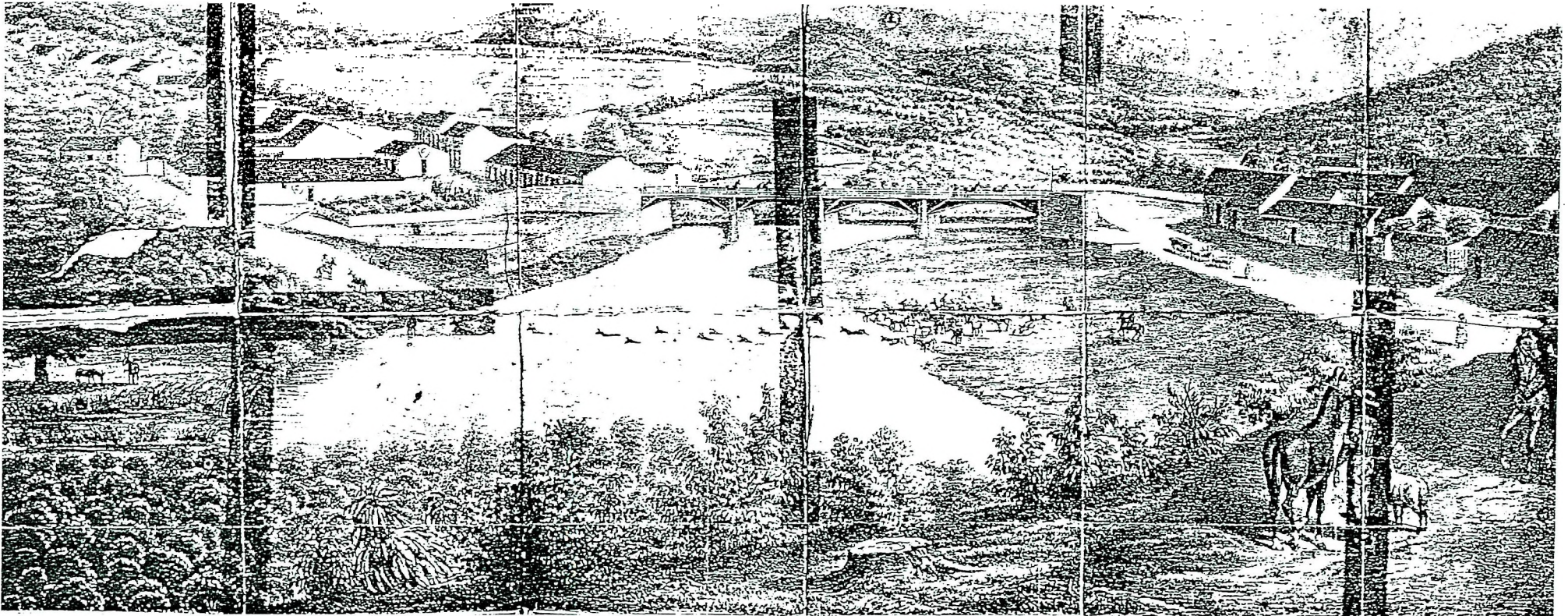


As obras públicas mais dispendiosas da época, a ponte de pedra e a nova casa de Câmara e Cadeia, demonstram essa intenção pois não se tratavam de necessidades reclamadas pela população. A ponte de pedra, embora solicitada à Assembléia Provincial como necessária ao trânsito das tropas, nunca foi utilizada para a passagem de grande número de animais. As tropas atravessavam o rio a nado, pois além do trecho próximo ao Registro ser mais raso, essa prática garantia a melhor conservação da ponte de madeira, frágil para esse tipo de uso. Somente pequenos lotes de animais é que se utilizavam da ponte. Após a construção da ponte de pedra, essa prática persistiu, até mesmo para garantir a conservação da obra.

A gravura a seguir, retirada da obra **Curiosidades Brasileiras**, de 1864, mostra a ponte sobre o rio Sorocaba, o pátio do Registro à esquerda e a travessia dos animais pelo rio. A foto n. 6, que lhe segue, mostra a ponte em 1886 dessa mesma perspectiva, também revelando o paredão e o acesso pela margem ao pátio do Registro, à esquerda.

GRAVURA N. 1

VISTA DA PONTE DE SOROCABA



A gravura mostra a perspectiva da ponte sobre o rio Sorocaba de um ponto da rua das Tropas, próximo à embocadura da rua do Hospital. Vê-se, à esquerda, o muro do pátio do Registro, ao lado do qual havia uma passagem para os animais que atravessassem o rio a nado. Sobre a ponte, vê-se também alguns animais em menor número e em sentido contrário, a mostrar a sua não utilização para trânsito de tropas.

(Fonte: MEDEIROS, Francisco Luiz D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1864, v. 2)

FOTO N. 6  
PONTE SOBRE O RIO SOROCABA EM 1886



À direita, no centro da foto, aparece parte da rua da Ponte. O terreno baixo da margem servia para a travessia de animais, que seguiam para o Registro do outro lado do rio. O paredão de pedra no canto esquerdo, parte de suas instalações, é o mesmo que aparece na gravura apresentada por D'Abreu Medeiros em 1864. Vê-se, dentro do rio, uma pessoa cuidando de animais que bebem água. Perto da ponte, tanto em uma quanto em outra margem, roupas esticadas em varais acusam a presença de lavadeiras.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

A nova casa de Câmara e Cadeia também não era uma necessidade pública. As funções municipais da época não exigiam tantas salas quanto as construídas no novo prédio<sup>105</sup>, nem a antiga Cadeia estava em estado tão ruinoso quanto pretendia a municipalidade na década de 1840. Tanto que em 1869, já desativada, ela foi vendida para a Loja Maçônica Perseverança III, que dela se utilizou ainda por vários anos.<sup>106</sup>

A elite local se utilizou do controle municipal sobre o ordenamento do espaço para expressar sua condição de riqueza e poder político. A ocupação ordenada de novas áreas, através da abertura de ruas e alinhamento de terrenos, dos calçamentos, da roçada das margens e largos, da confecção das calçadas defronte as propriedades urbanas e do cercamento dos pastos, foram medidas que adequaram, sem restringir, o uso da cidade para trânsito de tropas a uma organização racional e higiênica do ambiente urbano.

Essa orientação da ocupação urbana, dominante em meados do século, acompanhou o enriquecimento da província paulista com a expansão da cafeicultura. Assim como os grandes plantadores e empresários do café buscaram representar seu poder e riqueza através da suntuosidade de suas residências urbanas e do aparelhamento de suas cidades, a caracterizar um convívio social formalizado por regras de civilidade, os negociantes sorocabanos procuraram fazer de Sorocaba a imagem mais próxima dos bons costumes e da racionalidade, revestindo-a de símbolos que escondiam sua real condição de lugar de passagem de tropas. A relação direta entre a expansão do café e o aumento da demanda de muares para o transporte da produção facilitava a comparação das diferentes condições urbanas de Sorocaba e das cidades paulistas envolvidas nessa produção.

As melhorias implementadas pela municipalidade eram, no entanto, incoerentes com o uso da cidade para trânsito e parada temporária dos animais. A roçada das margens e largos, embora feita para comodidade dos condutores, devastava locais importantes para pastagem do gado. O calçamento de ruas transitadas por tropas, embora prevenisse erosões e deslizamentos de terra, também não era uma medida adequada ao uso, dadas as técnicas de calçamento da época. As pedras se soltavam com relativa facilidade, podendo até mesmo prejudicar o casco dos animais. Algumas

---

<sup>105</sup> A planta da casa da Câmara elaborada em 1896 mostra as seguintes salas e suas funções: pavimento térreo – seis salas mais vestíbulo, destinadas ao Corpo da Guarda (1) e prisões (5); pavimento superior – sete salas assim distribuídas: sala da Câmara (1), arquivo (1), prisão para mulheres (1), salas do júri (2), salas para jurados (2). PRESTES, L. F., op. cit., p. 153.

<sup>106</sup> Proposta e aprovação de venda da Cadeia velha a Francisco Ferreira Prestes, em nome da Sociedade Perseverança: “Sessão extraordinária da Camª a 27 d’Outubro de 1869. Presidª do Sñr. Dor. Piilar”. Anais..., MHS, livro 79, fôlio 5 v.

medidas de saneamento, como o cercamento dos terrenos particulares, a conservação dos muros fronteiros às ruas e a confecção das “testadas” das propriedades – a calçada fronteira – eram incompatíveis com a sujeira e o mau cheiro dos pastos de aluguel e das ruas usadas para passagem de tropas.

Mesmo assim, a Câmara se preocupou, e cada vez mais acentuadamente, em adequar os usos da cidade a um modelo de organização urbana, e freqüentemente se confrontou com a incompatibilidade entre o trânsito de animais e as medidas de saneamento. Isso ficou bastante evidente em duas situações na década de 1850. Em 1852, o governo provincial exigiu da Câmara Municipal a proibição urgente dos depósitos de couro no rio Sorocaba “*para apodrecer e pellar*”, argumentando ser a bem da “*salubridade pública*”.<sup>107</sup> Essa era uma técnica rudimentar e muito utilizada pelos artesãos do couro residentes na cidade: os seleiros, os serigoteiros, os lombilheiros e os trançadores, que viviam do trânsito e comércio local de animais.

Julgando a determinação de difícil aplicação, a Câmara enviou um ofício ao Presidente de Província argumentando a importância de franquear o rio para esses misteres. A resposta veio quinze dias mais tarde: que a Câmara demarcasse um ponto rio abaixo a partir do qual o depósito fosse permitido, cuidando para que as águas da parte superior fossem preservadas.

Na mesma sessão, foi elaborada a postura municipal que proibiu o depósito de couros a partir dos pilares da ponte nova “*athé o vallo que divide os terrenos de Joaquim José Loureiro d’Almda. com os Godois, devendose fazer da ponte para baixo*” – provavelmente, algum ponto da rua das Tropas, assinalada na planta n. 3, antes de atingir a foz do Supiriri.<sup>108</sup> O marco foi então estabelecido.

Mas uma circunstância em janeiro de 1856 mostrou a iniciativa da própria Câmara em revogar a demarcação. Nessa ocasião, o vereador Bento José Ribeiro solicitou a franquia da margem do rio Sorocaba para as lavadeiras e os condutores,

*“visto o clamor publico, e ser agora o tempo das passagens das tropas, que tanto quem lava roupas, como as tropas, soffrem muito prejuizo”*<sup>109</sup>

<sup>107</sup> Ofício do Presidente de Província de 11 de Março de 1852: “Sessão Extraordrª a 16 de Março de 1852. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 112 v.

<sup>108</sup> “Sessão Extraordrª a 7 d’Abril de 1852. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 113 f.. A postura recebeu aprovação da Assembléia Provincial em 12 de maio de 1853, e somente então começou a vigorar: “1ª Sessão Ordª a 11 de Julho de 1853. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 146 f.

<sup>109</sup> “5ª Sessão ordª em 12 de Janeiro de 1856. Prezidª do Sr. Santos”. Anais..., MHS, livro 53, fólho 123 f.

A indicação foi aprovada na mesma sessão. A retirada do marco implicou na liberação daquele trecho do rio para uso dos artesãos do couro. Mais tarde, na década de 1860, a Câmara retomaria o controle sobre esse uso do rio, proibindo por postura o estabelecimento dos curtumes de grande porte na área urbana, garantindo entretanto a permanência dos *"pequenos coxos que os lombilheiros precisam para dar côr nas sólas de seu officio"*.<sup>110</sup> Os **Códigos de Posturas** de 1871 e de 1882 confirmaram essa determinação.<sup>111</sup>

Ficou claro, assim, que o objeto da proibição era os estabelecimentos de grande porte e não as pequenas oficinas de artesãos, que continuaram se utilizando do rio Sorocaba para depósito de couros. A Câmara justificou argumentando que estas não representavam risco à pureza das águas. A finalidade da postura era regular o uso não só do rio, mas também da cidade pelos grandes curtumes e garantir a permanência dos pequenos artesãos no centro urbano, pois além de pagar impostos municipais, movimentavam o comércio em tempo de feira, atraindo pessoas à cidade.<sup>112</sup>

Na época em que a demarcação foi revogada, em janeiro de 1856, o saneamento urbano era uma questão emergente. Desde agosto de 1855 que o Presidente da Província solicitava às Câmaras Municipais a adoção de medidas preventivas contra o *Colera Morbus*, que assolava o Pará. Dentre elas, a limpeza das casas, terrenos, ruas, o esgotamento de pântanos e a proibição do depósito de *"imundícies"*, inclusive de couros para pelar nas águas dos rios utilizados para bebedouro, lavagem de roupas e outras necessidades domésticas.<sup>113</sup>

---

<sup>110</sup> **Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba acompanhadas do Regulamento para o cemiterio da mesma cidade**, São Paulo: typ. J. R. Azevedo marques, 1865, art. 29.

<sup>111</sup> **Codigo de Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Americana, 1871, arts. 10, 11. **Codigo de Posturas da Câmara Municipal da Cidade de Sorocaba, com Regulamentos para a praça do mercado e cemiterio, annexos**, Sorocaba, typ. Americana, 1882, art. 14 § 2º.

<sup>112</sup> Um documento da época sugere que os lombilheiros e demais artesãos do couro eram em número representativo no município: a lista da Guarda Nacional para 1858 acusa 40 serigoteiros, 16 lombilheiros, 15 trançadores e 9 seleiros num total de 1.109 alistados – a grande maioria composta por lavradores e negociantes. Muitos estavam estabelecidos nos bairros, mas geralmente acorriam à cidade em período de feira, para oferecer suas manufaturas: "Matricula dos Guardas Nacionaes alistados para o Serviço activo pelo Conselho de Qualificação do anno de 1858, da Parochia desta Cidade Municipio de Sorocaba": Actas do Conselho de Qualificação da Parochia de Nossa Senhora da Ponte do Municipio de Sorocaba, GLS [documento manuscrito]. Para 1864, a lista dos 1.373 guardas nacionais do serviço ativo acusa 37 trançadores, 33 lombilheiros, 25 serigoteiros e 13 seleiros: "Matricula dos Guardas Nacionaes do Serviço Activo para 1864": Actas do Conselho de Qualificação da Parochia de Nossa Senhora da Ponte do Municipio de Sorocaba, GLS [documento manuscrito].

<sup>113</sup> Circular do Vice-Presidente da Província de 6 de Agosto de 1855: "Sessão extraordinª em 16 de Agosto de 1855. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 106 v.

A municipalidade até tomou algumas medidas nesse sentido, compondo uma Comissão Sanitária do município e nomeando inspetores da higiene para cada bairro.<sup>114</sup> Eles foram encarregados da vistoria das casas e quintais, de organizar a limpeza das ruas e de avisar o Fiscal da Câmara sobre a existência de terrenos pantanosos.

Mas, ainda assim, a Câmara permitiu o uso concomitante das águas do Sorocaba para lavagem de roupas, bebedouro de tropas e curtume de solas, numa parte do rio que também servia para o suprimento de água potável. Devido a existência de poucas aguadas próprias para beber – a bica de São Bento e o tanque do Buava, franqueado ao público na década de 1870, insuficientes e distantes do centro urbano –, o rio Sorocaba supriu, até a década de 1880, a necessidade de água para o consumo doméstico, inclusive para beber.

Aproveitando ainda o empenho do governo provincial com a higienização urbana em meados do século, a municipalidade retomou o projeto de construção de um novo cemitério, proposto pela primeira vez em 1851. Naquela ocasião, a proposta atendia a determinação do governo imperial para regularizar os enterramentos, proibindo o uso dos templos para tal fim. Em Sorocaba, o primitivo cemitério se encontrava, então, na parte central da cidade, limitado em sua dimensão devido à expansão urbana das últimas décadas. A Câmara solicitara verba para a construção de um novo cemitério, mas o governo provincial negara.

Em outubro de 1855, a Câmara enviou novamente ao governo provincial a solicitação de verba para a obra, aproveitando a elaboração de um novo plano e orçamento preparado pela Comissão Sanitária, para a construção de um cemitério no campo do Piques.

A resposta não veio, e em julho de 1856 foi elaborada nova proposta.<sup>115</sup> Infelizmente, não foram encontradas as Atas entre novembro de 1856 e outubro de 1864, período durante o qual o projeto foi aprovado e teve início a obra no campo do Piques. Pelo Livro de Termos de Arruamento, sabe-se que em 29 de agosto de 1860 foi feita a sua demarcação, e pelo periódico **Gazeta Commercial** de 19 de maio de 1875, que em

<sup>114</sup> "5ª Sessão ordinária em 12 de 8brº de 1855. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 112 f.. "6ª Sessão ordinária em 13 de 8brº de 1855. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 112 v.. Nessa sessão, foi aceita a oferta do tenente-coronel Francisco Gonçalves de Oliveira Machado e do secretário da Câmara, Elias de Oliveira César Leme, de "*imprimirem gratuitamente. os conselhos higienicos para serem distribuidos pelo povo*".

<sup>115</sup> Remessa do orçamento para construção do Cemitério Municipal no campo do Piques: "4ª Sessão ordinária em 11 de 8brº de 1855. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 111 f.. "6ª Sessão ordinária em 14 de Julho de 1856. Prezidª do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 139 f.

17 de maio de 1863, data em que se comemorava 21 anos da revolta liberal em Sorocaba, o Cemitério Municipal foi bento.<sup>116</sup> A planta n. 4, que apresentaremos a seguir, mostra a sua localização, além-Supiriri.

As medidas de saneamento urbano em meados do século partiram, geralmente, de imposições governamentais. Às vezes aplicadas parcialmente, ou adequadas à realidade local, não chegaram a impedir usos que garantiam os interesses dos negociantes da cidade, como a passagem e a parada temporária das tropas nas ruas e pastos particulares e a presença de artesãos do couro no centro urbano. Elas devem ser interpretadas como um recurso de embelezamento e valorização da cidade, de equiparação à realidade de importantes núcleos urbanos da província.

Nas últimas décadas do século, a limpeza urbana se firmará como instrumento da *salubridade pública*, e como tal será reivindicada pela população e defendida pelos governantes, revelando-se como uma finalidade da administração municipal. Ela norteará o desenvolvimento de importantes projetos urbanos, como o encanamento de água potável, a mudança e organização do Matadouro Municipal em lugar mais distante do centro da cidade, a estruturação do Mercado, a organização do trânsito e comércio local de animais. Esses melhoramentos refletirão a busca pela racionalização dos usos e adequação de antigas práticas à modernização do ambiente e do modo de vida urbanos.









---

<sup>116</sup> "T. alinhamento e demarcação do novo Cemitério público desta Cidade no largo do Piques": ARRUAMENTO..., MHS, livro 39, f. 103 f.. **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 19 maio 1875.

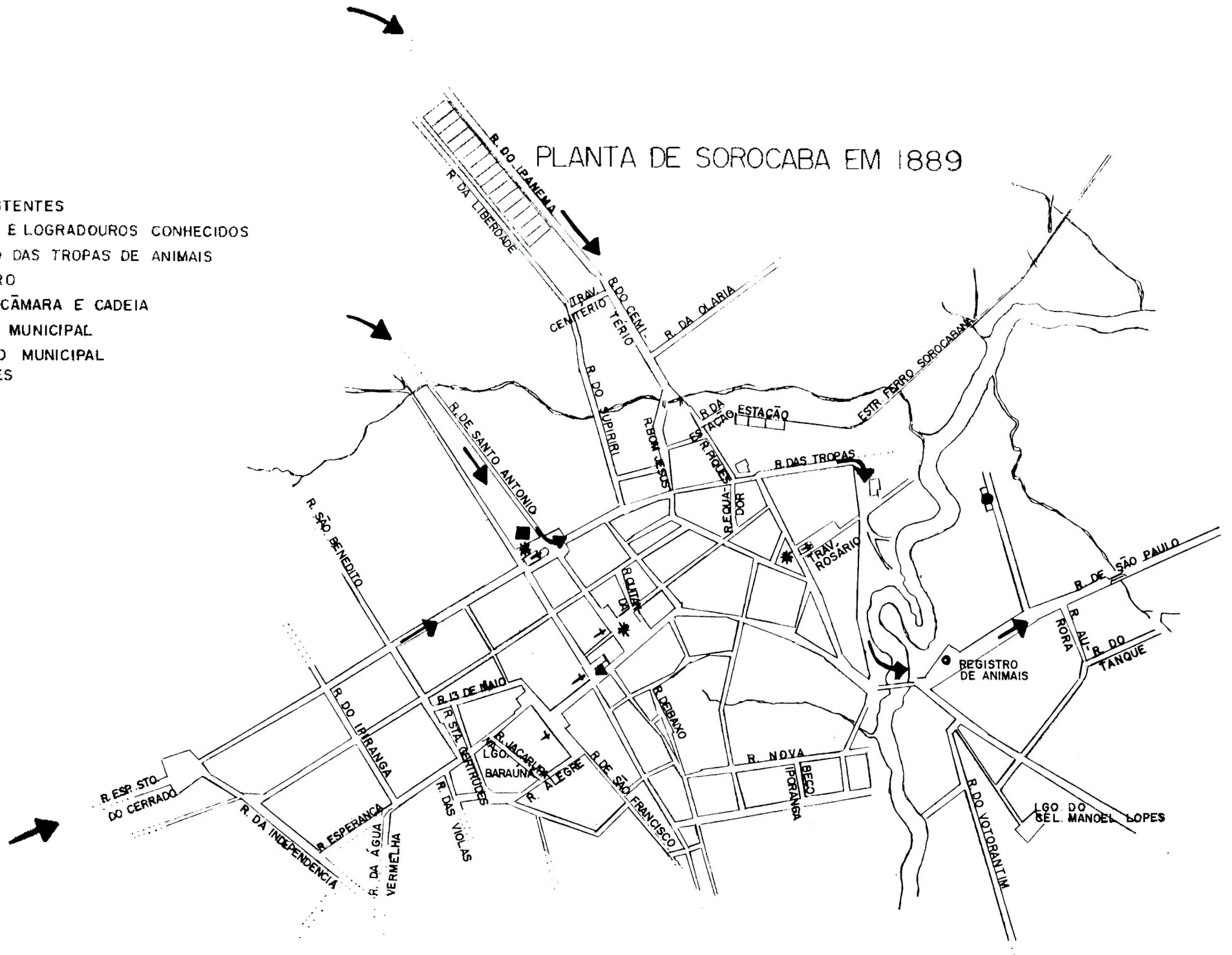


# PLANTA N. 4

## LEGENDA

-  RUAS EXISTENTES
-  CAMINHOS E LOGRADOUROS CONHECIDOS
-  PERCURSO DAS TROPAS DE ANIMAIS
-  MATADOURO
-  CASA DA CÂMARA E CADEIA
-  MERCADO MUNICIPAL
-  CEMITÉRIO MUNICIPAL
-  CHAFARIZES

# PLANTA DE SOROCABA EM 1889



## 2.4 - SOROCABA NO FINAL DO IMPÉRIO

A planta n. 4, que mostra a cidade de Sorocaba no final do Império, marca algumas poucas modificações em relação à planta n. 3, de 1860. Os traços mais significativos são a instalação da ferrovia, próxima ao Supiriri, o deslocamento do Matadouro Municipal para o outro lado do rio Sorocaba, a organização definitiva do Mercado no largo de Santo Antonio. Algumas ruas foram abertas e outras prolongadas nos mesmos sentidos de ocupação das décadas anteriores: na direção do Supiriri, no caminho para São Paulo e para o Cerrado.

No centro urbano, a alteração mais significativa foi a ocupação dos terrenos do quintal do Mosteiro, com a abertura da rua Alegre, o arruamento do largo de Frei Baraúna e o prolongamento da rua da Esperança, após a inauguração do Cemitério Municipal em 1863.<sup>117</sup> Na década de 1870, foi aberta a Travessa da Bica, indicada na planta n. 4. Nessa mesma parte, as ruas da Água Vermelha e das Violas receberam seus primeiros termos de alinhamento de terrenos respectivamente em 1867 e em 1871.<sup>118</sup>

Na direção do Cerrado, foi aberta a continuação da rua da Penha em 1869, e provavelmente na mesma época, prolongada a antiga rua do Pito Aceso, indicada na planta n. 4 como rua da Independência, ligando a Penha ao largo da Independência, de onde seguia a rua do Espírito Santo do Cerrado. O arruamento dessa região acompanhou a distribuição de lotes urbanos, no início da década de 1870. Em 1871, das 40 datas de terra doadas pela Câmara, cerca de 30 se situavam no Cerrado. As Atas mostram que entre 18 e 24 de julho desse ano, período de realização da feira, foram

<sup>117</sup> A rua da Esperança era antes chamada rua do Cemitério. Na documentação pesquisada, ela aparece com a nova denominação a partir de 1865. ARRUAMENTO..., MHS, livro 60, fôlio 13 f.. A rua Alegre foi provavelmente aberta também nesse ano, após o alinhamento do largo em frente ao Mosteiro, feito em janeiro de 1865. "T. d'Alinhamento d'um terreno pertencente ao Mosteiro de Sam Bento, atras da Capella de Santa Cruz, e d'um largo em frente ao Mosteiro, como tudo abaixo se declara", ARRUAMENTO..., MHS, livro 60, fôlio 11 v.. O alinhamento do terreno atrás da capela acusa a existência ou abertura da rua do Jacarupava, indicada na planta n. 4 e que comporia mais tarde o largo Frei Baraúna, doado à Câmara pelo Mosteiro para uso público, provavelmente na década de 1860.

<sup>118</sup> O primeiro termo de alinhamento na Travessa da Bica data de 1872, e se refere a um terreno na esquina desta com a rua da Bica: "T. d'alinhamento de terreno de João Antonio Galvão, na rua da Bica", "T. d'outro alinhamento do mesmo terreno de João Antonio Galvão na rua travessa da Bica" - 2 de outubro de 1872. ARRUAMENTO..., MHS, livro 80, fôlio 62 v.. Alinhamento de terreno na rua da Água Vermelha: "T. d'alinhamento de terreno de Antonio Franco. Moreira" - 20 de dezembro de 1867. ARRUAMENTO..., MHS, livro 60, fôlio 27 f.. Alinhamento de terreno na rua das Violas: "T. d'alinhamento de terreno do Alferes Francisco Antunes d'Oliveira Dias para muro" - 8 de março de 1871. ARRUAMENTO..., MHS, livro 80, fôlio 30 v.

doadas mais de dez datas no Cerrado, e em outubro, quando começava a intensificar a passagem de tropas pela região, mais treze.

Na direção do Supiriri, foi aberta em 1872 a rua em continuação da de São Benedito, que ligava a Penha à 7 de Setembro, com início no final da rua da Memória. A abertura havia sido proposta em 1869 por Roberto Dias Baptista, rico negociante e proprietário de um extenso terreno naquela direção, na mesma sessão em que um outro proprietário – Francisco Soares de Queirós – ofereceu parte de sua chácara para o prolongamento da rua da Penha, no Cerrado. Mas naquela ocasião, a municipalidade deferiu apenas a oferta sobre a rua da Penha, adiando a abertura da rua de São Benedito para um momento em que houvesse mais dinheiro em caixa. Não demorou muito, e quatro anos depois, em abril de 1873, o presidente da Câmara Municipal informou a conclusão da obra.<sup>119</sup>

A continuação da rua do Ipiranga, antiga dos Pinheiros, data provavelmente do início da década de 1870, como sugere o maior número de alinhamentos de terreno entre 1871 e 1874.<sup>120</sup>

Próximo à rua do Piques, a expansão urbana também avançou, motivada pela instalação da estação ferroviária. A foto n. 7 mostra esse edifício, visto da margem do Supiriri.

---

<sup>119</sup> “2ª Sessão Ordinaria, e de pósito da nova Camara Municipal a 13 d’Abril de 1869. Presidª do Sñr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 71, fólho 134 f.. Conclusão da abertura da rua em continuação da de São Benedito: “6ª Sessão ordinaria a 29 d’Abril de 1873. Presidª do Sñr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 108 v.

<sup>120</sup> De 1846 até 1860, foram feitos sete alinhamentos de terreno na rua dos Pinheiros. Até 1870, mais nenhum foi realizado. De 1871 a 1874, num período bem mais curto, foram realizados outros sete alinhamentos, indicando que a área estava sendo ocupada. ARRUAMENTO..., MHS, livros 39, 80.

FOTO N. 7  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM 1886



O prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurado em 1875, era uma imponente construção urbana para a época. Segundo Lucinda Ferreira Prestes, *“foi um marco da arquitetura local já que é considerada a primeira construção em alvenaria de tijolos, introdução dessa nova técnica no reinado exclusivo da taipa de pilão”* (PRESTES, p. 134).

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

A rua da Estação, assinalada na planta n. 4, foi aberta no final de 1874, antes da inauguração da ferrovia, que seria em 10 de julho de 1875.<sup>121</sup> O Beco da Via Sacra, entre as ruas do Piques e do Bom Jesus, foi provavelmente alinhado nessa mesma época, embora já existisse toscamente aberto, com a denominação de Beco do Silvano ou da Cocheira.<sup>122</sup>

Na região além-Supiriri, a inauguração do Cemitério Municipal possibilitou o melhoramento das vias de acesso à cidade. A antiga estrada do Piques foi englobada ao centro urbano e passou a ser conhecida como rua do Cemitério e, em sua continuação, do Ipanema. Da mesma forma, a estrada de Porto Feliz, paralela e do lado oposto ao Cemitério, tornou-se conhecida como rua do Supiriri, em seu trecho inicial – entre a rua do Hospital e a Travessa do Supiriri, aberta durante a construção do Cemitério – e como rua da Liberdade, a partir desse ponto.<sup>123</sup>

No outro lado do rio Sorocaba, a urbanização avançou com a abertura de duas novas ruas e do largo do Coronel Manoel Lopes, na década de 1870. A rua do Tanque, assinalada na planta n. 4, foi aberta em 1875 para dar acesso público a uma aguada particular. A necessidade de novas fontes de água limpa que comportassem a expansão urbana provocou a reivindicação, pela Câmara, da franquia do “tanque do Buava”, como era então conhecido pela população.<sup>124</sup>

A rua do Matadouro foi aberta em 1878 para dar acesso ao novo Matadouro Municipal. A mudança, discutida desde 1873, fazia parte do projeto de remodelamento da área próxima à estação ferroviária. A primeira proposta para a transferência do Matadouro da rua das Tropas, na margem do rio Sorocaba, sugeriu como lugar apropriado as imediações do córrego Lavapés, mas antes que se pudesse deliberar a respeito, os moradores do entorno, que faziam uso daquela aguada, protestaram junto à Câmara.<sup>125</sup>

<sup>121</sup> Ofício da Câmara Municipal para abertura de uma rua perto da estação ferroviária: “3ª Sessão Ordinaria a 14 d’Outubro de 1874. Presidª do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 93, fólío 3 f.

<sup>122</sup> Nomenclatura oficial das ruas da cidade de Sorocaba: “Sessão extraordinaria de 11 de Maio de 1878. Presidencia do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fólío 117 f. Essa nomenclatura foi proposta pelo presidente da Câmara Municipal para evitar as freqüentes confusões nas denominações de ruas, largos e becos. Ela indica os nomes antigos ou por que eram conhecidos esses logradouros, e os atuais.

<sup>123</sup> Idem.

<sup>124</sup> A solicitação de abertura foi feita em outubro de 1874, e prontamente aceita pelo proprietário do terreno, que em recompensa receberia da municipalidade 200\$000 anuais. No entanto, somente um ano depois é que foi deliberada a demarcação da rua do Tanque. Solicitação de abertura da rua do Tanque: “Sessão extraordinaria a 27 d’Outubro de 1874. Presidª do Sñr. Prestes. Anais..., MHS, livro 93, fólío 6 f. Demarcação da rua do Tanque: “6ª Sessão ordinaria a 23 d’Outubro de 1875. Presidª do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 93, fólío 37 f.

<sup>125</sup> “Sessão extraordinaria a 17 de Fevereiro de 1873. Presidª do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 79, fólío 100 v.

A transferência foi adiada, e em fevereiro de 1875 o vereador Barros se desesperou com a possibilidade de não mudar o Matadouro antes da inauguração da ferrovia.<sup>126</sup> Mas isso acabou acontecendo, pois somente em 1877, driblando dívidas acumuladas com o calçamento de diversas ruas da cidade, a Câmara encontrou um terreno apropriado e graciosamente cedido para construção do novo Matadouro.<sup>127</sup>

A obra ainda levaria algum tempo, interrompida freqüentemente sob alegação de falta de verba. A municipalidade se empenhava, então, em dotar a cidade de outros melhoramentos, mais capazes de expressar o grau de enriquecimento e refinamento dos costumes: a iluminação pública, o encanamento de água potável, a “macadamisação” das ruas.<sup>128</sup> O novo Matadouro Municipal foi inaugurado somente em 1882.

O largo do Coronel Manoel Lopes, aberto em 1871, permitiu a comunicação entre as ruas dos Morros e do Votorantim.<sup>129</sup> Ele se situava em frente à Chácara Amarela, de propriedade de Manoel Lopes de Oliveira, vereador da Câmara Municipal na época. Foi aberto por iniciativa do proprietário, e representou um recurso de embelezamento daquela área.

A partir de 1870, essa será uma intenção dominante nas propostas de melhoramento urbano. O projeto de construção da ferrovia, iniciativa dos representantes de Sorocaba na reunião da Companhia Ituana em janeiro de 1870, colocará em questão a finalidade econômica do centro urbano e estimulará iniciativas de remodelamento que confrontarão com a passagem e comércio de animais.

<sup>126</sup> “Sessão extraordinária a 13 de Fevereiro de 1875. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 93, fólho 17 v.

<sup>127</sup> “Sessão extraordinária a 21 d’Agosto de 1877. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fólho 100 v.

<sup>128</sup> O termo é da época, e se referia à técnica de calçamento à Mac-Adam, mais resistente que o até então utilizado nas ruas da cidade. Segundo o **Diccionario Contemporaneo** de 1881, o “macadam” era um “*systema de construcção de estradas e ruas, o qual consiste em abrir n’ellas uma cavidade abahulada igualmente alta em toda a sua largura (caixa de estrada) que se preenche com uma camada de pedra britada que se assenta e calca com o rolo ou cylindro, depois de coberta de uma camada de saibro, até que forme como que um corpo solido e compacto*” – **Diccionario Contemporaneo da Lingua Portugueza**, Lisboa: Imprensa Nacional, 1881, v. 2, p. 1.088.

<sup>129</sup> “Sessão extraordinária a 29 d’Abril de 1871. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 42 f. O traçado das ruas, indicado na planta n. 4, foi feito com base no desenho de 1901. Mas ele apresenta divergências com plantas posteriores da cidade: a de 1909, feita sem escala por Antonio Francisco Gaspar, e a de 1914. Ambas mostram a ligação do largo com a rua do Votorantim e a inexistência da rua em linha reta, que partia da confluência das ruas do Votorantim e dos Morros até o largo. Pela periodização deste trabalho e a não localização de registros mais pormenorizados sobre o arruamento da área na época, foi mantido na planta proposta o traçado apresentado em 1901. Planta da cidade, sem escala, feita em 1909. In: GASPAR, Antonio Francisco, *Minhjas memórias*, São Paulo: Cupolo, 1967; PLANTA da cidade de Sorocaba em 1914. Museu Histórico Sorocabano.

As Atas da Câmara Municipal registram, para essa época, algumas propostas para desviar o trânsito de animais da cidade. Observando as plantas de Sorocaba nos diferentes momentos do século XIX, verifica-se que o caminho das tropas basicamente não mudou, e que as terras à margem do Supiriri, na extensão entre a rua Nova de Santo Antonio e a margem do Sorocaba, foram preservadas. Essa área compreendia algumas antigas chácaras de ricos negociantes da cidade, e atraiu população, no decorrer do século XIX, em função da passagem freqüente de tropas. Durante todo o Império, porém, a Câmara garantiu alguns trechos dessa área para livre uso dos condutores, indeferindo todos os pedidos de datas nessa região.

Em abril de 1866, época do ano em que chegava à cidade maior número de tropas, alguns moradores enviaram à Câmara um requerimento de abertura da rua da Margem até o Supiriri, para aliviar o trânsito de animais pela rua do Hospital e facilitar o escoamento. Mas a Câmara indeferiu o pedido, porque comprometia os interesses de proprietários particulares, cujos quintais avançavam para a margem e, portanto, seriam atravessados pela abertura daquele prolongamento. Em 1854, quando o total de animais passados pelo Registro atingiu o pico de 50.000 ao ano, a Câmara deliberou a abertura da rua da Margem até o Supiriri, mas alguns proprietários daquela área, sentindo-se prejudicados, representaram ao Presidente de Província contra aquela deliberação, sendo atendidos.<sup>130</sup>

Em 1873, durante os trabalhos de construção da ferrovia, alguns moradores da rua do Hospital solicitaram à Câmara esse mesmo prolongamento, mas mais uma vez a petição foi indeferida. No ano seguinte, ela foi novamente solicitada e igualmente indeferida.<sup>131</sup> Na década de 1870, a finalidade da abertura já não era facilitar o escoamento das tropas, mas desviar o trânsito de animais da rua do Hospital. Os moradores argumentavam que a passagem do gado arriscava a segurança dos usuários da futura estação e enfeiava uma parte da cidade que seria valorizada pela ferrovia. Defendiam a idéia de que o trânsito de tropas deveria ser definitivamente afastado do centro urbano.

A Câmara, embora aceitasse a justificativa e até cumprisse o compromisso de solicitar ao governo provincial verba para abertura de uma outra rua para passagem

<sup>130</sup> Deliberação da Câmara Municipal para abertura da continuação da rua da Margem: "Sessão extraordª em 4 de 7brº de 1854. Prezª do Sr. Ferreira Barboza". Anais..., MHS, livro 53, fólho 60 f. Petição de proprietários da rua da Margem contra tal deliberação: "Sessão extraordª em 27 de 9brº de 1854. Presidª do Sr. Coimbra". Anais..., MHS, livro 53, fólho 72 v.

<sup>131</sup> "Sessão extraordinária a 4 de Março de 1873. Presidª do Sñr. Te. Corel. Prestes". Anais..., MHS, livro 79, fólho 102 f.. "Sessão extraordinária a 2 de Março de 1874. Presidª do Sñr. Prestes". Anais..., MHS, livro 79, fólho 133 v.

dos animais, não se empenhou nesse projeto. Alegava sempre falta de recursos para arcar com as despesas e enviava requerimentos pouco convincentes ao Presidente de Província solicitando empréstimos, nunca sendo atendida. A realização de outras obras públicas da época com o concurso de capital particular mostra que esse era um expediente que garantia a implementação de melhorias, desde que interessantes à elite local, como o calçamento de ruas, a reforma e construção de prédios públicos. O que não era o caso do desvio do trânsito de tropas pela cidade, que além de corresponder aos interesses dos negociantes de animais e proprietários de pastos de aluguel, favorecia o comércio local ao atrair para o centro urbano os condutores e compradores de tropas.

Nos anos seguintes, nada foi feito para desviar o trânsito do gado pela rua do Hospital. A questão foi retomada novamente em 1881 pelo representante republicano da recém-empossada Câmara Municipal, o vereador Antonio Joaquim Dias, que propôs a reivindicação à Assembléia de uma verba de 5:000\$000 *“para a abertura d’uma rua que retire a passagem das tropas por dentro da cidade”*.<sup>132</sup> A idéia era desviar o trânsito de animais não somente da rua do Hospital, mas também das demais ainda utilizadas para esse fim: a de Santo Antonio, a 7 de Setembro, a do Cemitério e a do Piques. A planta n. 4 mostra o trajeto dos animais pelas ruas da cidade.

Três dias depois de aprovada essa proposta, o jornal **Diario de Sorocaba** publicou uma nota criticando essa atitude da Câmara, acusando-a de favorecer os interesses de privilegiados negociantes e moradores daquelas ruas. Em nome da população urbana, reclamou aos *“novos edis [que] não esqueçam de outros [melhoramentos] de mais urgente necessidade, como a feitura de um chafariz, da praça definitiva de Mercado, no que pôdem colher mais geral sympathia”*.<sup>133</sup>

A crítica era pelo gasto excessivo – cinco contos de réis – que a abertura do novo caminho exigiria para uma cidade ainda carente de recursos básicos, como o fornecimento de água potável e a organização de uma estrutura de abastecimento de viveres. Ela expressa um questionamento corrente na época. Apesar da Câmara já ter aprovado a proposta, ela não chegou a ser enviada à Assembléia para aprovação definitiva.

A imprensa expressava o pensamento de um influente grupo local, particularmente atento com a administração pública. Ela muitas vezes cumpria o papel de vigilante tanto das ações das autoridades como do comportamento de grupos ou pessoas

<sup>132</sup> “Acta da 6ª Sessão ordinaria da Camara Municipal aos 17 de Janrº de 1881. Presidencia do Sr. França”. Anais..., MHS, livro 105, fólio 46 v.

<sup>133</sup> **Diario de Sorocaba**, Sorocaba, 20 jan. 1881.



no ambiente urbano. Apesar de produzida por e para uma parcela restrita da população, ela tornava pública questões antes tratadas privadamente.

Era comum, nos periódicos sorocabanos das últimas décadas do XIX, a divulgação de rixas particulares nas seções de “A pedidos”, freqüentemente seguidas por réplicas e trélicas dos debatedores pessoalmente envolvidos. Esses textos muitas vezes eram assinados e traziam indicativos de ocupação ou local de residência, ou mesmo o nome da pessoa a quem eram dirigidos. Havia sempre uma informação que apontava ou insinuava a identidade de cada um, e essa exposição servia para fortalecer ou enfraquecer a imagem política do indivíduo.

Em relação aos atos da Câmara Municipal, a imprensa geralmente expunha os interesses privados inculcados nas suas propostas e deliberações. Essa era sempre uma atitude relativa aos interesses da própria redação do periódico. Se compactuasse com a orientação política da administração pública, seu discurso era imparcial e geralmente defensivo.

Além do encanamento de água potável e da organização do Mercado Municipal, outros dois melhoramentos eram reclamados há mais tempo: o calçamento das ruas e a iluminação pública. Na década de 1860, a Câmara cuidou especialmente de calçar novas vias com a técnica mais aprimorada da “*macadamisação*”. Ela contribuiu para a definição do traçado das ruas, pois exigia o nivelamento de toda a extensão a ser calçada. Os buracos provocados pelas chuvas e o acúmulo de terra nos pontos mais baixos do antigo calçamento tendiam a desaparecer, uma vez que o novo método previa a abertura de canais por toda a extensão da rua para escoamento das águas. A foto n. 8 mostra esse tipo de calçamento na rua de São Bento, em 1886.

FOTO N. 8  
RUA DE SÃO BENTO EM 1886



A foto foi tirada do canto do largo da Matriz, e mostra ao fundo, no final da rua, a fachada do Mosteiro. O prédio à direita é o Gabinete de Leitura Sorocabano. O telhado que se vê atrás dele pertence à casa de Câmara e Cadeia. Note-se o calçamento a "macadam", caracterizado pela construção de uma vala em toda a extensão da rua.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

Várias ruas foram “*macadamizadas*” no centro urbano, a partir de 1868. A primeira foi a rua da Ponte entre 1868 – 70. Em seguida, as ruas da Penha em 1869, das Flores em 1869 – 70, de São Bento em 1870, do Comércio em 1871, de São Paulo em 1871 – 72, Direita em 1872, da Constituição em 1872 – 73, do Piques e do Hospital em 1873, dos Morros em 1873 – 74, do Rosário em 1874 – 75. Em 1877 também o foram as ruas da Boa Vista, Municipal, da Amargura e do Teatro, como recurso para embelezar as partes da cidade que seriam visitadas pelo Imperador na visita programada para o ano seguinte à Fábrica de Ipanema.<sup>134</sup>

Na década de 1880, outras ruas receberam esse tipo de calçamento: a do Bom Jesus em 1881, do Supiriri em 1883 – 84, o largo de Santo Antonio em 1883 – 84 e a 13 de Maio em 1888.

Se localizarmos essas ruas na planta n. 4, verificaremos que a “*macadamização*” atingiu, primeiramente, as ruas centrais que concentravam maior número de casas comerciais e residências. Entre 1873 e 1875, período que antecedeu a inauguração da ferrovia, foram beneficiadas as ruas mais próximas da estação, como a do Hospital e a do Piques. Também nessa época, a Câmara se preocupou em embelezar as entradas da cidade: vindo de São Paulo, as ruas de São Paulo, dos Morros e, do outro lado do rio Sorocaba, da Constituição e do Rosário. Nos acessos pelo Supiriri, as já mencionadas ruas do Piques e do Hospital. Na direção de Campo Largo, a rua da Penha.

Com exceção das ruas do Hospital e de São Paulo, as demais vias transitadas por tropas não receberam essa melhoria, justamente por se tratar de um tipo de calçamento ainda sujeito ao desgaste: a 7 de Setembro, a de Santo Antonio, a do Supiriri – somente calçada em 1883, quando já era bem menor o volume de animais –, a das Tropas, a da Margem. A proximidade com a estação ferroviária e a condição de principal entrada da cidade no caminho da capital explicam, respectivamente, o calçamento das ruas do Hospital e de São Paulo, ainda numa época em que eram usadas para passagem dos animais.

Desde a década de 1860, a Câmara se preocupou em remodelar aquela entrada da cidade. Em abril de 1865, época do ano de intenso trânsito de tropas, cuidou do embelezamento do antigo largo das Tropas na rua da Ponte, determinando ao Fiscal que “*mande aplanar, apedregulhar, e plantar alvares na praça de Santa Gertrudes para*

---

<sup>134</sup> A visita do Imperador à Sorocaba, acompanhado da Imperatriz, ocorreu a 25 de setembro de 1878. Era a terceira: a primeira fora em 17 de março de 1846, para inspecionar a Fábrica de Ferro de Ipanema; a segunda em 20 de agosto de 1875, para conhecer a recém-inaugurada Estrada de Ferro Sorocabana. Ainda haveria uma quarta visita, nos dias 9, 10 e 11 de novembro de 1886, também acompanhado da Imperatriz, novamente para visitar Ipanema.

*formoseamento da mesma*".<sup>135</sup> O desvio do caminho dos animais da rua do Rosário para a margem do rio restringiu o uso daquele largo para parada temporária de tropas, embora não impediu sua utilização para pasto de cavalos e mulas de uso dos moradores. A foto n. 9, da rua da Ponte em 1886, mostra à esquerda uma pequena parte do largo de Santa Gertrudes, já arborizado, e um cavalo à frente de uma casa, indicando que a área ainda servia para os habitantes estacionarem os animais de uso doméstico.

---

<sup>135</sup> "6ª Sessão Ordª a 29 d'Abri! de 1865. Presidª do Sñr. Pillar". Anais..., MHS, livro 71, f3lio 22 v.

FOTO N. 9  
RUA DA PONTE EM 1886



Foto tirada de um ponto próximo ao largo de Santa Gertrudes. Observam-se, nos dois lados da rua, cavalos e mulas de uso dos moradores parados às portas das casas. No final da rua, após a curva para a esquerda, está a ponte. Aparecem, também, carroças transitando naquela direção. Ao fundo, a imagem longínqua da rua de São Paulo, com uma fileira de casas do seu lado esquerdo. À direita, chácaras. As árvores que aparecem no canto esquerdo da foto fazem parte do largo de Santa Gertrudes.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

A proposta de embelezamento da área em 1865 pretendia melhorar a imagem da cidade para os visitantes. Considerando que Sorocaba era reconhecida como principal mercado de muare da província, essa melhoria sugeria que a rusticidade do trânsito e comércio de animais não impedia o incremento e modernização urbana. No ano anterior, em 1864, D'Abreu Medeiros descreveu a perspectiva da cidade vista do caminho de São Paulo como o principal panorama da região:

*"O viajor que se dirige á Sorocaba pelas estradas de São Paulo ou de Ytú (...) descobre toda a cidade em um magestoso e sublime quadro (...); há de sem duvida encontrar um aspecto summamente bello e agradável, e mesmo sentir em seu interior certo prazer inesperado. Esta linda cidade, cujas habitações alvejavão ao longe no meio da verdura dos prados que a circumdão, está situada (...) sobre as margens do rio que lhe deu o nome (...), [que] vem cortar a cidade, deixando á sua esquerda a parte mais importante, que se eleva gradualmente de certo modo a apresentar uma linda perspectiva, e á direita a menor, porém em uma posição tão aprazível, que offerece aos olhos do viajor uma entrada magnifica, e aos habitantes do outro lado um bellissimo passeio (...)"*<sup>136</sup>

A descrição segue relacionando os edificios religiosos e administrativos, e ainda ressalta, como indício da prosperidade local, a existência de *"muitas casas de sobrado e outras propriedades terreas edificadas com elegancia e gosto"*. Somente depois dessas considerações é que relaciona as atividades produtivas: as fábricas da cidade – uma de chapéus, duas de velas de cera e uma de tecer algodão, de propriedade de Manoel Lopes de Oliveira – e as *"varias casas de negocios, lojas de ourives, manufacturas de arreios e de obras de algodão, que tem muita extracção no tempo da feira"*. A imagem é a de uma cidade próspera enquanto centro mercantil e de um desenvolvimento urbano proporcionado pela riqueza gerada pelo comércio de animais. Assim, concluí que

*"A cidade de Sorocaba tem sido uma povoação importante. De há muito brilha seu nome na lista das melhores cidades de São Paulo, não só pela sua excellente situação, delicioso clima, bonitas ruas quasi todas calçadas, como também pelo seu commercio no tempo da feira"*<sup>137</sup>

A partir da segunda metade da década de 1860, as propostas de embelezamento implicaram na determinação de espaços específicos e normas de conduta para trânsito e parada de tropas, sem contudo impedir tais usos da cidade. Era o

<sup>136</sup> MEDEIROS, F. L. D'Abreu, *Curiosidades Brasileiras*, op. cit., v. 1, p. 11 – 12.

<sup>137</sup> Id., *ibid.*, v. 1, p. 18.

reflexo da racionalização dos usos e funções urbanas que se processava desde meados do século, e que teria na instalação da ferrovia entre 1870 – 75 seu ponto de maior expressão.

A propagação do cultivo em larga escala do algodão herbáceo na década de 1860 estimulou novas expectativas para o desenvolvimento econômico da região. O sucesso da lavoura em Sorocaba incitou projetos ousados, como a instalação de uma indústria têxtil de grande porte e com maquinário importado, e a vinda da estrada de ferro para agilizar o transporte da produção.

Mas essas propostas exigiam um alto investimento dos negociantes e capitalistas da cidade, a maioria ligada ao comércio de animais. Grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época, como Manoel Lopes de Oliveira, Roberto Dias Baptista, Francisco Ferreira Leão, Antonio Lopes de Oliveira e Luiz Matheus Maylaski, aplicavam parte de seus rendimentos no comércio de animais, financiando negociantes ou vendendo tropas. Para alguns, era preciso desestimular essa atividade mercantil para carrear maiores investimentos nos setores agrícola e industrial.

Com esse pensamento é que o grupo fundador da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro em 1870 buscou apoio da população local. Através do periódico **O Sorocabano**, fundado especialmente com essa intenção, propagou a idéia de que a feira de animais era uma prática rústica, tendente ao declínio e que não assegurava estabilidade econômica à cidade. Para justificar sua argumentação, lembrava uma ocorrência local de 1863, que afetara a comercialização das tropas naquela e nas feiras subseqüentes: a epidemia de varíola, que vitimou entre 400 e 500 pessoas logo nos primeiros meses do ano – época que coincidiu com a chegada dos animais para venda em Sorocaba.

Naqueia ocasião, a notícia da doença rapidamente se espalhou, provocando a saída da maior parte dos vendedores e compradores de tropas. Passado o surto, o medo de uma nova epidemia ainda afastaria as pessoas nos anos seguintes.

Essa circunstância evidencia a reconhecida suscetibilidade do comércio local de animais a ocorrências externas. Em 1870, ela foi lembrada como prova da instabilidade econômica que a dependência da cidade à feira de animais podia gerar. No primeiro número do periódico **O Sorocabano**, essa perspectiva foi claramente exposta:

*"Sorocaba é mal conhecida, ainda dos vizinhos, em sua actual phase de prosperidade. Famosa outr'ora pela sua feira, compartilhou a sorte d'esse ramo de commercio. Durante dez meses uma população inteira se preparava para a feira. Não descansavam a bigorna, o buril, o tear e o cadinho. Todos os*

*officios, todas as artes, todas as industrias, inclusive as illicitas, todos os generos de commercio, cobravam vida e força, durante os dous venturosos mezes. O proprietário não lamentava de ter suas casas fechadas o resto do anno nem o capitalista de ter seus cofres em descanso. A felicidade, porém, é inconstante: baixou o preço das bestas, succederam-se feiras más, a ruina entrou em muitas casas, a banca rota ameaçou as mais fortes. Uma desgraça traz sempre outra. O flagello das bexigas decimou a população. Foram annos de dura provação. O silencio substituiu o ruido dos martellos e o gemido dos teares, as gramineas lançaram suas redes em liberdade sobre as calçadas, e a morte parecia adejar sobre a cidade do commercio, a esperança da industria. O principio regenerador não estava, entretanto, perdido. Sorocaba nunca tinha de todo abandonado a cultura do algodão, senão para exportar, ao menos para o fabrico de redes, e de alguns grosseiros tecidos. Quando as atenções se voltaram para o algodão, Sorocaba foi a primeira que despertou. A reacção começou, e recrudescceu de dia para dia, todos os braços inuteis emigraram para a lavoura, e em breve só não ganhou muito dinheiro o occioso. É para notar, e agradecer á Providencia, a distribuição da riqueza, que trouxe consigo a cultura do algodão.”<sup>138</sup>*

O texto, para destacar a lavoura do algodão como promessa de engrandecimento econômico local, condena a feira como atividade responsável pela acomodação do mercado urbano. A argumentação pretende justificar a importância da instalação da ferrovia para a economia local.

Apesar das críticas ácidas à feira, os propagandistas da ferrovia não deflagaram um confronto direto com os negociantes de animais da cidade, particularmente interessados na manutenção de seus investimentos. Isso porque precisavam de seu apoio para o sucesso do projeto, pois eram eles que possuíam o capital disponível para um empreendimento de tal envergadura. O objetivo era estimular novas atividades produtivas que superassem a comercialização de animais e justificassem a vinda da ferrovia para a cidade, pois que a feira era vista como prática tendente ao declínio na província, independente da instalação ou não da ferrovia em Sorocaba.

Os grandes plantadores de algodão, geralmente ligados de forma direta ao comércio local de animais, apoiaram prontamente o projeto, mas até a ampla propagação do transporte ferroviário pela província, em meados da década de 1870, continuaram a investir na comercialização de tropas.

A disponibilidade de recursos financeiros particulares foi fundamental tanto para o desenvolvimento da lavoura algodoeira nas décadas de 1860 – 70 quanto para a

<sup>138</sup> AMARAL, Ubaldino do, Projectos de Estradas de Ferro, *O Sorocabano*, Sorocaba, 13 fev. 1870.



instalação da ferrovia em Sorocaba, que foi financiada com capital dos acionistas. Esses recursos eram provenientes direta ou indiretamente do comércio local de animais: as décadas de 1850 e 1860 caracterizam o aumento expressivo do volume de tropas passadas pelo Registro, como indicam os quadros 1 e 2, e a maior concorrência das feiras em Sorocaba. D'Abreu Medeiros retratou esse período na peça teatral **Na feira de Sorocaba**, de 1862, e na crônica **Curiosidades Brasileiras**, de 1864, onde mostra a *adaptação da sociedade local ao intenso movimento comercial decorrente da afluência de vendedores e compradores de tropas*. Em suas obras, o comércio de animais aparece como principal condição de enriquecimento local e de incremento urbano.<sup>139</sup>

Entre os grandes plantadores de algodão e negociantes de tropas da cidade, havia aqueles diretamente implicados na organização da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro em 1870. O fundador e primeiro presidente da Companhia, Luiz Matheus Mailasky, era também negociante de animais na cidade e lidava com beneficiamento de algodão na época. Era de origem húngara, e havia chegado em Sorocaba poucos anos antes, em 1866, e rapidamente conquistara fortuna e prestígio político. Infiltrou-se em diversos ramos de negócio: logo após chegar à cidade, sendo reconhecido pelo conserto que fizera na máquina de beneficiamento de algodão de Roberto Dias Baptista, rico negociante da cidade, angariou lucros e instalou uma casa de comissão. Nela, recebia o algodão enfardado que remetia para Santos, Rio de Janeiro ou Europa, *“afirm de ser vendido por conta dos donos, e adianta algum dinheiro por conta do algodão que receber mediante um premio modico e razoavel”*.<sup>140</sup> Também recebia encomendas de molhados em Santos e Rio de Janeiro, e intermediava a compra de máquinas de descaroçar algodão importadas da Europa ou Estados Unidos. Essas atividades renderam-lhe um enriquecimento rápido e a respeitabilidade dos homens mais ricos da cidade.

Demonstrativo disso foi sua iniciação na Loja Maçônica Constância, fundada em Sorocaba em 1847, em 21 de junho de 1866, pouco depois de chegar à cidade.<sup>141</sup> Em 1867, estava Mailasky na diretoria do recém-fundado Gabinete de Leitura Sorocabano. A proposta de organização da sociedade partira do próprio Mailasky, que usara as bases do Club Germania – associação de alemães de Sorocaba, fundada em

<sup>139</sup> MEDEIROS, Francisco Luiz D'Abreu, **Na feira de Sorocaba**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1862. Idem, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit..

<sup>140</sup> Anuncios. **O Araçoiaba**, Sorocaba, 14 out. 1866.

<sup>141</sup> ALEIXO IRMÃO, José, **A Perseverança III e Sorocaba**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992.

1864 – para fundar uma sociedade cultural de caráter mais abrangente, atraindo para ela alguns maçons da Loja Constância.<sup>142</sup>

Em julho de 1869, junto com outros 23 maçons e membros do partido liberal, fundou a Loja Maçônica Perseverança III. O grupo fundador reunia vereadores e juizes de paz da cidade. Nos meses seguintes, a Loja teve adesão em massa dos liberais do lugar.<sup>143</sup>

A Perseverança III surgiu num momento de euforia liberal na cidade. A derrota do partido conservador na destituição da Câmara Municipal em 13 de abril de 1869, acusada de fraudar as eleições, aumentou a fissura entre os partidos políticos que estavam representados na única Loja Maçônica da cidade: a Constância.

A Maçonaria se constituiu como um importante espaço de representação política em Sorocaba, servindo para o debate de questões implicadas ao governo municipal. Tinha forte laço com o grupo liberal, desde a fundação da Loja Constância em 1847. Aquela ocasião marcava a anistia, em 1845, do maior líder liberal da cidade, Rafael Tobias de Aguiar, e o domínio desse partido sobre o poder provincial e municipal.

Mas em 1863, por motivos desconhecidos, a Maçonaria abriu espaço a um líder conservador da cidade, o padre Antonio Joaquim de Andrade, que com ele trouxe outros nomes do partido. A formação de grupos políticos antagônicos dentro da Loja Constância provavelmente foi o principal motivo da cisão interna e constituição de uma nova Loja, reunindo os liberais da cidade. Os princípios norteadores da Perseverança III demonstram a intenção eminentemente política de sua fundação: ela defendia a emancipação dos escravos e a criação de escolas noturnas gratuitas para adultos e crianças, e a instalação da ferrovia na cidade.<sup>144</sup>

Importante ressaltar que os maiores proponentes da ferrovia eram, então, maçons da Perseverança III, como Ubaldino do Amaral, Luiz Matheus Mailasky, Roberto Dias Baptista e Antonio Lopes de Oliveira, que representaram Sorocaba na reunião que precedeu a instalação da Companhia Ituana em janeiro de 1870. Nessa ocasião, a

<sup>142</sup> MARTINS, Ana Luíza, **Gabinetes de Leitura da Província de São Paulo – a pluralidade de um espaço esquecido (1847 – 1890)**. Dissertação (Mestrado em História), Departamento de História, FFLCH, USP, 1990, p. 225. Sorocaba recebeu, durante o século XIX, alguns contingentes de operários alemães para a vizinha Fábrica de Ipanema. Segundo Aluísio de Almeida, em 1811 vieram 13 suecos e em 1821, 5 aieimães. ALMEIDA, Aluísio de, **História de Sorocaba**, op. cit., p. 166. Mas o grande contingente alemão veio em 1838: 227 operários. SALAZAR, José Monteiro, op. cit., p. 99.

<sup>143</sup> ALEIXO IRMÃO, J., op. cit., p. 46; 53.

<sup>144</sup> Já nas suas primeiras reuniões, a Perseverança III deliberou a criação de uma Caixa de Emancipação e aulas gratuitas de primeiras letras, que foram inauguradas a 7 de setembro de 1869. Em novembro, seus membros discutiam a admissão de alunos cativos. ALEIXO IRMÃO, J. op. cit., p. 55.

comissão sorocabana propôs o prolongamento da linha férrea até Sorocaba, no que não foi acatada pela maioria do Conselho reunido em Itu. Em represália, a comissão retirou o apoio à Ituana, correspondente a cerca de 300 contos de réis.<sup>145</sup>

De volta a Sorocaba, e encabeçada por Mailasky, organizou uma campanha em prol da criação de uma Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro. Angariou, em poucos meses, subscrições no valor de 4.000 contos de réis.<sup>146</sup> Para esse intento, contribuiu a divulgação dos trabalhos da comissão através do periódico **O Sorocabano**, organizado especialmente para apoiar o grupo fundador da Companhia.

Em 24 de maio de 1871, o governo provincial aprovou os estatutos da Companhia, e em junho de 1872 principiava a construção da ferrovia, na margem do Supiriri. A primeira diretoria da Sorocabana, organizada em 1870 e mantida até a inauguração da ferrovia em 1875, teve Mailasky como presidente e nas demais funções contava com maçons da Perseverança III e membros do partido liberal. Essas duas instituições, somadas a outras associações culturais e recreativas fundadas na cidade pelo mesmo grupo, fortaleceram os laços de amizade e o comprometimento político de seus membros.

As associações foram um importante elemento de coesão partidária. Nessa época, também foram organizadas a Sociedade Progresso Sorocabano em 1868, para a fundação de um indústria têxtil de grande porte na cidade, a Sociedade Musical Euterpe Artística, fundada em 14 de novembro de 1871, a União Sorocabana, criada em 1874 para estimular a instrução primária de meninos e meninas. Geralmente, essas associações foram formadas pelos mesmos membros, o que os comprometia com a defesa de interesses comuns em uma e outra.

A participação ativa dos liberais nos empreendimentos progressistas da cidade na década de 1870 não significa que os conservadores estivessem deles alijados. As listas de subscrições para a ferrovia em 1870, publicadas pelo periódico **O Sorocabano**, mostram os nomes de líderes conservadores, como José Joaquim de Andrade, Francisco Gonçalves de Oliveira Machado, padre Antonio Joaquim de Andrade, padre Jerônimo da Silva Belas, Joaquim José Loureiro de Almeida, Francisco José da Piedade, Manoel Fabiano de Madureira, Manoel Antonio da Piedade e outros. Mesmo sendo minoria, e contribuindo com pequenas somas – os maiores acionistas dessa relação foram José Joaquim de Andrade e Francisco Gonçalves de Oliveira Machado,

<sup>145</sup> GASPAR, Antonio Francisco, **Luiz Matheus Mailasky – Visconde de Sapucahy**, São Paulo: Cupolo, 1938, p. 46.

<sup>146</sup> Id., **Histórico do início, fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana – 1870 – 1875**, São Paulo: Cupolo, 1930, p. 21.

com 50\$000: os demais participaram com somas entre 25\$000 e 5\$000 –, o grupo conservador apoiou a instalação da ferrovia.<sup>147</sup>

Nessa época, o partido estava desagregado devido aos acontecimentos de 1868 – 69, que provocaram a destituição daquela vereança. Importante ressaltar que justamente em 1868 os conservadores retomaram a direção do Ministério. No entanto, nem as manobras políticas das eleições municipais desse ano garantiram a subida dos conservadores no governo local, que foram destituídos por insistência do partido liberal em acusá-los, junto ao governo imperial, de fraude no processo eleitoral. Esse acontecimento repercutiu negativamente para o partido conservador, que ainda amargaria novos insucessos nas eleições seguintes.

Em 1877, aproveitando a formação de um bloco dissidente dentro do partido liberal, os conservadores ensaiaram retomar o poder municipal. A dissidência se constituiu em torno da candidatura de Mailasky à Câmara Municipal em 1876, apoiado pelos liberais liderados por Roberto Dias Baptista. Muitos o viam com reservas, pois era húngaro de origem, e casado com a filha do líder conservador José Joaquim de Andrade.

Naquela eleição, foi o décimo vereador mais votado – a Câmara era composta por nove –, ficando assim como o primeiro suplente do cargo. Mas nunca chegou a tomar assento, apesar das freqüentes licenças de vereadores exigirem a presença quase que permanente de um ou mais suplentes nas sessões ordinárias. Mailasky era uma figura controvertida na sociedade local, pois tinha participação determinante nos empreendimentos mais progressistas da cidade e nos círculos culturais – além da diretoria da Companhia Sorocabana, era sócio fundador e presidente do Gabinete de Leitura Sorocabano entre 1867 e 1871, fundador e diretor da Sociedade Progresso Sorocabano em 1868<sup>148</sup>, provedor da Santa Casa de Misericórdia entre 1874 e 1875 e sócio de Júlio Ribeiro no periódico **Gazeta Commercial**, publicado também entre 1874 – 75.

Em 1877, a ala liberal que o apoiava propôs a sua candidatura à Assembléia Provincial, mas a presidência do partido, pressionada pelos correligionários contrários, não aceitou, precipitando a formação de um bloco dissidente dentro do partido. Seu presidente, Antonio Lopes de Oliveira, afastou-se em represália – atitude

<sup>147</sup> Para angariar fundos para a Companhia, foram nomeadas comissões para tomar ações em diversas localidades da região: Faxina, Campo Largo, Itapetininga, Una, Piedade, São Roque, Sarapuí, Alambari, Aparecida. As listas de subscritores da ferrovia foram publicadas nos seguintes exemplares: **O Sorocabano**, Sorocaba, 13 fev. 1870; 20 fev. 1870; 27 fev. 1870; 6 mar. 1870; 13 mar. 1870; 20 mar. 1870; 27 mar. 1870; 10 abr. 1870; 24 abr. 1870; 15 maio 1870.

<sup>148</sup> Essa sociedade, que pretendia a fundação de uma grande fábrica de tecidos em Sorocaba, foi dissolvida em 1870.

que lhe valeu a acusação de estar sendo influenciado pelos republicanos infiltrados no partido. O periódico **Colombo**, de orientação conservadora, acusou com freqüência o comprometimento desse líder com membros do Club Republicano da cidade, fundado em 1874.<sup>149</sup>

O apoio à candidatura de Mailasky partiu de pessoas diretamente comprometidas aos seus negócios particulares: o sócio no beneficiamento de algodão Roberto Dias Baptista, o sócio no comércio de tropas Olivério Pilar, os membros do diretório da Companhia Sorocabana Vicente Eufrásio da Silva Abreu, João Lycio Gomes e Silva, Leonel Jandovy de Abreu Sandoval, Ubaldino do Amaral, os membros da Perseverança III Jerônimo Antonio Gonçalves, José Tomás da Silveira e muitos outros. Dentre esses nomes, alguns filiados ao Club Republicano: Olivério Pilar, João Lycio, Ubaldino do Amaral.

Antonio Lopes de Oliveira se ligava a essas pessoas através dos empreendimentos urbanos da época e das associações culturais: era membro da Perseverança III e sócio fundador do Gabinete de Leitura Sorocabano. Foi o maior acionista da Companhia Sorocabana em 1870, contribuindo com 200\$000, compondo junto com Mailasky a primeira diretoria. Possuía, portanto, interesses comuns com Mailasky e com membros do Club Republicano, relacionados com a instalação da ferrovia e de instituições culturais.

A renúncia de Antonio Lopes de Oliveira em chefiar o partido liberal em 1877 revela a correspondência entre interesses pessoais, vida associativa e organização partidária. Instituições como o Gabinete de Leitura, a Companhia Sorocabana e a Perseverança III, diferentes em seus propósitos, agregavam homens comprometidos com os mesmos ideais políticos.

Essa crise interna do partido liberal favoreceu a reorganização dos conservadores em setembro de 1877, antes das eleições para a Assembléia Provincial. Assustados, os liberais conclamaram a volta de Antonio Lopes de Oliveira à direção do partido, numa tentativa de evitar o fortalecimento dos seus rivais. No mês seguinte, o antigo líder liberal reassumia.

O retorno de Antonio Lopes de Oliveira significou, em certa medida, o compromisso dos liberais com as causas republicanas. Não foi por acaso que esse partido só foi definitivamente organizado em 1881, após a morte do chefe liberal.<sup>150</sup> Até

<sup>149</sup> **Colombo**, Sorocaba, 6 out. 1877; 13 out. 1877.

<sup>150</sup> Antonio Lopes de Oliveira faleceu em Sorocaba a 1º de fevereiro de 1881. A chamada pública para reunião dos membros do Club Republicano e "definitiva organização do partido n'este

então, os membros do Club Republicano tinham seus interesses defendidos pelo partido liberal.

Após os acontecimentos de 1877, a candidatura de Mailasky não vingou. No ano seguinte, na tentativa de consolidar um grupo de apoio exclusivo e firmar sua influência política na cidade, ele fundou uma nova Loja Maçônica, denominada Araçoiaba, que no entanto teve duração efêmera. Após o quê, Mailasky nunca mais se candidatou a cargos públicos. No final da década de 1870, foi acusado de desvio de verba da Sorocabana, e para fugir ao processo, voltou com a família para a Europa em 1880.

Uma outra circunstância favoreceu a organização definitiva do partido republicano em Sorocaba: a aprovação da nova Lei Eleitoral em 9 de janeiro de 1881 – a Lei Saraiva –, que reduziu a participação popular ao retirar a obrigatoriedade do voto e eliminou a votação em dois turnos. Essas modificações visavam inibir o controle dos partidos políticos sobre as eleições, e foram propostas como regeneradoras do sistema eleitoral. Ao aprová-la, o governo imperial tentava equilibrar as forças políticas em confronto: liberais, conservadores e republicanos. O resultado, entretanto, tornou ainda mais frágil o domínio político, pois eliminou a possibilidade de eleger, em maioria absoluta, vereadores e deputados de uma mesma orientação partidária.

Em Sorocaba, as vereanças eleitas a partir de 1881 foram compostas por representantes dos três partidos políticos. A Câmara de 1881 – 82 apresentou essa característica. Foi particularmente uma vereança conturbada, em que republicanos e liberais disputaram a primazia do poder: dentre os nove vereadores eleitos, quatro eram liberais, três republicanos e dois conservadores. Durante o mandato, o Código de Posturas foi reformulado e foi feito um novo Regulamento para o Mercado Municipal.

Apesar do curto período de administração, essa vereança promoveu alterações significativas: elevou a maior parte dos impostos municipais sobre profissões e serviços, bem como sobre importação e exportação de mercadorias, o que lhe valeu críticas exacerbadas da população urbana. Os vereadores justificavam as medidas pela necessidade de aumentar a renda municipal para implementar diversas melhorias constantemente reivindicadas pelos moradores, como o conserto de ruas, a regularização do serviço de iluminação pública, a organização definitiva e construção de um novo Mercado, o encanamento de água potável. A imprensa local cobrava, frequentemente,

---

município" data de março desse ano. ALMEIDA, Aluísio de, *Biografias sorocabanas*, op. cit., p. 22; **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 29 mar. 1881.

esses melhoramentos e acusava o descaso da Câmara com as questões de necessidade pública.

Com efeito, suas preocupações estavam mais voltadas para o equilíbrio político entre os diferentes partidos no poder. Certas alterações do Código de Posturas afetavam grupos políticos específicos, como o aumento do imposto sobre a exportação da cal, um dos principais produtos do município.

A cal era explorada desde os princípios da povoação. Em 1817, Aires de Casal já apontava a abundância de pedra calcária na região, e Müller, em 1838, se referia à fabricação de cal como atividade local.<sup>151</sup> A extração se desenvolveu ao longo do século XIX, acompanhando a expansão urbana e o aumento do número de construções. Ela garantia parte importante da exportação de Sorocaba. O **Almanach da Província para 1884** aponta a aguardente, os cereais e a cal – fabricada nas “14 cayeras” do município – como os principais produtos de exportação local.<sup>152</sup> Em 1881, no relatório solicitado pelo Presidente de Província sobre o estado da agricultura e indústria pastoril do município, a Câmara respondeu que “*existem no Município 14 ou 16 Fabrcas. de cáil de pedra q. exportão annualmte. p<sup>a</sup> ms. de 400,000 alqes. e é ésta a principal fonte de renda do Município*”.<sup>153</sup>

Em fevereiro de 1881, quando a Câmara ultimava as alterações do Código para remetê-lo à Assembléia Provincial, foi recebida uma representação de 14 fabricantes de cal do município, protestando contra a criação do imposto de cinco réis sobre cada saca de cal removida. Até então, as “caleiras” pagavam apenas uma licença anual de 10\$000. Na mesma sessão, o pedido foi indeferido e deliberada a remessa urgente do novo Código para aprovação.<sup>154</sup>

Na sessão seguinte, os mesmos fabricantes de cal enviaram um abaixo-assinado reiterando o protesto, mas de nada adiantou. Na relação dos assinantes, várias figuras de destaque político e que já haviam ocupado cargos municipais, mas então fora da administração municipal, tais como: Pedro Rodrigues de Camargo, Antonio Paes de

<sup>151</sup> CASAL, Manuel Aires de, **Corografia brasilica**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1976, p. 114. MÜLLER, Daniel Pedro, op. cit., p. 69.

<sup>152</sup> MOURA, Francisco Ignacio Xavier de Assis, **Almanach administrativo, commercial e industrial da Provincia de São Paulo para o anno bissexto de 1884**, São Paulo: Jorge Seckler e Cia., 1883, p. 501.

<sup>153</sup> “Acta da 4<sup>a</sup> Sessão ord<sup>a</sup> da Camara Municipal aos 13 de Outubro de 1881. Presidencia do Sr. França”. Anais..., MHS, livro 105, fólio 91 f.

<sup>154</sup> “Acta da 3<sup>a</sup> Sessão extraordinaria da Camara Mal. em 11 de Fevr<sup>o</sup> de 1881. Presidencia do Sr. França”. Anais..., MHS, livro 105, fólio 52 f.

Madureira, Francisco Ferreira Prestes, Manoel Fabiano de Madureira, Jesuíno de Cerqueira César, Francisco Ferreira Leão Jr., Francisco de Paula Penteado.<sup>155</sup>

Outra determinação da Câmara que afetou os interesses daqueles alijados do poder foi o aumento do imposto anual sobre “capitalistas” e a elaboração de uma rigorosa lista para coleta de impostos municipais em 1882.

Os “capitalistas” eram os responsáveis pela circulação de capital em época de feira na cidade e os principais financiadores das obras públicas locais durante o Império. Em geral, eram negociantes ou proprietários, cuja renda dependia principalmente da movimentação comercial da cidade durante o período de feira. Compunham a elite política local, e estiveram representados em todas as vereanças do período imperial. Enquanto tal, também compunham o quadro das associações culturais e recreativas fundadas sobretudo a partir de 1870 e foram os maiores acionistas da ferrovia.

Sorocaba taxou precocemente essa categoria social, antes da criação do imposto provincial em 1872. Em 1871, já havia uma postura municipal que impunha a cobrança de 10\$000 anuais aos “capitalistas” do município.<sup>156</sup> Em 1872, eles foram onerados com a arrecadação de 100\$000 anuais, pela Lei Provincial n. 73, de 26 de Abril. No ano seguinte, o governo provincial especificou a cobrança proporcional do imposto: *“tendo fundo de 50:000\$000 pagará anualmente o imposto de 50\$000 e nessa proporção pagará quando o imposto exceder de 50:000\$000”*.<sup>157</sup>

Essa nova forma de cobrança, se bem que reduzisse pela metade o imposto sobre o capital correspondente a 50:000\$000, visava acirrar o controle sobre as fortunas da província, acumuladas através da especulação financeira.

Em 1881, a Câmara também aumentou o imposto municipal sobre os “capitalistas” - de 10\$000 para 15\$000 anuais<sup>158</sup> -, e relacionou na lista de coleta muitos nomes antes poupados à cobrança. Houve protesto, e muitos “capitalistas” coletados acusaram a Câmara de proteger seus próprios pares da arrecadação, mas de nada adiantou. Alguns solicitaram a retirada de seus nomes da coleta, mas poucos foram atendidos: dos 19 requerimentos enviados nesse sentido, apenas três foram deferidos.

Entre eles, o do credor da Câmara na época, Luís Antonio de Sant'Anna, que havia sido arruador da Câmara em 1842 – 44 e em 1853 – 56. Era marceneiro na

<sup>155</sup> “Acta da 4ª Sessão extraordinaria da Camara Mal. aos 17 de Fevrº de 1881. Presidencia do Sr. Dias”. Anais..., MHS, livro 105, fólho 53 f.

<sup>156</sup> **Codigo de Posturas...**[1871], op. cit., art. 1 § 2.

<sup>157</sup> Lei Provincial n. 91, de 25 de Abriil de 1873. Apud TELLES, João Carlos da Silva, op. cit., p. 203.

<sup>158</sup> **Codigo de Posturas...**[1882], op. cit., art. 1 § 6.



cidade e rico "capitalista". Possuía um pasto de aluguel na margem do rio Sorocaba, que alugava em época de intensa passagem de tropas. A prática de emprestar dinheiro à juros para a Câmara foi herdada de seu pai, Antonio Joaquim de Sant'Anna, negociante de tropas em Sorocaba e proprietário de uma máquina de descaroçar algodão, na década de 1870. Na vereança de 1881 – 82, Luís cobrou insistentemente à Câmara o pagamento dos empréstimos já feitos, mas não foi atendido. Para compensá-lo, a Câmara o eliminou da coleta em 1882.

Nos anos seguintes, ela organizou listas de coleta menos exigentes, eliminando vários nomes, e garantiu a manutenção da cobrança.

Na década de 1880, com as novas expectativas econômicas trazidas com a ferrovia em Sorocaba, os investimentos foram direcionados para outras atividades urbanas. Foram instaladas na cidade casas especializadas, tais como padarias, confeitarias, charutarias, depósitos especiais de produtos importados de outras províncias e da Europa, casas de comissões que lidavam com a expedição de mercadorias pela estrada de ferro. Também proliferaram, gradualmente, as manufaturas e fábricas, que aproveitavam a proximidade com a estrada de ferro para conquistar novos mercados e expandir a produção. Em 1864, havia quatro fábricas no município: uma de chapéus, duas de velas de cera e uma de tecidos.<sup>159</sup> Em 1870, eram seis: duas de chapéus, duas de vela de cera, uma de fumo e uma de tecidos, pouco depois desativada.<sup>160</sup> Em 1873, o **Almanak da Província** acusa apenas cinco: duas de chapéus, uma de velas de cera e duas de "segues e trolys".<sup>161</sup> Dez anos mais tarde, eram doze: duas de cerveja, três de chapéus, uma de vinagre, uma de licores, uma de pólvora, uma de tecidos, uma de velas de cera e duas de vinho.<sup>162</sup> Em 1887, eram 18: três de cerveja, quatro de chapéus, duas de licores, duas de redes, uma de tecidos, uma de velas de cera, quatro de vinho e uma de vinagre.<sup>163</sup> Nessa relação, ainda faltam duas fábricas de massas, uma de café em pó e uma de louças, organizadas entre 1885 – 87, e outras duas fábricas de vinho, que assim como as outras, utilizavam matéria prima produzida na região. Somam-se, assim, 24 estabelecimentos industriais no final do Império.

Eles demonstram o incremento do comércio urbano e acompanham as investidas da municipalidade para racionalizar os usos da cidade, inclusive o trânsito de animais. As posturas referentes à passagem e divagação de tropas pela cidade mostram

<sup>159</sup> MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 17.

<sup>160</sup> Almanak do Sorocabano, **O Sorocabano**, Sorocaba, 12 jun. 1870.

<sup>161</sup> LUNÉ, Antonio J. B. de, FONSECA, Paulo Delfino da, op. cit., p. 382.

<sup>162</sup> MOURA, F. I. X. de Assis, op. cit., p. 506 – 510.

<sup>163</sup> SECKLER, Jorge, **Almanach da Província de São Paulo administrativo, industrial e commercial para 1887**, São Paulo: Jorge Seckler e Comp., 1887, p. 624 – 628.

que essas práticas se converteram, gradualmente, de finalidades a empecilhos da urbanização. Embora a Câmara garantisse o trânsito e parada de animais em alguns pontos do centro urbano, postergando a “*macadamisação*” de ruas e largos utilizados pelos condutores, ela criava novas condições de uso desses espaços.

A primeira determinação que limitou a manutenção de tropas soltas dentro da cidade foi em 1865, quando a Câmara determinou o pagamento de uma licença anual aos “*animaes vaccuns, muares e cavallares soltos pelas ruas*”: 30\$000 por rês e 5\$000 por qualquer outra espécie. Proibiu ainda a parada de “*tropas soltas, carregadas ou descarregadas, nas ruas ou largos da Cidade, por mais tempo do que for necessario para carregar ou descarregar*” e também “*laçar, domar, ou por qualquer outro modo amansar animaes pelas ruas ou pateos desta Cidade e suas povoações*”.<sup>164</sup>

Essas determinações buscaram controlar os usos da cidade para trânsito e parada de tropas, mas não impedí-los. O comércio de animais era, então, prática bastante lucrativa e garantia de importantes rendimentos para a população local, apesar da queda sofrida em 1863 com o surto de varíola e mesmo com a propagação da lavoura algodoeira nessa época.

Em 1871, o novo **Código de Posturas** converteu a cobrança de licenças em proibição da divagação e conservação dos animais de qualquer espécie soltos pelas ruas, principalmente mulas e cavalos, mas ainda estipulou uma pequena multa aos contraventores: 3\$000 por animal apreendido.<sup>165</sup> Em 1882, essa postura foi reforçada com o aumento da multa para 10\$000 e a determinação de um único lugar da cidade – a margem do rio Sorocaba – para a venda de “*animaes cavallares, muares, vaccum, suino, caprino ou lanigero*”, o que significava que somente aí se permitiria a manutenção do gado solto dentro da cidade.<sup>166</sup>

O que se pretendia era esconder, nos quintais e pastos cercados por muros, a conservação dos animais na cidade. A condição do centro urbano como caminho das tropas até o Registro continuou, porém, assegurada. Nunca se propôs, durante todo o Império, a mudança da localização desse posto ou sua transferência para fora da cidade, já que era o principal motivo desses usos.

A Câmara cuidou, com mais intensidade nas últimas décadas, de adequar o trânsito e parada de tropas na cidade à organização urbana que pretendia impor. Uma das medidas foi a transformação dos extensos largos de chão batido, usados para

<sup>164</sup> **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., arts. 73, 75, 77. O valor da licença era conforme a espécie: 30\$000 por rês e 5\$000 para as demais espécies.

<sup>165</sup> **Codigo de Posturas...**[1871], op. cit., art. 102.

<sup>166</sup> **Codigo de Posturas...**[1882], op. cit., arts. 100, 102.

estacionar animais, em praças calçadas e arborizadas. O primeiro largo a receber o melhoramento foi o de Santa Gertrudes, na entrada da ponte, em 1865. Mas o alinhamento e o plantio de mudas não foram suficientes para impedir o uso da área para pasto. Nos anos seguintes, e até 1882, a Câmara repetiu exaustivamente a deliberação, solicitando o replantio de árvores. Em outubro de 1882, deliberou o cercamento do largo para evitar a entrada de animais.<sup>167</sup>

Em outubro de 1870, a Câmara também aprovou a proposta do vereador Olivério Pilar de arborizar os largos da Matriz, do Rosário, de Santo Antonio e da Independência, mas por falta de verba não foi implementada. Até 1876, o único largo arborizado da cidade era o de Santa Gertrudes. Nesse ano, foi feito o rebaixamento e arborização do largo do Rosário, contíguo.<sup>168</sup>

Nos anos seguintes, a Câmara se ocupou com obras públicas de envergadura e bastante dispendiosas, como o encanamento de água potável, a reforma e ampliação do novo prédio do Mercado e a melhoria do sistema de iluminação pública. Por esse motivo, cuidou apenas da conservação e replantio de árvores nesses dois largos. Chegou a propor a arborização das ruas da Margem e das Tropas, para valorizar a vista da cidade pelo caminho de São Paulo, mas alegando falta de verba adiou o projeto.<sup>169</sup> Em 1889, aceitou a oferta do Gabinete de Leitura Sorocabano de *"plantar no largo da Matriz em frente ao edifício do mmo. Gabinete umas arvores para aformozear o local, sem despesa alguma para a Camara"*.<sup>170</sup>

A foto n. 10 mostra parte desse largo em 1886, fotografada do alto da torre da Matriz. Nela, se vê a extensão da rua Direita, uma das principais do comércio urbano, defronte à igreja.

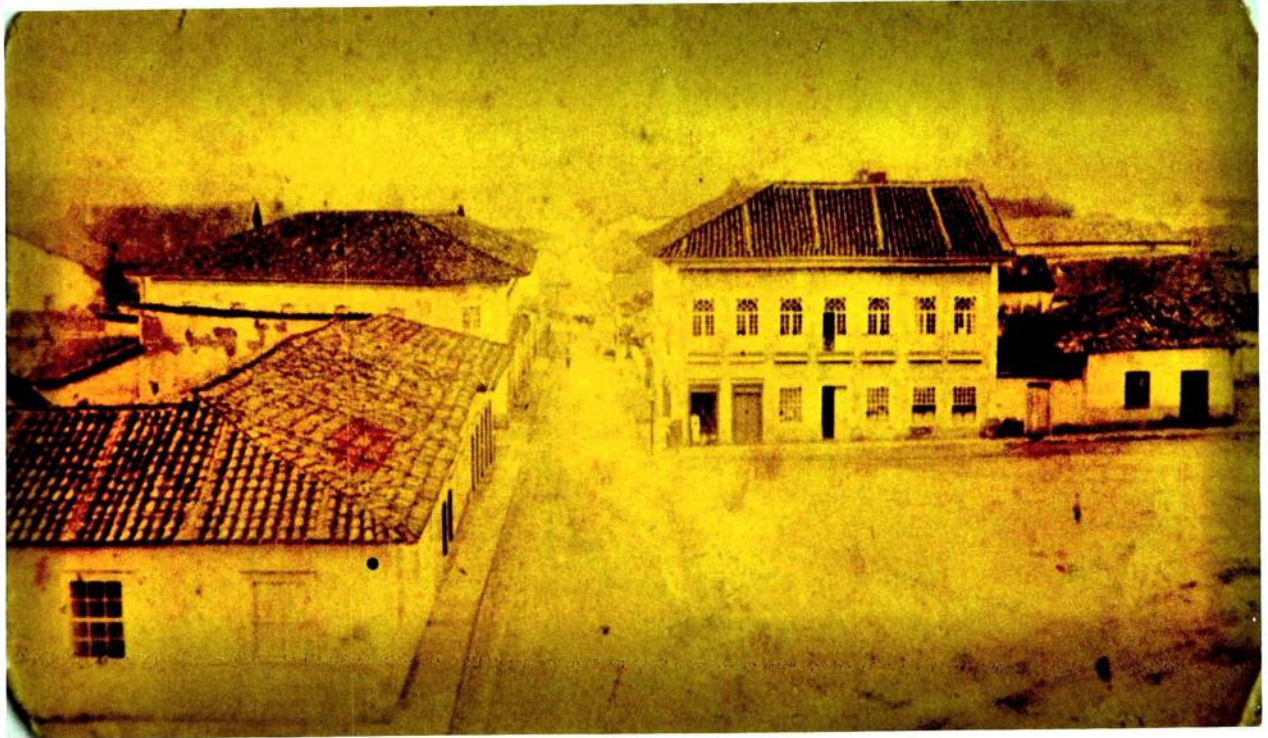
<sup>167</sup> "Acta da 2ª Sessão ordinaria da Camª Municipal aos 18 de Outubro de 1882. Presidencia do Sr. Dias". Anais..., MHS, livro 114, fólio 3 v.. Após 1865 e até 1882, foram nove as deliberações da Câmara para arborização do largo de Santa Gertrudes: em 1868, 1869, 1871, 1873, 1874, 1875, 1880, 1881 e 1882.

<sup>168</sup> Deliberação de arborização e cercamento do largo do Rosário, com grades "iguais as da Estação": "2ª Sessão ordinaria a 24 d'Outubro de 1876. Presidª do Sñr. Xavier d'Araujo". Anais..., MHS, livro 93, fólio 61 f.. Em 1880 e em 1887 foram feitas novas melhorias para embelezamento desse largo.

<sup>169</sup> "Acta da 5ª Sessão ordª da Camª Municipal da cidade de Sorocaba aos 7 de Maio de 1886. Presidcia. Do Sr. Dr. Ferrª Braga". Anais..., MHS, livro 130, fólio 62 f.

<sup>170</sup> "Acta da 6ª sessão ordª da Camª Mal. da cide. De Sorocaba, aos 9 de Novembro de 1889. Presidcia. Do Sr. Tente. Corel. França". Anais..., MHS, livro 145, fólio 45 f.

FOTO N. 10  
LARGO DA MATRIZ E RUA DIREITA EM 1886



A foto mostra toda a extensão da rua Direita e parte do largo da Matriz: uma interessante perspectiva do alto da torre da igreja. A imagem embaçada compromete a verificação dos detalhes da urbanização dessa área.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

Desde a década de 1870 que a Câmara arrolava dívidas vultosas com “capitalistas” da cidade, contraídas para obras públicas. Seus credores eram negociantes que também lidavam com tropas, como Antonio Joaquim de Sant’Anna (década de 1870), José Rodrigues de Camargo (década de 1870) Luís Antonio de Sant’Anna (década de 1880), Olivério Pilar (década de 1880), e José Ferreira Prestes (década de 1880). Essa dependência do capital particular comprometia o domínio político, havendo ocasiões em que a Câmara interrompia obras para pagar um antigo credor. Mesmo assim, esse expediente foi, principalmente nas décadas de 1870 e 1880, responsável por grande parte das obras públicas da cidade, sobretudo a modernização do sistema de iluminação pública e o encanamento de água potável.

Desde o início de 1846 que a cidade contava com a iluminação noturna de 14 lampiões a óleo, trazidos do Rio de Janeiro e instalados por ocasião da visita imperial em 17 de março desse ano. Mas o serviço logo apresentou deficiências. A contratação de um empregado para cuidar da iluminação não foi bem sucedida, pois este se esquecia de reabastecer os lampiões e não zelava pela sua conservação. Em julho de 1846, o serviço passou a funcionar por arrematação, mas ainda assim os problemas continuaram.

Em abril de 1847, a Câmara solicitou ao Fiscal o empenho em cobrar do arrematante o cumprimento de seus deveres, “visto ter avido queixas a respeito”.<sup>171</sup> Mas a qualidade do serviço não dependia apenas do empenho do arrematante, mas também da disposição de meios materiais para o conserto e fornecimento permanente de óleo.

Em outubro de 1848, a Câmara compôs uma comissão interna para “obter os esclarecimentos precisos sobre a iluminação da Cidade por gás”, suspendendo temporariamente a compra de mais dez lampiões para a melhoria do serviço.<sup>172</sup> Mas o novo sistema de iluminação foi considerado inviável pelo alto custo. Em abril de 1849, a Câmara deliberou a compra dos dez lampiões, que somente foram instalados na cidade em maio de 1850.<sup>173</sup>

Em novembro desse mesmo ano, o vereador José Maria de Sousa informou que o Presidente da Província havia doado 50 lampiões “dos que pertencerão a iluminação da capital da Prov<sup>a</sup>”, e que os mesmos já se achavam recolhidos naquela

---

<sup>171</sup> “4ª Sessão Ordinaria a 23 d’Abril de 1847. Presid<sup>a</sup> d Sr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fólio 68 v.

<sup>172</sup> “3ª Sessão Ord<sup>a</sup> a 19 de Outubro de 1848. Presid<sup>a</sup> do Sr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fólio 120 f. “4ª Sessão Ord<sup>a</sup> a 20 de Outubro de 1848. Presid<sup>a</sup> do Sr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fólio 121 f.

<sup>173</sup> Deliberação para compra de dez lampiões: “4ª Sessão Ord<sup>a</sup> a 14 d’Abril de 1849. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólio 4 v.. Deliberação para instalação dos lampiões: “Sessão Extraord<sup>a</sup> a 18 de Maio de 1850. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólio 55 f.

cidade, por conta da Câmara sorocabana. Os lampiões foram trazidos, mas devido à necessidade de reparos e ferros para fixá-los, foram inicialmente instalados apenas dez, em maio de 1851.<sup>174</sup> Os demais lampiões, por necessitarem de consertos, serviram para a recomposição daqueles que se quebravam, mesmo porque os reparos e a instalação exigiria mais gastos com o fornecimento de óleo, e a municipalidade sempre se queixava da falta de verba para manter o serviço.

Em maio de 1853, a iluminação foi suspensa por prazo indeterminado justamente por esse motivo. A vereança seguinte, empossada em janeiro de 1854, logo solicitou ao Fiscal a informação, por escrito, da causa dessa suspensão, que foi explicada com os seguintes argumentos:

*“alem de alguns desmanchos que os lampiões tem, he tão bem devido a falta de comprimento das obrigações deste Arrematante, o qual não manda por azeite sufficiente conforme o contrato”<sup>175</sup>*

Com base na informação, a Câmara deliberou o conserto dos lampiões e a imposição de multa ao arrematante, obrigando-o ainda a cumprir o contrato. No mês seguinte, em março de 1854, o serviço voltou a funcionar.<sup>176</sup>

Até a década de 1860, a iluminação pública se resumiu a 34 lampiões colocados em pontos estratégicos das principais ruas da cidade: de São Bento, da Ponte, do Comércio, da Penha, das Flores, da Matriz, Direita, da Boa Vista. Funcionavam em condições precárias, com vidros quebrados e pouco óleo, o que fazia com que apagassem com facilidade. Nos últimos anos dessa década, tornou-se imperiosa a reclamação popular por um sistema de iluminação mais eficiente, que comportasse as necessidades de uma vida urbana mais intensa.

A organização de associações culturais e recreativas, instaladas em casas particulares ou sedes próprias no centro da cidade, tornava mais intenso o convívio social noturno. Já em meados da década de 1860 elas começaram a surgir: em 6 de novembro de 1864, foi organizada a sociedade musical Philharmonica Sorocabana; em 9 de dezembro de 1866 a Sociedade Recreio Familiar, que promovia espetáculos e bailes; em 13 de janeiro de 1867, o já mencionado Gabinete de Leitura Sorocabano, destinado à

<sup>174</sup> Participação da doação feita pelo Presidente de Província à Câmara de Sorocaba: “Sessão Extraordrª a 25 de 9brº de 1850. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 73 v.. Deliberação para assentar dez lampiões dos trazidos da capital: “1ª Sessão Ordrª a 12 de Maio de 1851. Presidª do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fólho 84f.

<sup>175</sup> “Sessão extraordrª em 15 de Fevereiro de 1854. Prezidª do Sr. Ferrª Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fólho 25 f.

<sup>176</sup> “Sessão extraordinaria em 20 de Março de 1854. Prezidencia do Sr. Ferreira Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fólho 28 f.

instrução e debates. Em 1869, enquanto se fundava a Loja Maçônica Perseverança III, era organizada a primeira Igreja Presbiteriana de Sorocaba. Na década seguinte, proliferaram as associações recreativas, culturais e também filantrópicas, como o Club Palestra e a Sociedade Democrática Carnavalesca em 1870, a Sociedade Musical Euterpe Artística em 1871, a Sociedade Protetora Beneficente em 1872, a Banda Musical 7 de Setembro em 1873, o Club Carnavalesco Filhos de Plutão, a Sociedade Desportiva Particular Recreativa e a Sociedade Dramática Particular Bela União – os três de 1876 –, a Sociedade Desportiva Recreio da Mocidade e a Associação Dramática Particular de Beneficência Aliança Familiar, ambas em 1878. Também foi organizado nessa década o Club Científico e Literário, em data que não foi possível recuperar. Em 1886, esse clube foi encampado pelo Gabinete de Leitura Sorocabano.

A instrução particular foi outra modalidade de associação da população urbana. A primeira iniciativa foi da Loja Perseverança III em 1870, que organizou aulas noturnas de primeiras letras gratuitas para os moradores, que no entanto não foi duradoura. Na década de 1880, o Club Científico e Literário manteve, entre 1882 e 1885, uma escola noturna para alfabetização de adultos e crianças. Em 1882, também foi organizada uma aula noturna para os operários da fábrica de tecidos Nossa Senhora da Ponte, inaugurada naquele ano. Em 1888, foi reorganizada a escola noturna de primeiras letras mantida pela Perseverança.

A proliferação dessas associações revela um convívio urbano mais intenso. Quanto à iluminação pública, de artigo de luxo em meados do século, instalado na cidade para receber o Imperador, passou a ser reclamada como uma necessidade pública e como equipamento indispensável ao desenvolvimento urbano. Tanto que em janeiro de 1870, estando a iluminação suspensa desde fevereiro de 1869 por falta de arrematante, a Câmara Municipal solicitou ao Presidente da Província dois contos de réis para o seu restabelecimento e incremento. Em março desse ano, ainda sem resposta do governo provincial, o periódico **O Sorocabano** publicou em primeira página um artigo reclamando maior empenho da municipalidade em dotar a cidade desse melhoramento, argumentando que *“a iluminação de uma cidade não é somente objecto de luxo e commodidade, mas também, e principalmente, medida preventiva contra o vicio, e o crime, que buscam o favor das trevas, para a salvo conseguirem seus fins”*.<sup>177</sup>

Em setembro de 1871, o vereador Araújo cobrou da municipalidade providências sobre a iluminação, ainda suspensa, mas a falta de interessados na

<sup>177</sup> **O Sorocabano**, Sorocaba, 6 mar. 1870.

arrematação adiou até julho de 1872 o restabelecimento do serviço, quando a Câmara resolveu provê-lo por administração direta.<sup>178</sup>

Em agosto foram assentados mais 40 lampiões, e em outubro a Câmara oficiou à Assembléia Provincial pedindo outros 100 lampiões da antiga iluminação pública da capital.<sup>179</sup> Mas em janeiro de 1873, com a posse de novos vereadores, o serviço foi novamente suspenso: a Câmara aguardava a remessa dos lampiões da capital, que chegariam somente em junho, e ainda assim em número de apenas 37. Feitos os reparos necessários, ficaram prontos para funcionar em dezembro. Em janeiro de 1874, voltou a ser posta em concurso a iluminação pública da cidade, agora com mais de cem lampiões a óleo.<sup>180</sup>

Mas o serviço logo voltou a apresentar os mesmos problemas. Os lampiões, já velhos e gastos, estragavam facilmente, provocando constantes reclamações da população através da imprensa local. A Câmara voltou a discutir a instalação de um novo sistema a “globe-gaz”, mas alegando falta de verba, adiou o projeto até 1878. Nesse ano, em maio, ela contratou a obra com um empresário de São Paulo, a qual foi inaugurada a 29 de agosto do mesmo ano.<sup>181</sup>

A rapidez com que foi instalado o novo sistema era devido à pressa em dotar a cidade de equipamentos mais modernos para recepcionar o Imperador, que viria a Sorocaba no dia 25 de setembro. No entanto, ele não garantiu a melhor qualidade do serviço. Em novembro de 1879, pouco mais de um ano após sua inauguração, o **Ypanema** noticiou:

*“Está provado que a iluminação a globe-gaz não vale a de kerosene, já sob o ponto de vista econômico, já sob o da utilidade e promptidão. As poucas noites que se illumina a cidade, a luz dos lampeões, além de ruim, apaga-se com grande facilidade, acontecendo quasi sempre que uma rua como a Direita, que é illuminada com sete lampeões, ter apenas um ou dois accesos ás*

<sup>178</sup> “Sessão extraordinaria a 16 de Setembro de 1871. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 52 f.

“6<sup>a</sup> Sessão extraordinaria a 13 de Julho de 1872. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 78 v.

<sup>179</sup> “Sessão extraordinaria a 7 d'Agosto de 1872. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 80 f. “1<sup>a</sup> Sessão Ord<sup>a</sup> a 14 de Outubro de 1872. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 84 f.

<sup>180</sup> Suspensão da iluminação pública: “4<sup>a</sup> Sessão Ordinaria a 10 de Janeiro de 1873. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 93 v.. Recebimento dos 37 lampiões da capital: “Sessão extraordinaria a 27 de Junho de 1873. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Te. Corel. Prestes”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 111 f.. Deliberação para pôr em praça a arrematação da iluminação pública: “1<sup>a</sup> Sessão Ordinaria a 12 de Janeiro de 1874. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Prestes”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 128 v.

<sup>181</sup> A inauguração da iluminação a “globe-gaz” foi noticiada pela imprensa local como “*um melhoramento, que tornará grata a recordação da actual Camara Municipal (...), sollicita no progresso do logar*”. **Ypanema**, Sorocaba, 29 ago. 1878.



*9 horas da noite, por mais zelo que n'esse serviço empreguem os respectivos encarregados. Accresce a todos esses inconvenientes a quebra que soffre o naphtha pela evaporação e que o torna anti hygienico até pelo cheiro acre e forte que exhala e que incommoda summamente aos moradores (...); quasi sempre acontece que a Camara, encontrando difficuldades em obter o naphtha de prompto, deixa-nos muitas noites ás escuras*<sup>182</sup>

O artigo é claro em expor as principais deficiências do serviço, que não deviam ser muito diferentes daquelas de meados do século. A novidade estava em que, em 1879, a iluminação era considerada uma necessidade pública, e não apenas um fator de embelezamento da cidade. Por essa razão, a imprensa era um veículo para as reclamações dos moradores sobre essa e demais melhorias urbanas.

Na tentativa de aliviar o problema da iluminação, a Câmara determinou em 1885 a construção de um depósito de nafta contíguo ao prédio do novo Mercado Municipal, no largo de Santo Antonio, que estava então em reforma. Os moradores das imediações reclamaram do perigo de incêndio, mas mesmo assim ele foi construído.<sup>183</sup>

Obviamente, as deficiências da iluminação não foram resolvidas simplesmente com essa medida, e a imprensa continuou implacável nas críticas. Em maio de 1886, um representante da empresa de luz elétrica de Nova York, Thomson e Cia., veio a Sorocaba, a convite do presidente da Câmara, para elaborar a proposta de modernização do sistema.

O projeto fazia parte das melhorias urbanas de envergadura que estavam sendo concluídas: o encanamento de água potável e a construção dos dois primeiros chafarizes, e a organização definitiva do Mercado Municipal, inaugurados em 1886. Havia um fator que concorria para o término conjunto desses melhoramentos: a visita do Imperador à cidade, marcada para os dias 9, 10 e 11 de novembro de 1886.

No entanto, o orçamento para dotar a cidade de iluminação elétrica foi considerado inviável para uma municipalidade endividada com os empréstimos vultosos contraídos nos anos anteriores para apressar as obras em andamento. Até o final do Império, o sistema de iluminação pública se manteve nas mesmas condições de 1878, e da mesma forma enfrentando freqüentes reclamações da população. Em 1887, o serviço chegou a ser interrompido durante alguns meses por falta de nafta, provocando protestos dos moradores através da imprensa local.

<sup>182</sup> Noticiário. **Ypanema**, Sorocaba, 30 nov. 1879.

<sup>183</sup> Deliberação para construção do depósito de nafta: "Acta da 6ª Sessão ordª da Camª Mal. da cide. de Sorocaba aos 23 de Abril de 1885. Presidcia. Do Sr. Dr. Ferrª Braga". Anais..., MHS, livro 114, fólio 191 f.

A modernização da iluminação levaria alguns anos. Em 1895, a Câmara concedeu privilégio de instalação e exploração da iluminação elétrica aos sorocabanos João e Vicente Lacerda. Enfrentando dificuldades técnicas e financeiras, o serviço foi inaugurado, tardia e precariamente, em setembro de 1900. Em dezembro, a Câmara considerou o contrato caduco e confiscou o material da iluminação. No ano seguinte, contratou a firma de A. J. Byngton para melhorar a qualidade do serviço. Em 1911, o privilégio da iluminação pública e exploração da usina hidroelétrica, construída no salto do rio Sorocaba em Itupararanga em 1905, foi vendido à São Paulo Electric.<sup>184</sup>

Além da iluminação pública, um outro melhoramento foi bastante reclamado pela população urbana nas últimas décadas do Império: o encanamento de água potável. O abastecimento de água era um problema antigo para os moradores da cidade, dada a escassez de boas aguadas e a concorrência com os condutores em época de trânsito intenso de tropas. O principal rio da localidade, o Sorocaba, servia para os mais variados usos: suprimento de água para beber, lavagem de roupas, bebedouro de animais. No trecho mais próximo do centro urbano, ao lado da ponte, era ainda usado para a passagem a nado das tropas que iam para o Registro.

A disputa pelo uso de sua margem na década de 1820 mostrou a importância desse rio para a manutenção da população local. Até o final do Império, mesmo após a inauguração dos chafarizes em 1886, ele foi uma importante fonte de água potável para a cidade, apesar das críticas veiculadas na imprensa contra o seu uso indiscriminado para os mais variados misteres, em prejuízo da salubridade pública.

Em 1870, em meio ao debate sobre o progresso que a ferrovia propiciaria à Sorocaba, **O Sorocabano** condenou as péssimas condições das principais aguadas da cidade: a bica de São Bento, insuficiente e situada “no arrabalde”, o rio Sorocaba, entregue às lavadeiras e devastado pelos condutores, o Supiriri, “lodoso”.<sup>185</sup> Ainda havia a pequena aguada do Itararé, os córregos do Lavapés e do Lageado, mais distantes do centro urbano, que atendiam as chácaras daquelas redondezas. Desses três cursos d’água, os dois primeiros podem ser identificados nas plantas de Sorocaba durante o Império.

No caminho de São Paulo, havia ainda o tanque do Buava na nascente do Lavapés, franqueado ao público em 1874. Dada a população do município em meados do

<sup>184</sup> ALMEIDA, Aluísio de, **História de Sorocaba**, op. cit., p. 267 – 268.

<sup>185</sup> Noticiário. **O Sorocabano**, Sorocaba, 5 jun. 1870.

século, em torno de 12.000 habitantes, um terço dos quais residente na cidade, concluiu-se que os cursos d'água eram insuficientes para as necessidades dos moradores.<sup>186</sup>

O caráter espalhado da ocupação urbana e a política da Câmara Municipal de favorecer a passagem e parada de tropas nas margens do Sorocaba e do Supiriri prejudicavam o abastecimento local de água. Somado a isso, a própria comercialização de animais durante a feira desarticulava ainda mais o suprimento de água, em época de maior afluência de pessoas à cidade. Em outubro de 1851, a Câmara discutiu o projeto proposto por um rico negociante da cidade, Elias Lopes de Oliveira, de encanar água potável “do fundo da chacra de Florentino Antunes de Sousa” até o largo da Matriz, aí instalando um chafariz para servir ao público. Mas a obra, orçada entre “*hum conto e quinhentos mil reis a dois contos*”, foi considerada cara e menos importante que os arruamentos, a construção da ponte de pedra, os calçamentos e os projetos de construção da nova Cadeia, sendo pois indeferida.<sup>187</sup>

A proposta de encanamento só foi retomada em 1869 pelos conservadores, recém-empossados na Câmara Municipal. Uma das estratégias desse partido, como já foi observado, era adiantar-se na implementação de obras públicas de envergadura. Mas com relação à esta em questão, não houve tempo: a vereança foi destituída em 31 de janeiro do mesmo ano.

Os liberais, retornando ao poder, deram continuidade à expansão dos calçamentos à “*macadam*”, o que provocaria sérios endividamentos da municipalidade nos anos seguintes. Em julho de 1870, a Câmara contabilizou a dívida com particulares da cidade: 4:884\$440 com o “*macadam*” da rua da Ponte, e 1:000\$000 com o da rua das Flores.<sup>188</sup>

<sup>186</sup> Os números da população divergem bastante. Em 1835, Daniel Pedro Müller computou 11.133 habitantes no município de Sorocaba: MÜLLER, Daniel Pedro, op. cit., p. 142. Em 1863, Milliet de Saint-Adolphe registrou mais de 12.000 moradores, enquanto em 1864, apenas um ano depois, D'Abreu Medeiros computou 16.200: SAINT-ADOLPHE, J. C. R. Milliet de, op. cit., p. 664; MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 18. Mas essa parece uma estimativa exagerada, pois em 1872, segundo o recenseamento da população elaborado naquele ano, eram 12.959 habitantes no município, sendo 4.793 residentes na cidade (36,9%): Estatística. **Ypanema**, Sorocaba, 21 nov 1872. Para 1873, o **Almanak da Província** registra 13.999 habitantes – dado corroborado por Manoel Eufrásio de Azevedo Marques: LUNÉ, A. J. B., FONSECA, P. D., **Almanak da Província de São Paulo para 1873**, op. cit., p. 183; MARQUES, M. E. Azevedo, op. cit., v. 2, p. 274.

<sup>187</sup> Infelizmente, não foi possível identificar a localização dessa chácara na documentação pesquisada. “6ª Sessão Ordinária a 18 de 8brº de 1851. Presid do Sr. Sousa”. Anais..., MHS, livro 47, fôlio 102 v.

<sup>188</sup> “6ª Sessão Ordinária a 9 de Julho de 1870. Presidª do Sr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 79, fôlio 22 v.

Resultou disso o adiamento de importantes obras públicas já requeridas, entre elas o encanamento de água potável e a melhoria do sistema de iluminação pública, suspensa desde fevereiro de 1869 por falta de verba para as despesas de manutenção.

Alguns moradores reclamavam, através da imprensa, a falta dessas e de outras melhorias numa cidade prestes a receber a ferrovia. Em outubro de 1872, **O Americano** publicou em artigo de abertura uma ácida crítica à municipalidade e cobrou diversas obras para o embelezamento e saneamento da cidade: a construção de um Mercado, o encanamento d'água, a mudança do Matadouro, a *"arborização completa das praças desta cidade, e bem assim da rua da margem, que deverá ser previamente preparada, e alinhada, fazendo-se um cães entre a rua e o rio, em seguimento ao da ponte, para um bonito passeio recreativo"*.<sup>189</sup>

As melhorias propostas mostram a intenção de afastar o trânsito de tropas pela margem do rio, o que era praticamente inviável com a manutenção do Registro na saída da ponte. E essa localização nunca foi questionada pelo poder local.

À medida que se aproximava a inauguração da ferrovia, os moradores se mostravam mais ansiosos em dotar a cidade de equipamentos mais modernos e de uma organização mais racional. A expectativa estimulou uma nova caracterização urbana: a de uma cidade mais ordenada e limpa, longe da caracterização de mercado de animais e voltada para as inovações técnicas do mundo moderno. Nesse sentido, o trânsito e comércio de animais passou a ser "escondido" atrás dos muros e através de posturas municipais que regulavam o uso do espaço urbano para parada e venda de tropas.

Mas ainda levaria algum tempo até que certas propostas de embelezamento e desvio definitivo da passagem do gado pela cidade fossem atendidas. Algumas até nunca chegariam a ser, como a abertura de uma nova rua para trânsito dos animais e a arborização dos largos e da margem do rio Sorocaba.

O projeto de construção de um chafariz foi retomado em 1875, mas logo abandonado pelo seu alto custo. Em 1878, a Câmara deliberou o aumento dos impostos municipais para incrementar a iluminação pública e promover o encanamento de água potável, na intenção de equipar a cidade para impressionar o Imperador em sua visita, no mês de novembro. Mas a verba daí proveniente foi destinada com primazia para aquela primeira obra.

Em fevereiro de 1880, a Câmara pediu à Assembléia Provincial a extração de duas loterias com aplicação especial para a construção de um chafariz na cidade, mas

<sup>189</sup> **O Americano**, Sorocaba, 13 out. 1872.

não foi atendida.<sup>190</sup> Recorreu, então, ao auxílio da população. Em outubro de 1883, já havia arrecadado 8:000\$000 entre os habitantes da cidade, que foram remetidos à Tesouraria Provincial junto com uma solicitação à Assembléia por mais capital para a obra.<sup>191</sup> Em outubro de 1885, recebeu, através do Registro, 5:000\$000 para a construção dos chafarizes, mediante projeto elaborado por um engenheiro da capital.<sup>192</sup>

A obra previa o encanamento de água do ribeirão Cubatão, em Votorantim, por um sistema de tubos de ferro e a construção de dois chafarizes: um no largo da Matriz e outro no do Rosário. Ela foi realizada em tempo recorde – menos de oito meses – para que a inauguração pudesse ser feita pela mesma vereança, pois em 1887 seriam empossados os novos vereadores.

Os chafarizes, inaugurados a 14 de fevereiro de 1886, não foram recebidos com muito entusiasmo por alguns habitantes, pois logo no dia 21 de março o **Diário de Sorocaba** publicou a reclamação de um morador contra os estragos propositadamente feitos nas suas torneiras.<sup>193</sup> Em maio, enquanto o jornal publicava elogios ao desempenho do Delegado de Polícia no refreamento do “*vandalismo*” contra os chafarizes, a Câmara deliberava a construção de duas “*guaritas*” em cada um deles para assegurar seu funcionamento, e já planejava a construção de um terceiro chafariz no largo de Santo Antonio, demonstrando o seu esforço em racionalizar o abastecimento de água da cidade. Contava para isso com o auxílio de 9:000\$000 concedidos pela Assembléia nesse mesmo mês.<sup>194</sup>

A obra foi iniciada apenas em 1887 e concluída em outubro de 1889. A explicação para a demora está em que o sistema inaugurado em fevereiro de 1886 logo apresentou problemas que exigiam reparos constantes, desestimulando novas e imediatas instalações. A imprensa da época mostra a insatisfação dos moradores com a

<sup>190</sup> “3ª Sessão Ordinaria a 10 de Fevrº de 1880. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 105, fólho 4 v.

<sup>191</sup> “Acta da 3ª Sessão ordª da Camª Mal. de Sorocaba aos 20 de Outubro de 1883. Presidcia. Do Sr. Tene. Corel. Olivª Machado”. Anais..., MHS, livro 114, fólho 71 f.

<sup>192</sup> Ofício do Presidente de Província informando sobre a visita do engenheiro para elaboração do projeto de construção de dois chafarizes em Sorocaba: “Acta da 19ª Sessão extraordª da Camª Mal. da cide. de Sorocaba aos 18 de Junho de 1885. Presidª do Sr. Ferrª Braga”. Anais..., MHS, livro 130, fólho 9 v.. Remessa de verba para a obra: “Acta da 1ª Sessão ordª da Camª Mal. da cidade de Sorocaba, aos 19 de Outubro de 1885. Presidcia. Do Sr. Dr. Ferrª Braga”. Anais..., MHS, livro 130, fólho 26 f.

<sup>193</sup> Noticiario, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 21 mar. 1886.

<sup>194</sup> **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 2 maio 1886. Deliberação de construção de duas “*guaritas*” para os chafarizes: “Acta da 5ª sessão ordª da Camª Municipal da cidade de Sorocaba aos 7 de Maio de 1886. Presidcia. Do Sr. Dr. Ferrª Braga”. Anais..., MHS, livro 130, fólho 62 f.. Remessa do auxílio de 9:000\$000 para a construção do chafariz no largo de Santo Antonio e compra de materiais: “Acta da 6ª sessão ordª da Camª Mal. da cide. de Sorocaba aos 10 de Maio de 1886. Presidcia. Do Sr. Dr. Ferrª Braga”. Anais..., MHS, livro 130, fólho 63 f.

freqüente escassez de água, a quebra das torneiras e o entupimento dos ralos. Essa situação fazia com que o rio Sorocaba continuasse a ser utilizado como recurso para o suprimento de água potável.

Embora esse fosse um uso corrente desde os princípios da povoação, o ordenamento racional e o controle das formas de utilização do espaço nas últimas décadas do Império acompanharam a preocupação com o risco à saúde que o uso concomitante do rio para as mais variadas necessidades representava. As propostas de melhoramento urbano da época visavam promover a salubridade pública. A mudança do Matadouro, a construção do Mercado, o encanamento de água potável, o calçamento das ruas, a arborização dos largos, o desvio do trânsito de animais pela cidade eram reivindicações dos moradores veiculadas pela imprensa, e que propunham a racionalização das funções urbanas, como o abastecimento de víveres e o suprimento de água, e a redefinição dos usos da cidade conforme um ideal de organização higiênica e de modernização da paisagem urbana.

Essas reivindicações eram expressas pela imprensa não como benefícios a um ou outro morador, mas como necessidades públicas. **O Sorocabano**, além de defender a instalação da ferrovia, propunha a melhoria do sistema de iluminação pública, a mudança do Matadouro, o desvio do trânsito de tropas pela cidade e a construção de chafarizes como obras de interesse público. **O Americano**, em 1872, repetia essas propostas e somava as de construção do Mercado e arborização da cidade. **O Ypanema**, a partir desse ano, reafirmava a necessidade pública dessas melhorias, destacando a partir de 1878 a importância do encanamento de água potável para a promoção da “*salubridade pública*”.

A influência da imprensa sobre o equilíbrio do poder municipal era especialmente demonstrada nessa questão. Em agosto de 1878, o **Ypanema** publicou um longo artigo sobre a “*salubridade publica*”, solicitando providência urgente contra a prática anti-higiênica dos “*aguadeiros*” – como eram conhecidos os carroceiros que vendiam água potável pelas ruas – de encherem suas pipas na mesma parte do rio utilizada para lavagem de roupas. Propôs, na ocasião, que a Câmara proibisse, por meio de postura, “*as lavagens da ponte para cima, isto é, para o lado da rua da Margem, logar este reservado para as pipas tomarem agua*”.<sup>195</sup>

A Câmara estava, então, reformulando e propondo diversos artigos de posturas, que deviam ser encaminhados para aprovação definitiva da Assembléia Provincial em fevereiro de 1879, e o periódico funcionava como um fórum de debates

<sup>195</sup> **Ypanema**, Sorocaba, 14 ago. 1878.

sobre as principais melhorias a serem implementadas na cidade. Seus leitores e redatores eram pessoas ligadas às causas municipais, muitas vezes com grande influência sobre a administração pública.

A reclamação foi atendida pela municipalidade, que inclusive aproveitou a sugestão dos lugares determinados para uma e outra prática. Em outubro de 1878, remeteu ao Presidente de Província para aprovação provisória um artigo de postura que estipulava o porto no final da rua de Santa Cruz como único local para os “aguadeiros” encherem suas pipas.<sup>196</sup>

Por duas vezes, a proposta retornou à Câmara para reformulação. O texto final, aprovado em dezembro, determinou que

*“Todo o carroceiro que vende agua potavel nesta Cidade, tomada no rio Sorocaba, só poderá fazer no fim da Rua de Santa Cruz, onde uma Commissão da Camara marcar o local para esse fim, podendo estes tão bem toma la em outro qualquer manancial potavel existente na Cidade, e mesmo em qualquer parte do rio Sorocaba, sendo porem para servissos d’obras publicas ou particulares. O infractor pagará sinco mil reis de multa”<sup>197</sup>*

A Câmara não demarcou o local prometido, mas mesmo assim fez vigorar a postura e ainda com aumento da multa a partir de 1882 para 10\$000, o que provocou protesto dos “aguadeiros”. Em julho desse ano, sete deles representaram à municipalidade o estado “*imprestavel*” do porto de Santa Cruz, devido a presença das lavadeiras, e reivindicaram consertos. Nesse mesmo mês, a Câmara determinou a demarcação de limites da margem do rio para uso das lavadeiras e dos “aguadeiros”. Era uma medida paliativa e não uma atitude para garantir a qualidade da água consumida pela população, já que nem mesmo chegou a ser implementada.

A demarcação efetiva do porto de Santa Cruz só foi feita em janeiro de 1885, e ainda por exigência dos carroceiros, que para isso fizeram greve – a primeira de que se tem notícia em Sorocaba.<sup>198</sup> Como medida emergencial, a Câmara mandou “*collocar dois marcos de cerne na margem esquerda do rio Sorocaba, acima da barra do Itararé e abaixo do Porto da rua de Santa Cruz, para os carroceiros de agua potavel se*

<sup>196</sup> “Sessão extraordinaria a 21 d’Outubro de 1878. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fôlio 131 v.

<sup>197</sup> “Sessão extraordinaria a 9 de Dezembro de 1878. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fôlio 133 f.

<sup>198</sup> Greve dos “aguadeiros” e deliberação de demarcação do porto de Santa Cruz: “Acta da 2<sup>a</sup> Sessão ord<sup>ra</sup> da Cam<sup>a</sup> Mal. de Sorocaba aos 10 de Janeiro de 1885. Presidcia. do Sr. Dr. O. Pillar”. Anais..., MHS, livro 114, fôlio 165 v.

*abastecerem de agua dos marcos para cima, e as lavadeiras lavarem as roupas dos marcos para baixo*".<sup>199</sup>

Logo após a demarcação, a Câmara foi mais rigorosa no cumprimento da postura, aplicando multas a todos os carroceiros que buscassem água fora do porto de Santa Cruz. Mas esse foi um expediente usado apenas para controlar o grupo grevista, e pouco depois foi abandonado. A foto n. 11, da rua da Margem em 1886, mostra a área daquele porto tomada pelas lavadeiras, sugerindo que após a inauguração dos chafarizes em fevereiro de 1886, essa postura deixou de ser aplicada, embora o rio ainda servisse para o abastecimento de água potável, tanto pela insuficiência dos dois chafarizes no suprimento da população quanto pelos seus freqüentes estragos.

---

<sup>199</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 16 jan. 1885.



FOTO N. 11  
RUA DA MARGEM EM 1886



A foto foi tirada sobre a ponte do rio Sorocaba. Observam-se, em toda a extensão da margem, inclusive próximo ao porto de Santa Cruz, as lavadeiras. As várias casas nas imediações acusam o grau de ocupação dos terrenos nas proximidades das ruas de Santa Cruz e Nova.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

Até o final do Império, “aguadeiros” e lavadeiras disputaram o uso do rio Sorocaba, mas após a inauguração dos chafarizes, a solução desse conflito tomou nova direção. A Câmara ignorou os interesses de cada uma dessas categorias e não mais cuidou de policiar o porto de Santa Cruz. A questão da salubridade pública era tomada como um propósito da administração municipal desde que de acordo com as propostas de incremento urbano. A municipalidade considerou os chafarizes como solução moderna e higiênica para os problemas de fornecimento de água potável.

Mas se verificarmos na planta n. 4 a localização dos três chafarizes da cidade, notaremos que atendiam apenas os moradores do núcleo central, justamente aqueles que reivindicavam, através da imprensa, maior atenção da Câmara com a salubridade pública. Os moradores mais distantes continuaram a fazer uso dos “aguadeiros”. A salubridade pública, no entender da época, se aplicava ao saneamento do espaço, visando a modernização e embelezamento da cidade, e não propriamente à adoção de práticas higiênicas pelo conjunto da população.

Nessa perspectiva é que a instalação de um sistema municipal de limpeza urbana na década de 1870 acompanhou a expansão dos calçamentos e a arborização dos largos. Em abril de 1871, a Câmara contratou uma carroça para limpeza das ruas; em outubro, já eram duas.<sup>200</sup> O responsável pela orientação do serviço era o Fiscal da Câmara, mas dada a expansão dos calçamentos, esse sistema se tornou inviável. Em 1877, foi contratado o serviço a um particular da cidade.<sup>201</sup>

A área mais atendida por esse serviço era o centro da cidade. Em conjunto com outras medidas implementadas na época, observa-se que a intenção da elite local era remodelar a imagem do centro urbano, promovendo a limpeza e o ordenamento principalmente desse espaço. Por exemplo: havia posturas municipais desde 1865 que proibiam a criação de porcos dentro da cidade<sup>202</sup> e o depósito de lixo e animais mortos nas aguadas e logradouros públicos da área urbana.<sup>203</sup>

<sup>200</sup> “6ª Sessão Ordinaria a 15 d’Abril de 1871. Presidª do Sñr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 38 v.. “1ª Sessão Ordinaria a 9 d’Outubro de 1871. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fólho 53 v.

<sup>201</sup> “6ª Sessão ordinaria a 20 de Janeiro de 1877. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fólho 77 v.

<sup>202</sup> **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., art. 34; **Codigo de Posturas da Camara Municipal...**[1871], op. cit., art. 15; **Codigo de Posturas da Camara Municipal...**[1882], op. cit., art. 15 § 6. Até 1882, a multa aos infratores era de 6\$000 e três dias de prisão. A partir de então, passou a ser de 20\$000 por animal encontrado nessa condição.

<sup>203</sup> **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., art. 37; **Codigo de Posturas da Camara Municipal...**[1871], op. cit., art. 17; **Codigo de Posturas da Camara Municipal...**[1882], op. cit., art. 17. Até 1882, a multa prevista era de 5\$000 e dois dias de prisão. A partir de então, passou a ser de 10\$000.

Apesar dessas determinações, essas práticas foram comuns entre a população urbana, como mostram as freqüentes acusações da imprensa nas últimas décadas contra a manutenção de chiqueiros de porcos em áreas públicas e a divagação de mulas, cavalos, cabras e aves nos terrenos e ruas da cidade. A Câmara se chocava com a resistência de moradores na regulamentação dessas práticas, sobretudo daqueles que dependiam da criação de animais para o sustento de sua família e não possuíam quintais apropriados para isso.

A conseqüência disso era a tolerância da municipalidade à criação de animais nas partes mais distantes do centro da cidade, provocando muitas vezes a indignação dos moradores da área mais central, que se sentiam prejudicados por não haver o mesmo rigor na aplicação dessas posturas aos habitantes dos subúrbios.

O núcleo central era a área privilegiada do remodelamento urbano, e por esse motivo foi o principal alvo das medidas de saneamento nas últimas décadas. Um exemplo da diferenciação de tratamento às áreas da cidade foi a discussão sobre a instalação de um lazareto de variolosos em 1876. No ano anterior, quando foi inaugurada a ferrovia local, houve um surto de varíola em Sorocaba. A municipalidade, preocupada com a localização próxima do hospital com a estação, determinou a transferência urgente dos doentes para uma chácara atrás do Mosteiro, provisoriamente cedida por um particular para instalar o lazareto.

Mas essa localização arriscava a propagação da doença pelo centro urbano. Em novembro de 1875, a Câmara deliberou a construção de um cemitério contíguo ao lazareto, para não haver trânsito de cadáveres pela cidade<sup>204</sup>, e em janeiro do ano seguinte, fez demarcar um terreno entre a rua do Piques e o Cemitério Municipal, no subúrbio, para construção de um novo lazareto de variolosos. A colocação da pedra fundamental dessa obra se deu a 22 de maio de 1876, mas já não havia casos da doença na cidade: a última alta registrada no hospital provisório havia ocorrido em 18 de maio, quando o mesmo foi fechado por falta de doentes.<sup>205</sup>

O projeto de construção foi, assim, adiado. Em 1882, o governo provincial aprovou os estatutos do Hospital de Lázaros em Sorocaba, mas nada foi feito para a realização da obra. Em 1883, a imprensa reclamou providências sobre a divagação de enfermos no bairro do Cerrado, que parecia haver se convertido em *"refugio de tantos infelizes, que nos causam ao mesmo tempo pena e repugnancia"*.<sup>206</sup>

<sup>204</sup> "Sessão extraordinária a 22 de Novembro de 1875. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Xavier d'Araujo". Anais..., MHS, livro 93, fôlio 40 v.

<sup>205</sup> Noticiário, *A Voz do Povo*, Sorocaba, 24 maio 1876.

<sup>206</sup> A pedidos, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 1 mar. 1883.

Mas somente em 1889, aproveitando a concentração desses doentes no bairro e aceitando a doação da chácara de Francisco Ferreira Leão, rico negociante e capitalista da cidade, é que a Câmara fez instalar, definitivamente, um hospital de lázaros.<sup>207</sup>

Na década de 1880, o crescimento populacional e o incremento da vida urbana exigiram maiores investimentos no controle da população doente. No final da década, o município somava mais de 20.000 habitantes, o que representava um aumento de cerca de 50% em quinze anos, desde meados da década de 1870.<sup>208</sup>

Esse aumento se explica pela atração que Sorocaba exerceu, na década de 1880, sobre os moradores do entorno e os imigrantes italianos. Eles vinham à cidade estimulados pelos resultados positivos da cultura da uva e fabricação de vinho na região e pelas possibilidades do mercado urbano, ampliadas com a instalação da ferrovia.

Ao contrário do que previam os propagandistas da estrada de ferro em 1870, a agilização do transporte não incentivou a propagação da lavoura algodoeira, que já declinava sensivelmente à época da inauguração da Sorocabana, em virtude da desvalorização do produto brasileiro no mercado internacional. A própria Câmara reconhecia, em 1874, que

*“durante o anno de 1875 será a cultura do algodão feita exclusivamente pelo braço escravo, pois que o baixo preço porque está sendo cotado na praça é tão diminuto, que mais vale ao agricultor abandoná-la para plantar cereaes para consumo da cidade.”*<sup>209</sup>

Somente os grandes plantadores, possuidores de escravos, é que conseguiriam manter suas lavouras, ainda porque alimentavam o audacioso projeto de instalar, na cidade, uma fábrica de tecidos de grande porte, sustentada pela produção local de algodão. Contavam com o capital proveniente do comércio, pois que também eram negociantes, e com a experiência pioneira de 1852, frustrada pela ineficiência técnica.

<sup>207</sup> O prédio estava pronto para funcionar em março de 1889, e tinha a capacidade para trinta ou mais enfermos. Mas não era destinado ao trabalho regular, pois logo em julho desse mesmo ano, foi fechado por falta de doentes: Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 21 jul. 1889.

<sup>208</sup> O dado referente à população no final da década de 1880 foi extraído do “Relatório executado pela Comissão Central de Estatísticas e apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo”, elaborado sob orientação do Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves, que registra 20.166 habitantes no município em 1887. Apud PRESTES, Lucinda Ferreira, op. cit., p. 15 – 16.

<sup>209</sup> CANABRAVA, Alice Piffer, **O desenvolvimento da cultura do algodão na província de São Paulo (1861 – 1875)**, São Paulo: Siqueira, 1951, p. 243.

Houve algumas outras tentativas de constituir uma fábrica de tecidos na cidade em 1869 - 70 e discussões acaloradas, a partir de 1878, sobre a possibilidade de instalar uma de grande porte na fazenda do Votorantim. Mas o projeto só vingaria em 1882, por iniciativa de um rico negociante da cidade: Manoel José da Fonseca. Ele construiu uma grande fábrica na margem do Supiriri, na beira da rua de Santo Antonio. Equipou-a com dezenas de teares importados e contratou operários, na sua maioria jovens, mulheres e crianças. Foi um fator de incentivo para a instalação de novas fábricas e para a atração de moradores à área urbana, nessa década.

Esse empreendimento foi um marco para a cidade. Segundo o jornal **Diário de Sorocaba**, a nova fábrica iria *“determinar o futuro da industria sul-paulista; pois si fôr mal succedida, o que de nenhuma fórma esperamos, outra qualquer não terá com certeza melhor resultado, em vista da excellente administração que até o presente tem ella tido”*.<sup>210</sup>

A indústria teve o sucesso esperado, e já no ano seguinte foram adquiridos novos teares e contratados mais operários para aumento da produção. Ela possibilitou o incremento do mercado urbano e estimulou a instalação de novas fábricas na cidade, algumas por iniciativa de grupos de imigrantes alemães e italianos, como as de cerveja, vinho e licores, de massas e café em pó. Esses estabelecimentos se situavam, na sua maioria, nas ruas mais centrais da cidade. Para se ter uma idéia, a coleta de impostos municipais para 1883 registrou uma fábrica de tecidos na rua de Santo Antonio, uma de chapéus na das Flores, uma de vinagre na Municipal, uma de cerveja na 7 de Setembro, outras duas de chapéus, uma de pólvora e uma de velas de cera na da Ponte, uma de cerveja e uma de vinho na do Rosário, uma de fogos na Penha. As fábricas de cal, em número de doze, localizavam-se fora da área urbana, nos bairros de Piragibú (1), dos Morros (3), Sarapuú (2), Itinga (1), Salto (4) e Inhambirú (1).<sup>211</sup>

O incremento comercial da última década do Império foi a mola propulsora dessa industrialização incipiente, e também se beneficiou com ela. A ferrovia foi um importante fator de incentivo ao mercado urbano. Próximo à estação, surgiram no final da década de 1870 depósitos de cal, açúcar e sal que tinham saída - no caso da cal - ou entrada na cidade pela ferrovia. Também foram instaladas lojas, padarias, armazéns, tavernas, hotéis e até escritórios de advocacia nas imediações, beneficiando-se do vai-e-vem de visitantes chegados pela estrada de ferro.

<sup>210</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 22 fev. 1882.

<sup>211</sup> Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jun. 1883, 7 jun. 1883, 8 jun. 1883, 9 jun. 1883, 10 jun. 1883, 12 jun. 1883, 14 jun. 1883, 15 jun. 1883, 17 jun. 1883, 20 jun. 1883, 21 jun. 1883, 23 jun. 1883, 26 jun. 1883, 1º jul. 1883, 3 jul. 1883.

A rua do Hospital logo se transformou num dos principais pontos de comércio. Por esse motivo, o Hospital de Caridade aí situado desde 1845 precisou passar por um processo de adaptação às novas exigências do centro urbano. Em março de 1880, a Câmara solicitou à Assembléia autorização para extrair uma loteria em benefício da Santa Casa e, logo no mês seguinte, a concessão de 40:000\$000 para a reforma e melhoria da instalação.<sup>212</sup>

O hospital foi reformado e funcionou ali até 1899, quando foi transferido para os altos da avenida São Paulo, além do córrego Lavapés. Localização que sugere a preocupação em afastar os doentes do centro da cidade.

Ainda na década de 1880, foi oferecida à população urbana uma outra opção de tratamento médico, que igualmente previa o distanciamento do doente: o Hotel dos Convalescentes, organizado em 1886 pelo Dr. Nicolau Pereira de Campos Vergueiro na sua Chácara São Bento, situada na estrada da Água Vermelha. A instalação possuía *“vastos e arejados commodos, grande terreno para passeio, excellente agua nascente encanada, banhos quentes, frios e de chuva”*, oferecendo *“grandes vantagens para convalescentes e pessoas que necessitam de mudança de ares”*.<sup>213</sup>

Era uma opção cara de tratamento, acessível às famílias mais abastadas. Sua instalação sugere, assim, a disponibilidade de recursos da população próxima.

A intenção de distanciar os doentes do centro urbano se relaciona à preocupação mais acentuada com o saneamento da cidade nas últimas décadas. Vários artigos publicados pela imprensa da época ressaltam o desconforto e a repugnância que a imagem dos doentes causava aos moradores. Dominava a idéia de que a cidade devia ser limpa e estar aberta ao uso das pessoas sadias e às iniciativas modernizadoras.

Devia, ainda, congregiar os interesses da camada dominante em formas articuladas de convívio social. Essa mentalidade pode ser percebida pela proliferação das associações culturais, recreativas, educacionais e filantrópicas na década de 1870 e, principalmente, de 1880. Formas associativas que não comportassem uma organização racional e uma finalidade social moralmente aceita tendiam a se afastar da cidade.<sup>214</sup>

Nesse sentido é que a feira de animais passou a ser questionada como prática urbana decadente, a partir de 1870. Ela era um evento de caráter informal, que

<sup>212</sup> Lei Provincial n. 40, de 7 de Março de 1880; Lei Provincial n. 69, de 14 de abril de 1880. Apud SOUZA, A., RIBEIRO, J. J., *Repertorio...*, op. cit., p. 341 – 342.

<sup>213</sup> Noticiário, *Diario de Sorocaba*, Sorocaba, 8 jul. 1886.

<sup>214</sup> Os jornais da década de 1880, cumprindo a função de vigilantes da administração municipal, acusavam muitas vezes as rodas de fandango, bebedeiras, jogos de búzios e demais divertimentos informais na periferia da cidade como indecências à moral pública e cobravam da Câmara providências a respeito.

envolvia diferentes categorias sociais e englobava uma multiplicidade de interesses, confrontando assim com os princípios de organização racional dominantes nas últimas décadas.

Porém, a construção da estrada de ferro, tomada como o maior símbolo do progresso urbano, com o capital particular proveniente, de forma direta ou indireta, do trânsito e comércio de tropas evidenciava a importância dessas práticas para a economia local. Nos anos seguintes, a municipalidade tratou de adequá-las ao incremento urbano, regulando por meio de posturas diversos usos recorrentes na cidade em períodos de feira, mas garantindo a afluência de compradores e vendedores de tropas e conservando o trajeto dos animais pela cidade.

A elite local, composta por negociantes, dependia da vinda periódica de visitantes, pois eles garantiam a movimentação comercial e a diversificação do mercado urbano. A feira, apesar da decadência do comércio de animais a partir de 1875, se manteve como importante fator de atração dessas pessoas à cidade. Vários anúncios da imprensa local na década de 1880 mostram que as lojas se equipavam, meses antes de iniciar a feira, com artigos de montaria, oferecendo-os em grandes promoções durante o evento. Nessa época também eram comuns os anúncios de pastos de aluguel na área urbana, demonstrando que apesar das propostas de modernização da cidade, a vinda de visitantes para a feira garantia a permanência de antigos usos do espaço.

As listas para coleta de impostos municipais na década de 1880 acusam nomes de poderosos negociantes e capitalistas como alugadores de pastos, tais como: Jerônimo Antonio Gonçalves – vereador em 1883 - 86, dono de um pasto no bairro de Salto, ao sul da cidade<sup>215</sup> –; Dr. Antonio José Ferreira Braga – deputado provincial e presidente da Câmara Municipal em 1883 – 86, cuja esposa possuía um pasto na rua do Ipanema<sup>216</sup> –; Joaquim da Conceição Pacheco – Fiscal da Câmara em 1870 - 71 e zelador do Matadouro e “casinhas” em 1873 – 76, proprietário de um extenso pasto próximo ao Cemitério Municipal na década de 1870<sup>217</sup> –; capitão Manoel Fabiano de Madureira – vereador em 1883 - 86, proprietário de um pasto na rua de São Paulo<sup>218</sup> –;

---

<sup>215</sup> Esse pasto foi relacionado na coleta municipal a partir de 1885 e até 1889. Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 29 abr. 1885.

<sup>216</sup> Pasto relacionado de 1884 até 1889. Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 13 maio 1884.

<sup>217</sup> Anúncios, **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 22 jun. 1875.

<sup>218</sup> Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 30 jul. 1882. Esse pasto não aparece nas listas de coleta a partir de 1883 e até 1889. Em 1884, o **Almanach da Província** relaciona Manoel Fabiano de Madureira como “alugador de pasto”. MOURA, F. I. X. A., **Almanach...**, op. cit., p. 508.

Francisco de Assis Machado – juiz de paz em 1871, proprietário da fazenda Votorantim e dono de um pasto na rua das Flores.<sup>219</sup>

Além desses nomes diretamente implicados na administração municipal, havia os de familiares de vereadores, empregados da Câmara e autoridades locais, tais como: Júlio de Oliveira César Leme, proprietário de um pasto na rua Municipal; Frederico de Almeida Mascarenhas, na rua do Rosário; João Pedro Jacob Sewaibriker, na rua de São Paulo; capitão Júlio Lopes de Oliveira, dois na rua dos Morros; Antonio Padilha de Camargo, no bairro de Itapeva.<sup>220</sup>

Também havia capitalistas que associavam o aluguel de pastos às suas atividades: Francisco Ferreira Leão, que possuía terrenos para essa finalidade no final da rua da Penha, e Luís Antonio de Sant'Anna, proprietário de um pasto no final da rua de Santa Cruz, um dos maiores credores da Câmara Municipal na década de 1880.<sup>221</sup>

Além desses nomes, havia os de pequenos comerciantes e artesãos da cidade, às vezes ligados a profissões diretamente relacionadas ao trânsito de tropas, como João Cyriaco, serigoteiro, proprietário de um pasto na rua do Supiriri em 1883, e Joaquim Fogaça de Almeida, lombilheiro residente na rua da Ponte, que possuía um pasto no bairro do Rio Acima em 1884.<sup>222</sup>

Com base nas listas de coleta de impostos municipais entre 1882 e 1889, foi possível fazer um levantamento da localização dos pastos de aluguel obrigados ao imposto anual de 5\$000 na área urbana, existentes até o final do Império. É preciso considerar, no entanto, a possibilidade de alguns pastos mantidos na cidade não figurarem nas listas – como era o caso, por exemplo, da propriedade de Manoel Fabiano de Madureira na rua de São Paulo, isenta do pagamento.

O resultado é apresentado no quadro n. 4, que segue.

<sup>219</sup> Esse pasto foi relacionado somente na coleta municipal de 1883. Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jun. 1883.

<sup>220</sup> Esses proprietários são indicados, respectivamente e pela primeira vez, como alugadores de pastos nas seguintes relações: Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jun. 1883; Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 22 jul. 1882; Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 28 jul. 1882; Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 21 jun. 1883; Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 28 maio 1886. Figuram, também, nas listas posteriores e até o final do Império.

<sup>221</sup> Ambos aparecem nas listas de coleta municipal a partir de 1883 e até o final do Império. Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jun. 1883.

<sup>222</sup> Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jun. 1883; Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 22 maio 1884.



**QUADRO N. 4**  
**PASTOS DE ALUGUEL NA ÁREA URBANA RELACIONADOS NA COLETA MUNICIPAL – 1882 – 1889**

ANO	RUAS	Nº PASTOS	TOTAL	ANO	RUAS	Nº PASTOS	TOTAL
1882	Do Rosário	1	17	1886	Municipal	1	16
	Da Penha	1			7 de Setembro	1	
	Beco de Santa Cruz	1			Da Penha	1	
	Lgo. Independência	2			Lgo. Independência	3	
	Dos Pinheiros	1			Do Ipanema	1	
	De São Paulo	3			Da Olaria	2	
	Da Margem	1			Da Liberdade	1	
	Da Boa Vista	2			Da Boa Vista	3	
	Da Liberdade	1			De São Paulo	1	
	Do Ipanema	1			De Santa Cruz	2	
	Do Piques	2					
Municipal	1						
1883	Das Flores	1	17	1887	Municipal	1	16
	Do Supiriri	2			7 de Setembro	1	
	Municipal	1			Da Penha	1	
	Da Penha	1			Da Independência	3	
	Lgo. Independência	2			Do Ipanema	1	
	Da Esperança	1			Da Olaria	2	
	Da Boa Vista	2			Da Liberdade	1	
	De São Paulo	2			Da Boa Vista	3	
	Dos Morros	1			De São Paulo	2	
	De Santa Cruz	1			De Santa Cruz	1	
	Do Piques	1					
Da Olaria	1						
Do Ipanema	1						
1884	Municipal	1	17	1888	Municipal	1	13
	Das Violas	1			Da Penha	1	
	Da Esperança	1			Da Independência	2	
	Lgo. Independência	2			Da Olaria	2	
	Da Boa Vista	2			Da Liberdade	1	
	7 de Setembro	1			Da Boa Vista	3	
	Da Penha	1			De São Paulo	2	
	De São Paulo	3			De Santa Cruz	1	
	Da Olaria	2					
	Do Ipanema	2					
	De Santa Cruz	1					
1885	Municipal	1	16	1889	Municipal	1	15
	7 de Setembro	1			7 de Setembro	1	
	Da Olaria	2			Da Penha	1	
	Da Liberdade	1			Da Independência	2	
	Da Penha	1			Da Olaria	3	
	Lgo. Independência	2			Da Liberdade	1	
	Da Ponte	1			Da Boa Vista	3	
	De São Paulo	3			De São Paulo	2	
	Da Boa Vista	3			De Santa Cruz	1	
	De Santa Cruz	1					

Fonte: Coleta Municipal, Diário de Sorocaba, Sorocaba, 22 jul. 1882, 27 jul. 1882, 28 jul. 1882, 30 jul. 1882, 1 ago. 1882, 8 ago. 1882, 6 jun. 1883, 7 jun. 1883, 8 jun. 1883, 9 jun. 1883, 10 jun. 1883, 12 jun. 1883, 14 jun. 1883, 15 jun. 1883, 17 jun. 1883, 20 jun. 1883, 21 jun. 1883, 22 jun. 1883, 23 jun. 1883, 26 jun. 1883, 8 maio 1884, 11 maio 1884, 13 maio 1884, 21 maio 1884, 22 maio 1884, 19 abr. 1885, 22 abr. 1885, 22 abr. 1885, 23 abr. 1885, 24 abr. 1885, 26 abr. 1885, 28 abr. 1885, 29 abr. 1885, 18 maio 1886, 19 maio 1886, 22 maio 1886, 25 maio 1886, 26 maio 1886, 27 maio 1886, 28 maio 1886, 29 maio 1886, 1 jun. 1886, 29 abr. 1887, 30 abr. 1887, 10 maio 1887, 11 maio 1887, 13 maio 1887, 14 maio 1887, 15 maio 1887, 18 maio 1887, 1 maio 1888, 2 maio 1888, 3 maio 1888, 4 maio 1888, 5 maio 1888, 6 maio 1888, 8 maio 1888, 9 maio 1888, 12 maio 1888, 12 maio 1889, 14 maio 1889, 16 maio 1889, 17 maio 1889, 18 maio 1889, 19 maio 1889, 22 maio 1889, 23 maio 1889, 24 maio 1889, 25 maio 1889, 29 maio 1889.

**QUADRO N. 5**  
**PASTOS DE ALUGUEL NOS BAIRROS DO MUNICÍPIO RELACIONADOS NA**  
**COLETA MUNICIPAL E PORCENTAGEM DAQUELES SITUADOS NA ÁREA**  
**URBANA SOBRE O TOTAL DO ANO - 1883 - 1889<sup>223</sup>**

ANO	Nº PASTOS NOS BAIRROS	TOTAL DO ANO	PORCENTAGEM DAQUELES SITUADOS NA ÁREA URBANA SOBRE O TOTAL DO ANO
1883	19	36	47,2%
1884	19	36	47,2%
1885	17	33	48,4%
1886	29	45	35,5%
1887	22	38	42,1%
1888	20	33	35,3%
1889	20	35	42,8%

Fonte: Coleta Municipal, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 22 jul. 1882, 27 jul. 1882, 28 jul. 1882, 30 jul. 1882, 1 ago. 1882, 8 ago. 1882, 6 jun. 1883, 7 jun. 1883, 8 jun. 1883, 9 jun. 1883, 10 jun. 1883, 12 jun. 1883, 14 jun. 1883, 15 jun. 1883, 17 jun. 1883, 20 jun. 1883, 21 jun. 1883, 22 jun. 1883, 23 jun. 1883, 26 jun. 1883, 8 maio 1884, 11 maio 1884, 13 maio 1884, 21 maio 1884, 22 maio 1884, 19 abr. 1885, 21 abr. 1885, 22 abr. 1885, 23 abr. 1885, 24 abr. 1885, 26 abr. 1885, 28 abr. 1885, 29 abr. 1885, 18 maio 1886, 19 maio 1886, 22 maio 1886, 25 maio 1886, 26 maio 1886, 27 maio 1886, 28 maio 1886, 29 maio 1886, 1 jun. 1886, 29 abr. 1887, 30 abr. 1887, 10 maio 1887, 11 maio 1887, 13 maio 1887, 14 maio 1887, 15 maio 1887, 18 maio 1887, 1 maio 1888, 2 maio 1888, 3 maio 1888, 4 maio 1888, 5 maio 1888, 6 maio 1888, 8 maio 1888, 9 maio 1888, 12 maio 1888, 12 maio 1889, 14 maio 1889, 16 maio 1889, 17 maio 1889, 18 maio 1889, 19 maio 1889, 22 maio 1889, 23 maio 1889, 24 maio 1889, 25 maio 1889, 29 maio 1889.

<sup>223</sup> A coleta de impostos municipais para o ano de 1882 não acusa os pastos nos bairros do município, razão pela qual esse quadro computa os dados a partir de 1883.

O quadro n. 5 mostra o total de pastos que foram coletados entre 1883 e 1889 e a quantidade existente nos bairros. Observa-se que pouco menos da metade se localizava dentro da cidade, com exceção do ano de 1886, em que foram coletados quase o dobro de pastos nos bairros, em relação àqueles da cidade. O quadro sugere que a representatividade dos pastos na área urbana era alta, considerando o desenvolvimento urbano da época.

Comparando a relação das ruas no quadro n. 4 com a planta da cidade no final do Império, verifica-se que, na cidade, esses terrenos se localizavam próximos ao trajeto das tropas até o Registro. Havia alguns nos baixos da rua da Boa Vista, perto da margem do rio Sorocaba, área na qual se concentravam os seleiros, serigoteiros e lombilheiros.<sup>224</sup>

Outra área também caracterizada pela concentração desses ofícios era ao longo da rua de São Paulo. Na década de 1880, era aí que estava instalada a maior loja de arreios da cidade, de propriedade de Carlos Jacob Sewaibriker, negociante cuja ascensão econômica lhe permitiu alçar postos de autoridade local: foi contador do Registro na década de 1870 e em 1888, nomeado Delegado de Polícia da cidade.

A família Sewaibriker conquistou parte de sua riqueza com as profissões ligadas ao trato de animais. João Pedro Jacob Sewaibriker, que na década de 1880 possuía um pasto de aluguel e uma casa de molhados na rua de São Paulo, instalara-se em Sorocaba em meados do século com uma oficina de ferreiro e ferrador na rua da Margem. Em 1878, foi quem doou à Câmara o terreno do outro lado do rio Sorocaba para construção do novo Matadouro, inaugurado em 1882. Carlos Jacob Sewaibriker era proprietário, em 1873, de uma loja de arreios na vila de Campo Largo. Nesse mesmo ano, outros três membros dessa família foram relacionados pelo **Almanak da Província** como ferreiros e ferradores de animais em Sorocaba.<sup>225</sup>

Os proprietários de pastos de aluguel eram, algumas vezes, pequenos negociantes que usavam os quintais de seus estabelecimentos para aquele fim. É comum identificar na coleta a conjugação dessas práticas, a demonstrar que mesmo aqueles que possuíam apenas um pedaço de chão para residir e estabelecer seu negócio, e ainda numa época de declínio do comércio local de animais, aproveitavam a passagem de condutores para aumentar suas rendas.

<sup>224</sup> A lista de votantes para 1878 relaciona as seguintes profissões nessa área: na rua da Margem, 1 serigoteiro; na rua Nova, 1 lombilheiro; na rua de Santa Cruz, 6 lombilheiros, 1 seleiro, 1 serigoteiro e 1 trançador; na rua da Boa Vista, 2 serigoteiros. Lista de votantes, **Ypanema**, Sorocaba, 27 fev. 1878, 5 mar. 1878.

<sup>225</sup> Anúncios, **O Monitor**, Sorocaba, 11 nov. 1856; LUNÉ, A. J. B., FONSECA, P. D., **Almanak...**[1873], op. cit., p. 382.

Essa situação era mais comum nos bairros de ocupação mais recente e população pobre, atravessado pelos condutores, como o Cerrado. Em 1886, a Câmara relacionou oito pastos de aluguel nessa área, quatro deles contíguos a casas de molhados, de fazendas e armarinhos e de açougue. Dos outros vinte e um pastos relacionados nos demais bairros para esse ano, apenas sete não estavam ligados a qualquer outro tipo de atividade mercantil.

No centro urbano, os pastos não estavam vinculados a outros estabelecimentos. Eram geralmente terrenos há muito tempo doados pela Câmara para essa finalidade, e pertenciam a grandes negociantes locais.

Pelo quadro n. 4, observa-se que a quantidade de pastos de aluguel em atividade na área urbana praticamente se manteve até o final do Império. Isso indica que, apesar da diminuição do trânsito de tropas e do controle do uso da cidade para passagem e parada de animais, persistiu o uso especulativo da terra urbana em função do trânsito de animais.

Dentro das propostas de saneamento e remodelamento urbano, a conservação desses pastos era aparentemente uma contradição, ainda mais se considerarmos que alguns proprietários estavam intimamente engajados nos projetos mais progressistas de incremento urbano.<sup>226</sup> Mas no contexto da época, essa questão ainda era pauta de debates acalorados na imprensa, mesmo se reconhecendo a decadência do comércio local de animais.

Alguns defendiam a completa superação da feira, propondo a expulsão definitiva do trânsito de tropas pela cidade. No entanto, a afluência periódica de pessoas à cidade estimulava a movimentação do comércio local, e por esse motivo diversas atividades características da época de feira tiveram seus espaços assegurados na cidade acomodando-se às condições do desenvolvimento urbano.

Nesse sentido, a municipalidade elaborou e reformulou diversas posturas que normatizaram as atividades urbanas freqüentes em período de feira. A intenção não era impedir ou dificultar o comércio local de animais, mas condicioná-lo a regras de organização da vida urbana.

Essa intenção afetou, diretamente, a venda de animais. Em 1887, o **Diário de Sorocaba** noticiou que, durante a feira daquele ano, havia sido feito *“um accordo*

---

<sup>226</sup> Como exemplo, tem-se Francisco Ferreira Leão, proprietário de um pasto de aluguel na rua da Penha, grande negociante e capitalista da cidade, e que fez parte da diretoria fundadora da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro em 1870. Também, Luís Antonio de Sant'Anna, proprietário de um pasto de aluguel na rua de Santa Cruz, e que era um dos maiores credores da Câmara Municipal na década de 1880.

*entre compradores e vendedores para, no dia 10 de Maio de 1888, entrarem as tropas no Campo do Itinga e ter lugar a feira*".<sup>227</sup>

O campo do Itinga localizava-se em direção ao sul, além do Cerrado e antes de atingir o bairro de Salto. Era uma área pouco ocupada e considerada de utilidade pública, própria para internada do gado e que atraía, em época de feira, condutores e negociantes de tropas.

Até então, a comercialização de tropas não tinha uma organização formal, como um lugar e data pré-estabelecidos. Em 1877, já se tentara um acordo entre vendedores e compradores de animais nesse mesmo sentido, marcando o dia 31 de março de todo ano para o início da feira.<sup>228</sup> O acordo pretendia regularizar os prazos de vencimento de "letras", e chegou a ser publicado em periódicos de Sorocaba, São Paulo e Rio de Janeiro para sua divulgação. Mas a julgar pela época do ano em que foram realizadas as feiras posteriores, nunca foi respeitado. Em 1878, a feira foi em maio; em 1879, junho; em 1881, entre junho e julho; em 1883, entre julho e agosto; em 1884, em agosto; em 1887, em maio.<sup>229</sup>

As duas tentativas frustradas de regularização da feira espelham o próprio processo de urbanização por que passava Sorocaba na época, o qual foi acompanhado pela criação de regras que condicionavam diversas práticas locais ao ideal de cidade progressista, sintonizada com as inovações técnicas e a par das iniciativas modernizadoras: dentre elas, a venda de tropas. Cada vez mais, o comércio de animais passou a representar uma prática rústica e degradante para o ambiente urbano, gerando dificuldades para a elite local impor o seu modelo de organização política, pois esta dependia da movimentação do mercado urbano em época de feira. Apesar da diminuição do trânsito de tropas pela cidade nas últimas décadas, a feira se mantinha como o principal evento urbano de Sorocaba, referencial para a vinda de visitantes, compradores de tropas e comerciantes dos mais variados gêneros. Para a cidade, era a ocasião para o conhecimento e a propagação das novidades da Corte e da capital paulista, e servia de estímulo a diversas atividades urbanas. Dessa forma, contribuía para o progresso local, como pretendiam as mentalidades mais empreendedoras da cidade.

Por esse motivo, no final do Império, ao mesmo tempo que diminuía o trânsito e decaía o comércio de animais, se questionava a validade da feira como condição de progresso urbano. Até então, ela nunca havia sido pensada como fator de

<sup>227</sup> Noticiário, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 25 maio 1887.

<sup>228</sup> Noticiário, *Ypanema*, Sorocaba, 10 jun. 1877.

<sup>229</sup> Noticiário, *Ypanema*, Sorocaba, 10 maio 1878, 5 jun. 1879, 6 jul. 1881, 31 jul. 1883, 8 ago. 1884, 25 maio 1887.

degradação da cidade. O grande marco dessa alteração de significado foi a expectativa de modernização e incremento urbano em torno da instalação da ferrovia. Até então, as melhorias implementadas na cidade garantiam as áreas utilizadas pelos condutores para passagem e parada de tropas no centro urbano. Foi a partir de 1870 que a região em torno da futura estação ferroviária teve seu uso para trânsito de animais questionado.

A transferência do Matadouro para o outro lado do rio Sorocaba no início da década de 1880 fez parte do remodelamento dessa mesma área. Fundamentalmente, o que se pretendia era inibir a parada e a exposição de tropas para venda dentro da cidade, sem impedir o trânsito de animais pela área urbana. Isso foi demonstrado, nas últimas décadas, tanto pelas medidas de embelezamento urbano, como a arborização de largos antes usados pelos condutores e a demarcação da margem do rio Sorocaba como local único para venda de animais na cidade, quanto pela garantia da localização do Registro e da utilização de ruas englobadas ao centro econômico da cidade para passagem das tropas, como a rua do Hospital na década de 1880.

Da mesma forma, a garantia da permanência dos pastos de aluguel na área urbana, desde que regularizados pelo cercamento com muros e pelo pagamento do imposto anual de 5\$000, marcados pelas posturas municipais a partir de 1865. Ao final do Império, apesar da diminuição do trânsito de tropas, a elite local tratava de estabelecer condições para que o trânsito e o comércio de animais garantissem o afluxo de capital para a cidade, sem comprometer o incremento urbano.

Nesse sentido é que se explica a atuação aparentemente ambígua de ricos e influentes negociantes de tropas da cidade, como Luís Matheus Mailasky e Olivério Pilar, na implantação de melhorias que arriscavam afetar sensivelmente o comércio de animais, como a instalação da ferrovia. As condições naturais e de ocupação da região, que de certa forma limitavam o desenvolvimento da grande lavoura exportadora, o caráter não exclusivo de investimentos no comércio de tropas e a intenção desses ricos negociantes de dotar a cidade de melhoramentos explicam as atitudes muitas vezes conflitantes na promoção do incremento urbano.

Apesar da gradual decadência do comércio de animais na província e da diminuição do trânsito de tropas por Sorocaba a partir de meados da década de 1870, a cidade se manteve, até o final do século, como referência para a compra de animais, de artigos de montaria e contratação de serviços ligados ao trato do gado. Até 1891, quando foi extinto o Registro, ela permaneceu como passagem obrigatória das tropas. A partir daí, a afluência de condutores à cidade diminuiu ainda mais, e ficou cada vez mais restrita aos campos do entorno.

O comércio urbano se beneficiou da feira para ampliar a oferta de artigos de montaria importados da Europa e de outras províncias, mesmo com a diminuição do trânsito de tropas no final do Império. Isso se comprova pela profusão de anúncios, na imprensa da época, de lojas e serviços voltados ao trato de animais durante a realização do evento, mostrando que a passagem das tropas pela cidade, embora cada vez menos intensa, permaneceu como estímulo à movimentação do mercado urbano, garantindo a sobrevivência de grandes lojas de arreios e de oficinas especializadas no trato do gado.

Somente no final do século, e ainda motivado por uma circunstância externa, é que o trânsito de animais foi definitivamente deslocado da área urbana. Mesmo com a extinção do Registro em 1891, os pastos particulares e as margens continuaram a ser utilizados pelos condutores. Mas em 1897, uma ocorrência imprevista iria abalar a manutenção do trânsito de tropas pela cidade: a febre amarela, que se acreditava trazida à região por dois “camaradas” de tropas.<sup>230</sup>

Naquele ano houve o primeiro surto, provocando a saída urgente dos vendedores e compradores de animais. Anos depois, em 1899 –1900, a doença se propagou na região. Antonio Francisco Gaspar, morador da cidade nessa época, assim descreveu a situação:

*“Sorocaba foi flagelada. Todos sofreram. Centenas de sorocabanos morreram. O comércio fechou. A vida da cidade decaiu.*

*(...)*

*Era uma calamidade incomparável. Médicos, farmacêuticos, eclesiásticos, enfermeiros e inúmeras pessoas do povo, ajudavam a socorrer os doentes atacados daquela infáusta febre.*

*Pelas ruas de Sorocaba, os carretões da higiene andavam com seus homens (...)*

*Muitas famílias fugiram de Sorocaba para cidades vizinhas ou procuravam sítios nos arredores da cidade flagelada. Até a nossa Câmara esteve em Ipanema, convocando suas sessões extraordinárias.”<sup>231</sup>*

Passada a epidemia, já no início do século XX, os moradores retornaram à cidade. Mas o medo de um novo surto epidêmico reforçou o projeto de desvio do trânsito de animais pela área urbana. Definitivamente, a passagem de tropas foi deslocada da cidade e a comercialização do gado, em consequência, se restringiu aos bairros do entorno, então caracterizados como áreas rurais do município. O comércio local se

<sup>230</sup> Camarada era a denominação usada, durante todo o período em estudo, para designar o condutor de tropas soltas, contratado para o serviço ou empregado do verdadeiro proprietário dos animais.

<sup>231</sup> GASPAR, Antonio Francisco, **Minhas memórias**, São Paulo: Cupolo, 1967, p. 13; 23 – 24.

recobrou, buscando novos parâmetros para legitimar a importância econômica da cidade, que foram encontrados na industrialização incipiente. A feira, como contraponto dessa realidade, cristalizou-se como prática típica da área rural.

O comércio de animais se relacionou estreitamente ao desenvolvimento urbano de Sorocaba durante o Império. Ele influenciou a ocupação do espaço, norteou o sentido da expansão urbana e do aproveitamento dos recursos naturais da região. A necessidade de muares para transporte e a localização estratégica da cidade, no caminho para o sul, foram condições essenciais para se desenvolver, naquela região, um centro redistribuidor de animais, reconhecido em toda a província e até fora dela.

Mas não foram exclusivas. O caráter da organização urbana e os costumes locais possibilitaram o desenvolvimento do comércio de tropas como atividade especializada, mas não exclusiva, da população local. Não bastavam a necessidade de muares, o crescimento do mercado consumidor e a localização privilegiada do centro urbano no caminho para o sul. Eram fundamentais a disponibilidade e o empenho dos moradores daquelas partes em favorecer a criação, o trânsito e o comércio dos animais.

Em Sorocaba, o envolvimento da população com a cobrança dos impostos sobre animais desde a instalação do Registro em 1750 redefiniu o caráter da vida urbana, contribuindo para a fixação da população em torno do Registro. Até então, a vila se caracterizava pela ocupação rarefeita e dispersa, pela pobreza e simplicidade das construções públicas e pelo convívio social restrito às cerimônias religiosas e reuniões periódicas do Conselho Municipal. A intensificação do trânsito de tropas e o envolvimento dos moradores do entorno com as atividades ligadas ao trato dos animais deram à vila uma nova condição de desenvolvimento, tornado-a um centro comercial próspero. De núcleo irradiador de expedições exploratórias nos séculos XVII e XVIII, passou à região de internada e redistribuição de animais, atraindo novos moradores e possibilitando a diversificação da economia local.

Pequenos sitiantes ou grandes proprietários passaram a atuar, também, nas negociações de tropas e no trato dos animais em trânsito. Para melhor aproveitar a



passagem do gado, passaram a estabelecer suas modestas casas, oficinas ou pequenas lojas próximas ao Registro, nas imediações da futura rua da Margem, ou seus ricos sobrados nas ruas mais movimentadas do centro urbano.

A foto n. 12, que mostra uma vista panorâmica da cidade em 1886, fotografada do alto da torre da Matriz, acusa o adensamento populacional e o incremento das construções urbanas nas últimas décadas do Império. Ela mostra, em primeiro plano, uma ponta do largo da Matriz e parte da rua de São Bento, ocupada em toda a sua extensão por casas de comércio. Dando-lhe seqüência, aparece a rua da Ponte, deslocando-se para a direita, também ocupada por diversos estabelecimentos comerciais. Nota-se o grau de ocupação nas proximidades dessas ruas e o traçado daquelas situadas além-ponte: a de São Paulo e a dos Morros, que aparecem compondo um "V", na metade superior da mesma foto. Os sobrados, bem como a fachada do teatro São Rafael, à esquerda e no meio da reprodução, mostram o incremento da arquitetura urbana.

FOTO N. 12  
VISTA PANORÂMICA DE SOROCABA EM 1886



Vista panorâmica da cidade, tirada de cima da torre da Matriz. Embaixo, trecho do largo da Matriz e da rua de São Bento, mostrando casas comerciais. Em continuação, a rua da Ponte. À esquerda, no centro da foto, a fachada imponente do teatro São Rafael. Ao fundo, as ruas de São Paulo e dos Morros.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

Ao longo do Império, muitos investiram no comércio de fazendas secas, e outros tantos na fabricação de artigos de montaria, contribuindo também para a fixação da população e incremento da vila. Vieram migrantes, muitos dos quais se estabeleceram com pequenas lavouras de alimentos nos bairros do entorno e aproveitaram a passagem de tropas para auferir rendimentos extras.

Durante o século XIX, apesar dos índices de população do município indicarem um tímido crescimento até a década de 1880, o centro urbano se expandiu. Moradores dos bairros do entorno vieram residir mais próximos do caminho das tropas, buscando áreas privilegiadas da cidade,— como o Cerrado e a Terra Vermelha, para instalar pequenas vendas, pastos de aluguel e oficinas de arreios. Os melhores terrenos, mais centrais, próximos do Registro e favorecidos por aguadas, foram reservados aos moradores mais ricos e poderosos, que por meio de uma política de favores garantiram os interesses particulares sobre o trânsito de animais.

Em meados do século, praticamente todo o núcleo central inscrito entre as ruas de São Bento, Municipal, do Hospital até a margem do rio Sorocaba estava ocupado por propriedades particulares, muitas constituídas de quintais extensos, com fundos para o Supiriri ou o Sorocaba, e outras de terrenos não edificadas e cercadas com muros, todas elas destinadas ao aluguel de pastos.

Seus proprietários compunham a categoria mais rica e poderosa da população local: os negociantes de fazendas secas. Era ela que detinha os maiores lucros do comércio de animais da região, pois convertia o dinheiro da venda das tropas, recebido em “letras” pagáveis após seis ou doze meses<sup>232</sup>, em mercadorias negociadas em suas lojas e cuja comercialização era mais intensa durante a feira. Assim, lucrava duplamente, acumulando fortuna rapidamente.

Durante o Império, foi o setor mais próspero da economia local, e também o mais influente na administração municipal. Vereadores, juizes de paz e autoridades locais eram geralmente grandes negociantes direta ou indiretamente relacionados ao trânsito e comércio de animais. Ao mesmo tempo que, sob sua influência, a municipalidade implementava melhorias pautadas no ordenamento do espaço e dos usos da cidade, ela definia os lugares e as condições para passagem das tropas na área urbana, assegurando tal uso.

---

<sup>232</sup> D'Abreu Medeiros se refere, em 1864, ao prazo de “*dous annos tapados*” para vencimento das “letras” passadas aos vendedores de tropas em Sorocaba. A determinação dos prazos variava, conforme as circunstâncias políticas e econômicas da época, e os interesses particulares em jogo. MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit.

É significativo que em todo o processo de remodelamento da paisagem urbana, especialmente nas últimas décadas do Império, nunca se tenha proposto ou sequer questionado a localização do Registro como impedimento ao embelezamento e modernização da cidade. Até 1870, o comércio de animais não era visto como atividade decadente ou em vias de superação pelo progresso representado pela expansão do transporte ferroviário pela província, pois esta não era uma realidade palpável para a população local. Somente após a instalação da Companhia Sorocabana é que ele passou a ser questionado como fator de degradação urbana.

Mas ainda assim levaria algum tempo, mesmo após a inauguração da estrada de ferro em 1875, para a assimilação de uma nova condição de desenvolvimento econômico, distante da caracterização de principal mercado de muares da província. Somente no final do século, e ainda reforçada pela ameaça da febre amarela, é que a feira foi associada à rusticidade da vida rural e passou a representar uma prática decadente para o desenvolvimento urbano.

No final do Império, a distinção entre cidade e campo foi traduzida, pela nova geração de sorocabanos letrados<sup>233</sup>, como incompatibilidade entre civilização e venda de tropas. É o que mostra o longo artigo do professor sorocabano José Ribeiro Escobar, publicado pelo **Diário de Sorocaba** em setembro de 1885, no qual condena a feira como "*commercio brutal e opulento*", que favorecia a deturpação da moral e dos bons costumes por permitir a vinda de "*uma crapulosa malta de especuladores, constituída de bachanaes mulheres e de astutos fieis da vermelhinha*".<sup>234</sup>

A feira principiava a ser questionada como evento representativo da sociedade sorocabana. Mas para melhor explorar essa percepção, é preciso analisar as

---

<sup>233</sup> A documentação estudada mostra a presença mais marcante de advogados e professores na sociedade sorocabana, nas últimas décadas do Império.

<sup>234</sup> A "vermelhinha" à qual o texto se refere era, provavelmente, um jogo de sorte, condenado pela moral pública. Não foi possível encontrar o seu significado nos dicionários consultados. ESCOBAR, José Ribeiro, A feira, seu mal e corretivo, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 17 set. 1885.

condições de sua acolhida enquanto evento urbano, considerando para isso suas práticas típicas em relação à organização do espaço e da vida urbana.

### CAPÍTULO 3

## A FEIRA DE ANIMAIS E A ORGANIZAÇÃO URBANA

*Resumo:*

O capítulo analisa as práticas produtivas e comerciais correntes no centro urbano em período de feira de animais, e suas repercussões sobre o desenvolvimento local, durante o Império.

A feira de animais foi definida, pela primeira vez, em 1861 pelo viajante português Augusto Emílio Zaluar, que se utilizou do esboço da obra **Curiosidades Brasileiras**, do sorocabano D'Abreu Medeiros, a quem conheceu por ocasião da visita à cidade. Ela foi descrita como um evento anual caracterizado não só pela reunião de compradores e vendedores de tropas, mas também – e principalmente – pelo estímulo a diversas práticas econômicas e divertimentos próprios de grandes aglomerações: o comércio ambulante, a manufatura e venda de artigos de montaria, a oferta de serviços especializados, a visita de profissionais da saúde, os espetáculos públicos.

O termo já aparecia em documentos e relatos de viagens da primeira metade do século XIX, mas apenas como sinônimo de comércio de tropas. Foi justamente a partir do aumento da quantidade de animais em trânsito por Sorocaba, registrado entre os anos de 1853 e 1862, que a feira se consolidou como símbolo representativo da cidade, sendo definida como o conjunto de práticas urbanas relacionadas ao comércio de animais.

Essa percepção se relaciona à circunstância política e econômica da província em meados do século. A cafeicultura se espalhava rapidamente pelo oeste paulista, formando uma nova categoria de homens ricos e poderosos. A lavoura aumentava o consumo de muares para transporte, estimulando o mercado sorocabano.

Esse estímulo tornou mais nítida a distinção entre os grandes agricultores e os negociantes da província. Buscando equiparar essas categorias na sua representatividade política, os grandes negociantes sorocabanos aplicaram parte de seus rendimentos no desenvolvimento da lavoura do café, mas obtiveram pouco sucesso

devido à impropiiedade do solo. Na década de 1860, recorreram ao cultivo do algodão herbáceo como promessa de diversificação econômica, mas sem abandonar o comércio de tropas. Na década de 1870, a retomada do mercado internacional pelos Estados Unidos reduziu a produção sorocabana ao consumo regional.

Essas investidas na produção agro-exportadora, identificadas no início do século com a cana-de-açúcar, mostra a disponibilidade de capital proveniente do comércio de animais. Nas décadas de 1850 – 60, devido o aumento da demanda de muares e intensificação do comércio local, esse excedente pôde garantir iniciativas particulares mais caras e ousadas, como a instalação de uma fábrica de tecidos em 1852, a primeira da província, e de uma manufatura de tecidos de seda na mesma época, que talvez pela insuficiência técnica, manteve-se como indústria doméstica.<sup>1</sup>

Entre 1870 - 75, permitiu a construção da ferrovia local, e na década seguinte, a diversificação comercial da cidade.

A elite sorocabana, embora preocupada em se fazer representar pelos valores culturais de uma sociedade agrícola e escravocrata, garantia sua riqueza e prestígio local através do comércio. Na década de 1860, D'Abreu Medeiros mostrou de uma forma caricatural a dependência econômica de diversas categorias urbanas à feira de animais, revelando, com ironia, os símbolos de refinamento social da elite sorocabana – linguajar rebuscado, roupas luxuosas e gestos aristocráticos – enquanto máscaras da verdadeira herança cultural da população: a de homens rústicos, cuja fortuna se fizera através da prática comercial.

A aceleração dos melhoramentos urbanos nessa época mostra a valorização da imagem não só da cidade, mas também da população sorocabana. A cidade recebeu melhorias para tornar reconhecida e respeitada a elite local: não foi por acaso que, também em meados do século, proliferaram os sobrados na cidade, símbolos do enriquecimento urbano.<sup>2</sup> A elite buscava revestir a cidade de requinte, já que as grandes fortunas estavam ali concentradas, e não nas propriedades agrícolas. A cidade era o seu lugar de representação: por esse motivo é que, em conjunto com a intensificação do trânsito de tropas em meados do século, foram implantadas diversas melhorias que incrementaram a paisagem urbana.

O comércio de animais, enquanto atividade de maior expressão na economia provincial, foi garantido durante todo o Império, mesmo com a orientação dos

---

<sup>1</sup> Essas iniciativas partiram, respectivamente, de Manoel Lopes de Oliveira e Francisco de Paula Oliveira e Abreu, ambos negociantes na cidade.

<sup>2</sup> Entre os 18 sobrados existentes na cidade no século XIX, apenas três tinham sido construídos no XVIII. PRESTES, Lucinda Ferreira, op. cit., p. 162.

usos da cidade para trânsito e parada de tropas nas últimas décadas. Ele assumiu, então, formas de representação que o adequaram ao caráter do desenvolvimento urbano. Foi nesse contexto que diversas atividades urbanas mais freqüentes em período de feira passaram não só a identificar esse evento, mas a *significá-lo*.

A descrição de D'Abreu Medeiros, publicada em 1864 mas escrita anos antes, como nos mostra Zaluar, é exemplar nesse sentido. Ele dedicou nove páginas de **Curiosidades Brasileiras** para esmiuçar as características do que chamou de “*feira de Sorocaba*”, apresentando a comercialização de tropas como pano de fundo. Interpretou a feira como um evento essencialmente urbano e fundamental para movimentar diversos setores da economia local, como a fabricação e comércio de artigos de montaria, de redes, de doces, etc. Relacionou, como seus tipos característicos, categorias urbanas como artistas, relojoeiros, retratistas, dentistas, “mascates”, “cometas”.<sup>3</sup>

Foi também nas décadas de 1850 – 60 que proliferaram as posturas da Câmara Municipal que regulavam o comércio urbano, principalmente nas práticas estimuladas pela afluência de visitantes em período de feira. Verificaremos, a seguir, como as atividades estimuladas pelo comércio de tropas e identificadas, num determinado momento, como representativas da feira de animais se relacionaram ao desenvolvimento urbano. Principiaremos analisando uma condição essencial para que o centro urbano pudesse abrigar, temporariamente, um contingente extra de população durante um evento anual que podia durar até dois meses, como lembrou Ubaldino do Amaral em 1870: a organização do abastecimento da cidade.<sup>4</sup>

### 3.1 - O ABASTECIMENTO URBANO

O abastecimento urbano foi uma das principais preocupações da administração municipal durante o Império. Se por um lado o comércio de animais

---

<sup>3</sup> O “mascate”, como já referido em outro ponto deste trabalho, era o comerciante ambulante que não residia na cidade. O “cometa” era o caixeiro de casas comerciais da Corte, que vinha à cidade em época de feira para descontar “letras” de negociantes. MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 20 – 28.

<sup>4</sup> AMARAL, Ubaldino do, Projectos de Estradas de Ferro, **O Sorocabano**, Sorocaba, 13 fev. 1870.



possibilitou o acúmulo de riquezas e a diversificação econômica, por outro arriscou o desequilíbrio da produção e comercialização de víveres.

No início do século XIX, a Câmara passou a implementar medidas de controle do comércio de gêneros, pois a vinda periódica de compradores e vendedores de animais arriscava desequilibrar o abastecimento local. Em 1805, aproveitando a reforma da casa de Câmara, mandou construir os quartos das "casinhas", para abrigar o comércio de víveres. Algum tempo depois, em 1813, estipulou o imposto de 160 réis pelo corte de rês no município, a fim de *"evitar o abuzo em que estão algumas pessoas de cortarem, e venderem rezes a titulo de charque"*, em prejuízo da cobrança de impostos no Registro local.<sup>5</sup>

Buscava, assim, estabelecer um controle sobre a comercialização de víveres. No entanto, a cobrança desse novo imposto não impediu o corte clandestino, e a taxa pelo aluguel das casinhas, estipulada desde 1805, afastou em vez de atrair os comerciantes de alimentos.

Esses problemas se agravaram na década de 1830, à medida que intensificava a passagem de tropas e Sorocaba se especializava no comércio redistribuidor de muares. Em janeiro de 1834, a Câmara elaborou um Regulamento especial para o funcionamento das "casinhas". Embora as Atas não tragam o texto desse Regulamento, os projetos de posturas propostos em dezembro de 1833 e janeiro de 1834 revelam o seu propósito: favorecer a produção local de gêneros e controlar o corte de reses.

Havia, desde fevereiro de 1832, uma postura que proibia a divagação de animais daninhos em terras lavradas, e o Relatório do Fiscal da Câmara em julho de 1834 mostra que vigorava uma postura que exigia o compromisso dos proprietários com a extinção de formigueiros nessas terras.<sup>6</sup>

Em janeiro de 1834, a Câmara também elaborou um Regulamento especial para o "talho de carne", ampliando as atribuições do respectivo arrematante do imposto municipal sobre reses.<sup>7</sup> Pretendia, com isso, inibir o corte clandestino e controlar o abastecimento de carne.

Era um momento de desarticulação do abastecimento da região. A produção de gêneros estava, então, ameaçada pela evasão de lavradores, atraídos pela

<sup>5</sup> Edital da Câmara Municipal para cobrança de vários impostos – 4 de janeiro de 1813. Documentos antigos e cartas, Gabinete de Leitura Sorocabano, carta n. 4.

<sup>6</sup> "Sessão Ordinaria de 14 de Julho de 1834. Presidencia. do Sr. Nepomuceno". Anais..., MHS, livro 16, fôlio 4 v.

<sup>7</sup> "Sessão Ordinaria de 10 de Janeiro de 1834. Presidencia. do Sr. Nepomuceno". Anais..., MHS, livro 14, fôlio 54 f.

possibilidade de enriquecimento com o trato e a venda de animais. O comércio urbano, incrementado pelo afluxo periódico de população e fixação de novos moradores, exigia um abastecimento especialmente eficaz durante a intensa comercialização de tropas na região. Durante a feira de 1834, realizada entre abril e maio, faltou gêneros no mercado local. Essa situação provocou a importação de alimentos, favorecendo a ação de “atravessadores”, que interceptavam cargas antes de entrarem na vila para vendê-la a um preço maior à população ou aos próprios comerciantes locais.

Na tentativa de solucionar o problema, a Câmara elaborou em julho desse mesmo ano uma postura para garantir o abastecimento local, em que determinava:

*“Art. 1º. Todo o individuo mais de 20 ã., e menor de 50, q. abitão em seus cittyos dentro do dstricto deste Municipio serão obrigados a plantar um só alq. de milho, e uma qta. de feijão, nas estações uteis da Produção. Art. 2º Igual onus se multiplicará pelos paes de familias agricolas da proporção de qtos. Filhos maior de 20 ã., e menor de 50, ou diferentes q. habitão conjunctamte. no mesmo cittyo – Art. 3º Todo o official de Quarterão em tempo uteis de semear declararão Editaes em seus respectivos quarterões, e precederão vestorias multando a todo aqlle. Individuo q. ã. ouver cumprido com o Art. 1º, e 2º em 1\$ rs. pª os coffres da municipalidade, e em duplo nas reincidencias”<sup>8</sup>*

A postura pretendia assegurar a produção de gêneros conforme o número dos habitantes das áreas de lavoura, independente de outros ofícios que pudessem exercer. Era uma forma de impor o compromisso dessa população com o abastecimento do município.

Mas era de difícil aplicação, pois o texto não distinguia homens e mulheres, e nem especificava a atitude a tomar em relação aos moradores ausentes na época da semeadura. Por essa razão, a Câmara foi obrigada a reelaborar a postura em janeiro de 1835, seis meses mais tarde, convertendo-a na seguinte determinação:

*“11. Todo o proprietario de predio rural com terras lavradas é obrigado a plantar annualme. Nas mmas. Meio Alqr. de milho, meia 4ª de feijão, e isto se entenderá pr. Cada pessoa do sexo masculino residente em huma mma. Caza, sendo maior de 17 annos e menor de 50, não se achando ausente, ou enfermo em tempos das plantações. Os contraventores pagarão 1\$ rs. de multa, e o duplo na reincidencia, pª execução deste Artigo se observará o sege.: § 1º o Inspector de Quarterão fim do tempo das plantações procederá o exame no seu Dstricto, e dará conta aos Fiscaes*

<sup>8</sup> “Sessão Ordinaria de 12 de Julho de 1834. Presidencia. do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólio 3 f.

*respectivos, ou omissão deste Art. § 2º O Inspector q. não cumprir com os respectivos exames no seu Districto digo exame, será multado em 4\$ rs.*<sup>9</sup>

A reforma da postura mostra as principais dificuldades no controle da produção de gêneros: a predominância do milho sobre as demais plantações, principalmente sobre o feijão – note-se que em 1834, a postura permitia o plantio de um só alqueire de milho, e seis meses depois de apenas meio alqueire –; a evasão de agricultores do sexo masculino e em idade produtiva; o comprometimento dos Inspetores de Quarteirão, responsáveis pela vistoria, com os interesses da comunidade, à qual se ligavam por laços de parentesco ou compadrio, dificultando a aplicação da postura.

Em março de 1835, o fiscal enviou à Câmara uma representação *“queixando-se dos Inspectores de Quarterões lhe não terem dado denúncias sobre infracções de Posturas”*.<sup>10</sup> Dentre elas, aquela recentemente aprovada sobre produção de gêneros de lavoura.

Em vista da reclamação, a municipalidade enviou um ofício ao juiz de paz da vila, exigindo que fizesse cumprir as determinações legais relativas ao policiamento a cargo dos Inspetores de Quarteirão.<sup>11</sup> Mas a solicitação não garantiu a aplicação efetiva da postura.

Nos anos seguintes, a municipalidade compreendeu que o controle do abastecimento seria mais eficaz regulando não a produção de alimentos na região, mas a entrada indiscriminada de gêneros importados no mercado. Na sessão de 31 de janeiro de 1835, criou o imposto de 40 réis *“por cada medida de vinho, vinagre, agoa arde. do Reino, genebra, azeite doce, e outros quaesquer licôres entrados no município”*.<sup>12</sup>

Nos anos seguintes, com a especialização de Sorocaba no comércio redistribuidor de tropas, a evasão dos lavradores e o aumento da demanda por viveres em época de comercialização intensa de animais, estimularam mais ainda a importação de gêneros, arriscando a perda de controle da municipalidade sobre o abastecimento local. A ação dos “atravessadores” passou a significar uma ameaça não só à população,

<sup>9</sup> “Sessão Extraordinaria de 31 de Janrº de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 63 f.. Os Fiscais a que o texto se refere eram o da Câmara de Sorocaba e o da freguesia de Campo Largo, criada em 1826.

<sup>10</sup> “Sessão Extraordª de 26 de Março de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 80 v.

<sup>11</sup> “Secção Ordinaria de 10 de Abril de 1835. Presidª do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 82 f.

<sup>12</sup> Esses impostos, segundo o texto da postura, confirmavam a cobrança estipulada pelos antigos Provimientos da Câmara Municipal. “Sessão Extraordinaria de 31 de Janrº de 1835. Presidencia do Sr. Nepomuceno”. Anais..., MHS, livro 16, fólho 63 f.

mas principalmente aos comerciantes estabelecidos na vila, que tinham seus interesses representados na Câmara Municipal.

A solução para o problema exigia medidas mais enérgicas e reguladoras do comércio de víveres, que garantissem privilégios aos comerciantes locais sem desequilibrar o abastecimento. A primeira providência foi garantir à Câmara uma vantagem maior sobre o comércio de carne verde. Se por um lado a comercialização de tropas afetava a produção de gêneros, atraindo mão-de-obra das lavouras e aumentando a demanda de alimentos durante a feira, por outro favorecia o abastecimento de carne pela facilidade de obtenção do produto. Em julho de 1845, a Câmara propôs o aumento do imposto sobre o corte de reses para 320 réis<sup>13</sup>, e dois anos mais tarde, deu impulso ao projeto de construção de um Matadouro Público, na margem do rio Sorocaba, para melhor controlar a venda da carne. Em maio de 1846, reelaborou o Regulamento para o Rendimento das Casinhas, estipulando novos impostos: reduziu a cobrança sobre o gado para corte de 320 para 200 réis por cabeça, elevou a taxa de 80 para 120 réis por arroba de fumo e estipulou, para as demais mercadorias, a cobrança de 80 réis pela entrada nas "casinhas".<sup>14</sup>

Também impôs prazos para a permanência de comerciantes naqueles quartos: seis dias aos que residissem no município e dez dias para os de outras partes. Proibiu, ainda, *"atravessar-se os efeitos depositados nas Casinhas, ou ali xegando, para tomar a vender: bem como ir atravessar, ou arrematar os efeitos antes de entrar para a Cidade, e percorrer as ruas"*.<sup>15</sup>

Essas medidas buscavam garantir o abastecimento da cidade sobretudo em época de feira. Mas na década seguinte, a ação dos "atravessadores" se tornou mais intensa, em aproveitamento do número crescente de vendedores e compradores de tropas na região. Houve carestia de gêneros, muitas vezes alimentadas pelos próprios comerciantes da cidade, que combinando com "atravessadores" de outras partes, faziam aumentar o valor de venda da mercadoria.

Essa situação arriscava a perda do controle da Câmara sobre o abastecimento, e por esse motivo foi estabelecida, em 1854, uma praça provisória de

---

<sup>13</sup> "6ª Sessão Ordinaria a 31 de Julho de 1845. Presidª do Sñr. Barros". Anais..., MHS, livro 38, fôlio 5 f.. A postura foi aprovada em setembro desse mesmo ano. "Sessão Extraordrª a 11 de Setembro de 1845. Presidª do Sñr. Barros". Anais..., MHS, livro 38, fôlio 6 v.

<sup>14</sup> A redução do imposto sobre corte de reses possivelmente não vigorou por muito tempo. O Código de Posturas de 1865 confirma a cobrança corrente de 320 réis por cabeça de reses levada ao abate. **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., art. 147.

<sup>15</sup> "4ª Sessão Ordinaria de 6 de Maio de 1846. Presidª do Sñr. Barros". Anais..., MHS, livro 38, fôlio 29 v.

Mercado em Sorocaba, com regras mas específicas sobre o comércio de víveres. Determinou-se, então, uma quantidade máxima de cada qualidade de gênero comercializado no Mercado – um cargueiro apenas –, e para melhorar a fiscalização, transferiram-se as “casinhas” para um único prédio: o antigo “talho de carne”, no largo de Santo Antonio.<sup>16</sup>

As medidas não impediram, no entanto, a ação dos “atravessadores” nos subúrbios e entradas da cidade. Além do mais, a nova localização do Mercado Provisório não agradou nem os comerciantes, nem os moradores, talvez porque, situado na entrada da cidade, favorecesse a interceptação de mercadorias. Não foi possível recuperar a data exata em que o Mercado voltou a funcionar nos antigos quartos da rua do Comércio, pois não foram encontradas as Atas referentes ao período entre novembro de 1856 e outubro de 1864. Sabe-se que na década de 1860 já funcionava, há tempos, nas “casinhas”.

Essa era uma época de trânsito intenso de tropas e feiras concorridas em Sorocaba, tornando particularmente sensível a questão do abastecimento da cidade. O maior problema não era a escassez de víveres, mas a vantagem que dela tiravam os especuladores. Os gêneros importados, como o arroz, a farinha de trigo, o café, o sal, o polvilho, as batatas e o açúcar eram os que mais sofriam a ação dos “atravessadores”, que escondiam os carregamentos fora da cidade para provocar carestia e conseqüente elevação de preços.

A organização da Praça de Mercado provisória em 1854, embora tentasse evitar o monopólio sobre a venda de mercadorias, não impediu que comerciantes estabelecidos com lojas interceptassem cargueiros e controlassem a venda de gêneros importados, nem que “atravessadores” agissem fora dos limites da cidade. Essa situação, embora contrária aos interesses dos moradores pobres, era vantajosa sobretudo para os grandes negociantes, que tinham poder de compra sobre as mercadorias importadas e em mãos de intermediários. Por esse motivo, a Câmara buscou soluções paliativas para o problema, regulando apenas a venda no Mercado público. Na década de 1860, porém, a pressão de setores populares pela regularização do abastecimento urbano exigiu da Câmara maior rigor no combate aos “atravessadores”. O **Código de Posturas** aprovado em abril de 1865 trouxe dois novos artigos, que prometiam:

*“art. 113° A Camara estabelecerá uma praça de mercado para os diferentes generos, depois do que ninguem poderá comprar para revender, senão depois de estarem expostos á venda ao povo, por 2 horas, na praça do mercado. Os infractores serão multados em*

<sup>16</sup> “1ª Sessão Ordinaria de 9 de Janeiro de 1854. Presidencia do Sr. Ferreira Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 13 f.

6\$ e 3 dias de prisão. A Camara dará regulamento para a praça do mercado, onde se designarão as pessoas obrigadas a entrar para ella.

Art. 114° Os que desde já atravessarem generos alimenticios, fazendo monopolio delles para revender ao povo, indo atravessallos nos suburbios, roças, ou ao chegar á Cidade, e mesmo dentro della, serão multados em 30\$ e 5 dias de prisão, e o dobro nas reincidencias.<sup>17</sup>

O tempo de exposição obrigatória dos gêneros no Mercado passou a ser extremamente curto – apenas duas horas –, não dando condição suficiente para a população se abastecer. Em contrapartida, favorecia o monopólio e a elevação de preços, na medida em que, passadas as duas horas, as mercadorias podiam ser vendidas a negociantes estabelecidos com lojas na cidade. A única prática condenada era a especulação com gêneros não entrados no Mercado.

Obviamente, essas determinações não eliminaram os problemas de abastecimento, e já em dezembro de 1866, **O Araçoiaba** denunciava os “atravessadores” de gêneros como responsáveis pela carestia e conseqüente elevação de preço dos víveres.<sup>18</sup>

A atitude da Câmara Municipal em relação a essas acusações era, geralmente, de indiferença. Os negociantes da cidade tinham seus interesses representados na municipalidade, e por esse motivo a organização definitiva da praça de Mercado e sua respectiva regulamentação foram adiadas. Em 1871, o novo **Código de Posturas** eliminou a obrigatoriedade da exposição de gêneros no Mercado e determinou, apenas, a proibição de “*atravessar generos alimenticios na cidade, suburbios, ou roças, fazendo delles monopolio para vender ao publico*”, impondo multas severas: “30\$ (...) e 5 dias de prisão”.<sup>19</sup>

Não estabelecia os critérios para avaliar as condições da especulação, e por esse motivo a determinação foi considerada letra morta. Em dezembro de 1873, ainda sem um Regulamento específico para o Mercado, o **Ypanema** cobrou da Câmara Municipal a aplicação desse artigo de postura, argumentando que “*não nos consta que as penas d’esse artigo tenham sido applicadas a alguns negociantes d’esta cidade, que vão esperar sempre os vendedores nas estradas como aconteceu ainda hontem, segundo nos consta, com uma carregação de feijão que vinha de Itapetininga*”.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., arts. 113, 114.

<sup>18</sup> Noticiario, **O Araçoiaba**, Sorocaba, 30 dez. 1866.

<sup>19</sup> **Codigo de Posturas...**[1871], op. cit., art. 68.

<sup>20</sup> Noticiario, **Ypanema**, Sorocaba, 1° dez. 1873.

A acusação sugere a proteção da Câmara a negociantes da cidade, que comercializavam gêneros importados em suas lojas, sem passar pelo Mercado. Em outras palavras, mostra que a regulamentação do comércio de víveres buscava, sobretudo, garantir os rendimentos à cidade, condenando os “atravessadores” vindos de fora mas permitindo o monopólio por comerciantes locais.

Na segunda metade da década de 1870, após a inauguração da ferrovia, foi preciso estipular condições mais rigorosas para o comércio de gêneros importados, devido à facilidade de importação pela estrada de ferro. Em 1877, foi elaborado um Regulamento especial para a praça, ainda provisória, de Mercado, dotando-a de uma administração própria e diretamente subordinada à Câmara. Dela faziam parte um administrador e um ajudante, escolhidos pelo conjunto dos vereadores e supervisionados pelo Fiscal da Câmara.

A principal determinação desse Regulamento foi a exposição obrigatória de todo gênero importado entrado no município primeiramente no Mercado, por doze horas seguidas. Somente após esse período é que poderia ser vendido pelas ruas, desde que o importador estivesse munido de bilhete de saída do Mercado, expedido pelo seu administrador. Mas, ainda assim, não poderia vender para negociantes estabelecidos com lojas na cidade, nem em grandes quantidades que arriscassem a revenda. O Regulamento previa multas de 10\$000 e três dias de prisão aos contraventores, e proibia expressamente a compra de gêneros fora dos limites da cidade sem apresentação do bilhete de saída.<sup>21</sup>

No entanto, o rigor do Regulamento parece não ter afetado os interesses dos grandes negociantes da cidade. Em dezembro de 1877, seis meses após a sua aprovação, o *Colombo* publicou um extenso artigo de abertura, acusando a Câmara de desobedecer suas próprias determinações e permitir que empregados seus, inclusive alguns vereadores, tirassem proveito da interceptação e monopólio sobre a venda de gêneros dentro do Mercado.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Nesse último caso, a pena era mais severa: 20\$000 e 5 dias de prisão. **Regulamento para a praça do mercado provisória de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Popular, 1877, art. 19.

<sup>22</sup> “A incuria da edilidade de Sorocaba pelos interesses municipaes; e a indiferença com que encara o completo abandono em que se conserva a Praça do Mercado desta cidade nos resolveram a escrever (...) sobre o inqualificavel procedimento, que, a este respeito, têm tido esta corporação (...)

*Não se riscou ainda da memoria dos habitantes de Sorocaba, o louvavel procedimento que teve a Camara Municipal desta cidade, quando, querendo dar um golpe decisivo no terrivel monopolio que começava a influir na venda de todos os generos alimenticios, determinou que aquelles que trouxessem seus generos só poderiam vender na Praça do Mercado, visto que muito caros tornavam-se elles para os consumidores, que já eram obrigados a compral-os aos atravessadores,*

Em setembro de 1878, o **Ypanema** denunciou o monopólio sobre a venda de arroz por comerciantes estabelecidos na cidade, que em sociedade com intermediários interceptavam cargueiros nas estradas. Acusou, ainda, o descuido do administrador do Mercado e do Fiscal da Câmara em cumprir o Regulamento.<sup>23</sup>

Em janeiro de 1880, comentando a posse do novo Fiscal da Câmara e seu empenho na aplicação do Código de Posturas, o mesmo periódico ponderou que

*“O atravessamento de generos, que já era o nosso mal sem cura; não sendo bastante o mercado para vedar parece que deve agora perder as suas prerogativas, em vista da energia que tem empregado n’esse sentido o nosso amigo”.*<sup>24</sup>

A expectativa de uma fiscalização mais eficiente mostra a falta de cumprimento do Regulamento. A própria burocracia a que o Mercado estava sujeito favorecia a interferência direta de setores envolvidos com a importação de gêneros. Apesar da criação do cargo de administrador do Mercado e da atribuição à ele de responsabilidades exclusivas, tais como a fiscalização da qualidade dos gêneros, a marcação do tempo de exposição da mercadoria e a expedição do bilhete de saída, a instância maior da regularização do Mercado, após a Câmara, era o Fiscal. Era ele o responsável pela fiscalização dos carregamentos antes de entrarem para o Mercado. Por ser cargo de nomeação direta da municipalidade, facilitava a interferência desta sobre aquela administração.

A população conhecia a falta de autonomia do administrador no combate à ação dos “atravessadores”, e quando reclamava da carestia ou alta de preços, dirigia as críticas ao Fiscal. Em março de 1881, um leitor publicou no **Diário de Sorocaba** uma nota em que pedia:

*“Ao Sr. Fiscal  
Abra os olhos, que de noite conduzem generos que compram nos ranchos, até mesmo em carrocinhas, quando nada menos galinhas, em pequeno numero de – 250.*

---

*que para obterem lucros fabulosos, não duvidavam caminhar grandes distancias para os ir buscar (...)*

*Os beneficos resultados (...) infelizmente até hoje não appareceu, porque a actual edilidade, em prol de seus interesses partidarios, não duvida sacrificar as questões mais vitaes e de maior alcance para o municipio (...)*

*[No Mercado] se encontram os atravessadores; e o que mais é, os proprios empregados da Camara, segundo dizem, desobedecendo formalmente as suas determinações e procurando desvirtuar o fim, util e proveitoso com que as cidades mais cultas do mundo, criam estes grandes e importantes emporios”. Colombo, Sorocaba, 8 dez. 1877.*

<sup>23</sup> Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 18 set. 1878.

<sup>24</sup> Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 22 jan. 1880.



*Cidadões, o Código de Postura é desconhecido até pelo fiscal*.<sup>25</sup>

Nessa época, a situação da Câmara Municipal era de dependência do capital particular. Ela arrastava dívidas vultosas contraídas nos anos anteriores para a realização de diversas obras públicas. Entre os seus credores, estavam grandes negociantes, que teriam seus interesses comprometidos pela efetiva aplicação do Regulamento do Mercado.

A municipalidade, buscando uma medida paliativa para combater os “atravessadores” sem comprometer esses interesses e ainda garantindo rendimento ao cofre municipal, reformou o Regulamento para o Mercado em setembro de 1881, instituindo regras mais rigorosas sobre o comércio de gêneros realizado por importadores sem loja estabelecida. Criou taxas obrigatórias para cada carro, carroça ou cargueiro descarregado no Mercado – 2\$000, 1\$000 e \$200 respectivamente – e aumentou o tempo de exposição da mercadoria, de 12 para 24 horas. Também instituiu uma taxa extra para a permanência do importador no quarto do Mercado, após ter obtido bilhete de saída: \$400 por noite. Ainda sujeitou as “*carroças, cargueiros, carros, tabuleiros e carroças puchadas á mão, que venderem quitandas, verduras, leite, óvos, fructas e doces (...), dispensados de entrar para o mercado*” ao imposto anual de 20\$000 para os carros e carroças, 10\$000 para os cargueiros e 5\$000 para os tabuleiros e carroças de mão.

Ainda determinou o controle dos preços dos gêneros dentro do Mercado, os quais nunca poderiam ultrapassar o cobrado nos últimos três dias, impondo para isso a pena máxima permitida às Câmaras Municipais: 30\$000 e oito dias de prisão.<sup>26</sup>

A consequência imediata dessa reformulação foi o afastamento dos importadores, que passaram a preferir os mercados vizinhos, provocando carestia e conseqüente alta de preços. Em fevereiro de 1882, o **Diário de Sorocaba** publicou uma crítica ao Regulamento recentemente aprovado, em que ponderava:

*“Não há duvidar da boa intenção com que foi elaborado esse regulamento no sentido de favorecer a população, com especialidade a parte menos abastada d’ella; mas é também verdade que algumas de suas disposições são por demais coercitivas e quasi vexatorias dos direitos dos importadores (...). Já temos ouvido muitas queixas de pessoas (...) que attribuem á alta dos preços que tem tido certos generos (...) ao facto de não quererem os importadores sujeitar-se ás rigorosas imposições que*

<sup>25</sup> Ineditoriaes, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 24 mar. 1881.

<sup>26</sup> Regulamento para a praça do mercado da cidade de Sorocaba. In: **Código de Posturas...**[1882], op. cit., arts. 6, 7, 9, 19.

*lhes faz o alludido regulamento e preferirem levar seus generos aos mercados visinhos*<sup>27</sup>

Da mesma forma que os importadores, os negociantes locais, para fugir ao pagamento das taxas, passaram a levar suas mercadorias para vender em outros pontos fora da cidade, dando-as em consignação a mercadores ambulantes.<sup>28</sup>

A população conhecia esses abusos e muitas vezes os denunciava nos jornais locais, mas isso não era suficiente para mudar o estado de coisas. O Regulamento parecia ter sido feito apenas para roceiros e comerciantes de fora: os negociantes estabelecidos com lojas na cidade sempre encontravam uma brecha para tirar vantagem do comércio de gêneros importados. E com a conivência da Câmara Municipal.

Num único aspecto a municipalidade foi contrária aos interesses desses negociantes: a adoção de um mesmo padrão de medida, tanto para as lojas quanto para o Mercado. Desde 1880 que, neste último, um alqueire era medido pelo volume de 40 litros, enquanto nas casas de comércio era pelo de 50 litros. Essa diferença representava um rendimento maior ao comerciante do Mercado, pois vendia pelo mesmo preço uma quantidade menor de grãos. Além do mais, criava desvantagem para o negociante da cidade, que podia arrematar mercadorias já entradas no Mercado pelo padrão nele corrente, e não no seu.

Essa incompatibilidade não era considerada ilegal, pois não havia texto de lei que determinasse o uso dos mesmos padrões para o Mercado e para as casas comerciais da cidade. Ela era entendida como uma *"tolerancia admittida"*, segundo esclarece o artigo 151 das **Alterações e Aditivos ao Código de Posturas de 1882**, aprovados em março de 1887.<sup>29</sup> Nas correições da Câmara, o aferidor usava dois padrões: um para o Mercado, outro para as lojas.

Por três vezes, entre 1880 e 1889, os negociantes enviaram à Câmara um abaixo-assinado solicitando a adoção do padrão de 50 litros pelo Mercado, mas em todos

<sup>27</sup> **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 22 fev. 1882.

<sup>28</sup> Essa prática foi denunciada pelo **Diário de Sorocaba** logo em março de 1882, seis meses depois da reforma do Regulamento e logo após a transferência das "casinhas" para o largo de Santo Antonio, em edifício provisoriamente adaptado para esse fim. Segundo a nota publicada por um leitor, *"não há atravessador que (...) deixe de percorrer diariamente as entradas da cidade e arrabaldes, para atravessar os generos que se destinam ao Mercado. Outros, negociantes de grosso tracto, enviam para mais longe os seus prepostos com o fim de guiarem-lhes carregações á consignação, evitando d'est'arte a entrada dos generos para o Mercado"*. Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 2 maio 1882.

<sup>29</sup> Nesse artigo, a Câmara regula a cobrança de impostos pela aferição de pesos e medidas, e determina que *"o aferidor não poderá aferir pezos ou medidas, cuja diferença seja maior que a*

eles não foram atendidos.<sup>30</sup> Era de interesse da municipalidade que o Mercado se firmasse como instituição voltada ao benefício público. Assim, desviava a atenção sobre os negociantes que atravessavam gêneros importados.

Dentro das determinações do Regulamento de 1881, a tolerância ao uso do padrão de 40 litros era como uma sanção aos importadores, servindo para estimulá-los a virem ao Mercado. Mas era pouco. Para assegurar a sua vinda, a Câmara propôs em abril de 1883 a reforma do Regulamento, reduzindo o tempo de permanência dentro do Mercado e diminuindo os impostos sobre as mercadorias entradas.<sup>31</sup> No entanto, a reforma não foi aprovada pelo governo provincial, e teve que esperar a vereança seguinte, iniciada em 1887, para ser novamente proposta.

O novo Regulamento foi aprovado em março de 1887, e trouxe mudanças importantes, como a abolição dos impostos sobre as mercadorias entradas no Mercado, a redução drástica do tempo de permanência – de 24 para apenas 4 horas – e a liberação do uso de frações de medidas para a venda a varejo, conforme o interesse do comerciante.<sup>32</sup>

Essas alterações davam vantagens aos importadores e, indiretamente, aliviavam as perdas dos negociantes da cidade, que podiam arrematar, àqueles, cargas quase completas após as quatro horas de exposição obrigatória no Mercado. Eram medidas para equilibrar os interesses das diversas ordens de comerciantes.

Se o abastecimento de gêneros alimentícios preocupava a Câmara pela dependência das importações, a venda de carne preocupava pela dificuldade de controlar o corte clandestino de reses. À medida que aumentava o volume de tropas passadas pela região, tornava-se mais difícil regular esse comércio apenas pela cobrança do imposto municipal. Em junho de 1855, a municipalidade pôs em execução um

---

*tolerancia admittida, e nem temos incompletos". Alterações e additivos ao Código de Posturas Municipaes de Sorocaba, São Paulo: typ. Jorge Seckler, 1887, art. 151.*

<sup>30</sup> A primeira vez foi em outubro de 1880, com 49 assinaturas; a segunda vez, em outubro de 1883 com 104 assinaturas; a terceira, em fevereiro de 1889, com 53. "Acta da 6ª Sessão ordinaria da Camara em 9 de Outubro de 1880. Presidencia do Sr. Camargo". Anais..., MHS, livro 105, fôlio 35 v.; "Acta da 3ª Sessão ordª da Camª Mal. de Sorocaba ao 20 de Outubro de 1883. Presidcia. do Sr. Tene. Corel. Olivª Machado". Anais..., MHS, livro 114, fôlio 71 f.; "Acta da 6ª sessão ordª da Camª Mal. da cide. de Sorocaba aos 12 de Fevrº de 1889. Presidcia. do Sr. Tente. Cel. França". Anais..., MHS, livro 145, fôlio 26 v.

<sup>31</sup> "Acta da 2ª Sessão ordª da Camª Municipal em 23 de Abril de 1883. Presidcia. do Sr. Tene. Cel. Olª Machado". Anais..., MHS, livro 114, fôlio 46 f.; "Acta da 3ª Sessão ordª da Camª Municipal aos 24 de Abril de 1883. Presidcia. do Sr. Tene. Corel. Olivª Machado". Anais..., MHS, livro 114, fôlio 49 v.

<sup>32</sup> O artigo 12 determinava: "não são obrigados os importadores a vender seus generos em fracção menor de 10 litros, os que forem de medida, de 4 k. os que forem de pezo, e de unidade inteira os que forem de contar-se; e bem assim a vender seus generos por qualquer preço contra a sua

Regulamento especial para o Matadouro, em sinal de reconhecimento ao vereador que o idealizou, o qual havia falecido recentemente.<sup>33</sup> A proposta não havia sido discutida pelos vereadores, nem sequer apresentada em sessões anteriores. Não há nem mesmo a transcrição do texto desse Regulamento. Foi possível recuperar apenas uma sua determinação, relativa à obrigatoriedade do corte de reses exclusivamente no Matadouro ou em lugares licenciados pela Câmara.<sup>34</sup>

A partir da década seguinte, o Regulamento para o Matadouro foi reduzido a um capítulo do Código de Posturas, sendo considerado um item da organização urbana. As novas imposições sobre o corte de reses e a venda de carne aprovadas em 1865 mostraram que a preocupação central era adequar essas práticas aos preceitos de higiene da época e à modernização do ambiente urbano.

Nessa ocasião, a Câmara reformulou o Regulamento no sentido de impedir que, por falta de cuidados de limpeza, novas epidemias, como a de varíola em 1863, se alastrassem pela cidade. Estabeleceu regras de higiene para o corte de reses, constituiu o Matadouro como único lugar público permitido para matança de gado e obrigou os açougues particulares à licença anual de 3\$000.<sup>35</sup>

Ainda determinou a adoção de medidas higiênicas na exposição das carnes e impôs multas ao corte de reses doentes e venda de carne estragada, bem como à falta de asseio no Matadouro e açougues.<sup>36</sup>

Os Códigos de Posturas de 1871 e de 1882 confirmaram, em linha geral, essas determinações. Era encarregado da sua aplicação o Fiscal da Câmara, e ainda havia um zelador do Matadouro desde 1873, que cuidava da limpeza e ordem das instalações.

Além da carne de boi, se consumia em quantidade relevante a de porco. Ao mesmo tempo que a municipalidade impôs regras de higiene para o Matadouro, proibiu a criação dessa espécie e determinou locais específicos para a sua venda dentro da cidade. Em 1865, estipulou o imposto de 200 réis por porco vivo ou morto, quer entrasse para as "casinhas" ou não.<sup>37</sup> Em 1871, igualou esse imposto à cobrança estipulada às reses conduzidas ao corte, a qual, por esse motivo, foi reduzida de 320

---

*vontade, ficando todavia estabelecido que a base dos preços será a cotação última ou das últimas vendas feitas no Mercado". Alterações e aditivos...*[1887], op. cit., arts. 4, 12.

<sup>33</sup> "Sessão extraord<sup>a</sup> em 18 de Junho de 1855. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 99 v.

<sup>34</sup> "6<sup>a</sup> Sessão ord<sup>a</sup> em 9 de Julho de 1855. Prezid<sup>a</sup> do Sr. Santos". Anais..., MHS, livro 53, fólio 104 v.

<sup>35</sup> *Posturas da Camara Municipal...*[1865], op. cit., arts. 20, 22.

<sup>36</sup> *Idem*, arts. 21, 23, 24, 25, 26, 28.

<sup>37</sup> *Posturas da Camara Municipal...*[1865], op. cit., art. 147.

para 300 réis<sup>38</sup>, mas só no final da década seguinte é que proibiu o corte livre e organizou o Matadouro de porcos, ao lado do Matadouro Municipal.<sup>39</sup>

Houve, portanto, maior cuidado da Câmara em regular a importação de gêneros de lavoura do que o corte e comércio de carne no município, pois aquela atividade, mais do que esta, arriscava a perda do controle sobre o abastecimento. A Câmara agiu conforme os interesses dos negociantes da cidade, limitando a ação dos importadores vindos de fora e tolerando os abusos daqueles.

Comparando as datas de aprovação dos primeiros Regulamentos para o Mercado – de 1834, de 1846 e de 1854 – com os quadros 2 e 3, da arrecadação do Novo Imposto e da quantidade de animais passados pelo Registro, verificaremos que foram elaborados em épocas de intensa passagem de tropas. Esses Regulamentos ainda não concebiam o Mercado enquanto uma instituição reguladora do abastecimento, mas como instrumento político para a Câmara estender seu domínio, especialmente em períodos de feira, quando a carestia de víveres ameaçava a perda de rendimentos com a importação de gêneros. Por esse motivo, foram elaborados em conjunto com medidas de estímulo à produção agrícola.

Mas a dificuldade de aplicação dessas medidas, associada à especialização de Sorocaba no comércio de animais e à expansão urbana de meados do século, sugeriram uma nova conduta da Câmara em relação ao controle do comércio de víveres: o combate aos “atravessadores”. A primeira providência para inibir sua ação foi a transferência do Mercado para o antigo “talho de carne”, no largo de Santo Antonio, pois se esperava que a proximidade com as entradas da cidade facilitasse a fiscalização.

No entanto, o resultado foi inverso, e embora os grandes negociantes locais também fizessem uso da interceptação de gêneros em época de carestia, a concorrência com os “atravessadores” os preocupou, e o Mercado logo voltou a funcionar nas antigas “casinhas” da rua do Comércio.

Até a década de 1870, a Câmara atuou de forma comedida sobre o comércio de gêneros importados, provavelmente para assegurar as vantagens dos grandes negociantes da cidade. Até a instalação da ferrovia em 1875, ela não definiu condutas específicas para essa importação. Mas a partir de então, a rapidez e facilidade de comunicação com a capital passou a representar uma ameaça àqueles negociantes,

---

<sup>38</sup> **Código de Posturas...**[1871], op. cit., art. 1 § 4.

<sup>39</sup> A construção de um chiqueiro para porcos teve início em outubro de 1888, e alguns meses mais tarde já entraria em funcionamento. “Acta da 5ª sessão ord<sup>a</sup> da Cam<sup>a</sup> Mal. da cide. de Sorocaba aos 19 de Outubro de 1888. Presidcia. do Sr. Tente. Cel. França”. Anais..., MHS, livro 145, fólio 18 f.

pois atraía para a cidade importadores de diversas partes do município, arriscando a perda de controle sobre o comércio dos víveres.

A Câmara percebeu a importância de organizar o Mercado como um organismo do poder municipal destinado à regularização desse comércio. Não foi por acaso que a administração do Mercado foi criada em 1877, quando também foram estabelecidos critérios para a exportação pela estrada de ferro de gêneros produzidos na região e sujeitos a impostos municipais, como o fumo e o toucinho, encarregando o administrador do Mercado da autorização para o embarque.<sup>40</sup>

Os Regulamentos posteriores, de 1881 e de 1887, confirmaram e ampliaram essas determinações. Em 1881, o controle da exportação de gêneros pela ferrovia se tornou atribuição exclusiva do Fiscal, e as taxas de embarque foram revistas e aumentadas.<sup>41</sup> Em 1887, foi estipulada uma cobrança mais rigorosa: \$200 sobre cada “*sacca, ou jacá, ou qualquer pacote ou embalagem*” que contivesse gêneros de exportação pela ferrovia.<sup>42</sup> Também determinou condições especiais para a importação de víveres pela estrada de ferro, sujeitando-os ao imposto de \$200 por saca de “*100 litros para menos*” e os dispensando de entrar para o Mercado.<sup>43</sup>

Apesar da cobrança de impostos, essas imposições favoreceram grandes negociantes e comissários da cidade, que podiam importar quantidades ilimitadas de gêneros sem a obrigação de expô-los no Mercado. Era uma forma de estimular as trocas comerciais pela ferrovia e garantir os rendimentos municipais sobre a importação de gêneros, sem afetar sensivelmente os interesses dos grandes negociantes da cidade. Nos anos seguintes à inauguração da estrada de ferro, sentiu-se uma dificuldade em encontrar a real função do transporte ferroviário para o incremento urbano, já que a produção local do algodão decaía sensivelmente e o município não tinha uma produção agro-exportadora que justificasse aquela instalação. Nesse contexto, a importação e exportação de gêneros se tornou, nos anos imediatos à inauguração, o principal uso da ferrovia local.

Ao final do Império, acompanhando a expansão e a modernização urbana, buscou-se adequar o comércio de víveres a espaços e normas definidos. Sua

---

<sup>40</sup> A taxa para exportação pela ferrovia era paga ao Fiscal da Câmara, e estipulada da seguinte forma: 2\$000 por cargueiro e 10\$000 por carro carregado. **Regulamento para a praça do mercado...**[1877], op. cit., arts. 20, 21.

<sup>41</sup> O Regulamento manteve a taxa de 2\$000 por cargueiro, criou a de 10\$000 por carroça e dobrou aquela cobrada por carro: de 10 para 20\$000. Regulamento para a praça do mercado da cidade de Sorocaba. In: **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 15.

<sup>42</sup> Idem, art. 23.

<sup>43</sup> Idem, art. 25.

regulamentação passou a ser tratada como condição de progresso local. Isso significava a garantia de vantagens aos negociantes locais. O resultado foi a consolidação de duas ordens de abastecimento urbano: aquela centralizada no Mercado, com venda regulada pelo preço e quantidade e destinada à população pobre, e a realizada em casas comerciais particulares, voltadas para uma camada social mais privilegiada.

### 3.2 - O COMÉRCIO AMBULANTE

A especialização de Sorocaba numa economia mercantil tornou necessário o controle de certas práticas particularmente sensíveis a esse uso do centro urbano, ao longo do Império. A produção de alimentos da região, capaz de manter o núcleo até o início do século XIX, não foi suficiente para suportar os picos de consumo durante os períodos do ano de intensa passagem e comercialização de tropas. Muitos lavradores passaram a se ausentar de suas roças em época de plantio ou colheita, animados pela perspectiva de rendimentos com o trato e a venda de animais. Isso afetou a manutenção de um ritmo de produção e provocou a dependência à importação de gêneros de primeira necessidade, como o arroz e o feijão.

À medida que a vila se especializava na redistribuição de animais, atraindo novos moradores e recebendo contingentes cada vez maiores de compradores e vendedores de tropas, mostrava-se necessário equilibrar o abastecimento. A municipalidade trabalhou nesse sentido, buscando a princípio aumentar a produção local de alimentos. Fracassada a investida, empenhou-se em controlar a venda dos gêneros importados, sobretudo aquela realizada por comerciantes vindos de fora. Eles disputavam o mercado com os negociantes estabelecidos na cidade em época de trânsito intenso e de feira de animais.

A primeira ordem de comerciantes não domiciliados na cidade que sofreu regulamentação foi a de gêneros alimentícios. Dentre os importadores, a maioria era constituída por produtores e intermediários residentes nos bairros do entorno ou de outros municípios próximos. Em seguida, foram os "mascates" – comerciantes ambulantes não residentes na cidade – de fazendas secas, ouro, jóias, objetos de folha

de Flandres, louças, vidros. Eles vinham a Sorocaba principalmente nos meses de feira, e eram vistos pelos negociantes locais como usurpadores do mercado urbano.

Em 1845, a Câmara estipulou para eles um imposto anual de 10\$000 e a obrigação de tirar licença municipal para o exercício de sua profissão dentro do município, estabelecendo a pesada multa de 20\$000 e oito dias de prisão em caso de contravenção.<sup>44</sup> Era uma forma de estender o domínio da Câmara sobre um gênero de comércio até então nunca tributado e que proliferava em época de feira de animais, disputando o mercado com as casas comerciais da cidade.

Nos anos seguintes, a municipalidade especificou impostos conforme a mercadoria vendida pelos ambulantes. Em 1855, passaram a ser cobrados da seguinte maneira: 10\$000 aos comerciantes de fazendas secas, e 30\$000 aos *“que venderem ouro, e prata em obras, ou quaesquer quinquilharias pelas ruas”*.<sup>45</sup>

A cobrança não discriminava, no entanto, os comerciantes ambulantes domiciliados no município dos “mascates”. Aqueles se sentiam prejudicados por concorrerem, em igualdade de condições, com negociantes vindos de fora. É possível que, ainda na década de 1850, a Câmara tenha reformulado esses impostos, especificando valores diferentes para uma e outra categoria, mas a não localização das Atas entre 1856 e 1864 não nos autoriza a confirmar essa hipótese. A descrição da feira por D’Abreu Medeiros no início da década de 1860 dá destaque aos “mascates” como categoria representativa da cidade durante o evento, demonstrando que apesar das condições impostas pela Câmara, esses comerciantes concorriam em número expressivo.<sup>46</sup>

O **Código de Posturas** de 1865 marca, para aqueles residentes na cidade, impostos mais baixos do que os estipulados em 1855 aos comerciantes ambulantes em geral: 10\$000 anuais aos que *“venderem obras de folha de Flandres, figuras, ou trocarem imagens”*, 20\$000 anuais aos *“vendedores de fazendas seccas, prata, ouro e brilhantes pelas ruas”* e uma licença diferenciada de 100\$000 anuais cobradas aos *“mascates de joias de ouro, prata, brilhantes ou fazendas dentro do Município”*.<sup>47</sup> Essas disposições foram confirmadas pelo **Código** de 1871.<sup>48</sup>

<sup>44</sup> “6ª Sessão Ordinaria a 31 de Julho de 1845. Presidª do Sñr. Barros”. Anais..., MHS, livro 38, fôlio 5 f.

<sup>45</sup> Aditamento e reforma das posturas municipais: “Sessão extraordinaria em 15 de Fevrº de 1855. Prezidª do Sr. Coimbra”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 85 v.

<sup>46</sup> MEDEIROS, F. L. D’Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 21 - 23.

<sup>47</sup> **Posturas da Camara Municipal...**[1865], op. cit., arts. 153, 154, 155.

<sup>48</sup> **Código de Posturas...**[1871], op. cit., art. 2 §§ 5, 9.



A diferenciação da cobrança conforme o domicílio na cidade era uma forma de beneficiar os comerciantes locais. Em relação ao imposto cobrado às casas de comércio, ela era ainda maior. Em 1865, uma loja de fazenda seca pagava anualmente à Câmara apenas 3\$000, se instalada na cidade, e 2\$000 se em qualquer outra parte do município.<sup>49</sup> Em 1871, esses valores foram alterados para, respectivamente, 6\$000 e 5\$000.<sup>50</sup>

Mas a elevada licença de 100\$000 anuais não intimidou os “mascates”, que continuaram a disputar o mercado com os negociantes locais. É o que demonstra a não aprovação da postura municipal que obrigava o fechamento das lojas da cidade aos domingos, nas três ocasiões em que foi apresentada: 1852, 1867 e 1874.<sup>51</sup> A proposta dividia opiniões. Alguns achavam apropriado seguir o exemplo da Câmara Municipal da capital da província, que possuía uma postura a respeito. Mas a maioria temia que ela beneficiasse, indiretamente, os comerciantes ambulantes, sobretudo em período de feira na cidade, quando o comércio aos domingos era intenso.

Em 1877, a expectativa de uma feira concorrida – em 1876, a feira havia apresentado uma grande concorrência de compradores, apesar do número reduzido de tropas<sup>52</sup> – estimulou a Câmara a tomar medidas mais rigorosas sobre o comércio ambulante dos “mascates”. A diminuição do volume de animais passados por Sorocaba, identificada desde 1875, não correspondeu a uma diminuição proporcional do número de compradores de gado chegados para a feira. Até o final do Império, apesar da redução da oferta de animais, os preços das bestas subiram, devido ao desequilíbrio entre a oferta e a demanda.

Essa situação garantiu a sobrevivência da feira como importante evento urbano, apesar das críticas que sofria por parte de alguns moradores. Em maio de 1877, pouco antes do início da feira, a Câmara projetou dobrar o imposto sobre os “mascates” de fazendas secas, revelando a concorrência destes à cidade. A proposta, no entanto, não foi aprovada pelo Presidente de Província.<sup>53</sup> Em maio de 1878, a Gazeta de Sorocaba informava que havia apenas doze mil bestas à espera da feira – *“menos da metade que nos annos passados”* – e que o alto preço dos animais desanimava os

<sup>49</sup> *Posturas da Camara Municipal...*[1865], op. cit., art. 149.

<sup>50</sup> *Código de Posturas...*[1871], op. cit., art. 2 § 11.

<sup>51</sup> “2ª Sessão Ord<sup>na</sup> a 19 de 8br<sup>o</sup> de 1852. Presid<sup>a</sup> do Sr. Sousa”. *Anais...*, MHS, livro 47, fólho 126 v.; “2ª Sessão Ordin<sup>a</sup> a 9 de Julho de 1867. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Dor. Pillar”. *Anais...*, MHS, livro 71, fólho 78 f.; “Sessão extraordinaria a 25 de Maio de 1874. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Prestes”. *Anais...*, MHS, livro 79, fólho 142 f.

<sup>52</sup> Noticiário, *A Voz do Povo*, Sorocaba, 10 maio 1876.

<sup>53</sup> “Sessão extraordinaria a 5 de Maio de 1877. Presid<sup>a</sup> do Sñr. Araujo”. *Anais...*, MHS, livro 93, fólho 88 v.

compradores, revelando que a diminuição do trânsito de tropas não acompanhava o ritmo da retração da demanda na região.<sup>54</sup>

Mas a tendência era de reorientação do comércio local de muares, tornando-se prática econômica de menor envergadura e mais desvinculada do ambiente urbano. O que não significava a superação da feira como evento que estimulava o comércio local. Em 1881, o **Diário de Sorocaba** ponderou, em tom de lamentação, que *“tem [a feira] (...) decahido tanto de certos annos para cá que quasi passa desapercibida”*.<sup>55</sup>

Na década de 1880, o declínio da comercialização de animais, em vez de provocar a decadência econômica local, deu espaço a novos investimentos urbanos. Assim como em meados do século, quando as feiras eram bastante concorridas, o capital dela oriundo foi investido no comércio urbano. A existência de uma estação ferroviária na cidade incentivou o incremento desse comércio: surgiram lojas especializadas, depósitos, grandes armazéns de secos e molhados para atender o vai-e-vem de comissários, importadores e comerciantes. Como reflexo de uma cidade que se moderniza, instalaram-se escritórios de advocacia e consultórios médicos, para atender uma população cada vez mais afeita a um modo de vida próprio dos grandes centros.

O comércio ambulante teve que se adaptar à esse contexto. Embora não tenham sido encontrados documentos que mostrem a perspectiva dos próprios “mascates” sobre as transformações que se processavam na cidade na década de 1880, é possível considerar que eles se tornaram menos assíduos, ou em menor número. Como indício, tem-se o **Código de Posturas** de 1882, que equilibrou a cobrança de impostos ao comércio ambulante e às lojas da cidade. Sobre a venda de jóias, estipulou 100\$000 anuais tanto para os “mascates” quanto para as casas comerciais<sup>56</sup>, e sobre o comércio de fazendas secas, 20\$000 anuais para os que tivessem loja aberta no município e 50\$000 anuais aos comerciantes ambulantes domiciliados ou não na cidade.<sup>57</sup> Não trouxe nenhuma especificação ao comércio ambulante de outros tipos de mercadoria, como o determinado nos **Códigos** de 1865 e de 1871.

A principal característica dessa reformulação era que a residência no centro urbano deixava de ser critério exclusivo para a cobrança de impostos, e a especialização em ramos de comércio passava a orientar a arrecadação. O objetivo era

<sup>54</sup> Noticiário, Gazeta de Sorocaba, Sorocaba, 1º maio 1878. A feira desse ano teve início em 9 de maio, e se encerrou em princípios de junho. Durante todo o mês, o periódico informou as transações ocorridas, ressaltando os altos preços e o desânimo dos compradores de animais.

<sup>55</sup> **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jul. 1881.

<sup>56</sup> **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 6 § 16.

<sup>57</sup> Idem, art. 6 § 18.

estabelecer as condições de inserção de diferentes ramos de comércio e profissões no ambiente urbano.

O Código de 1882 procurou equilibrar os interesses e submeter todas as atividades econômicas locais ao controle da Câmara, num esforço de racionalização da economia urbana. Ele refletiu uma organização social menos preocupada com a disputa do mercado local durante a feira de animais e mais voltada para a regularização das práticas produtivas e comerciais da cidade. Essa será a orientação da política administrativa local nos anos seguintes, inclusive sobre profissões antes identificadas como típicas do período de feira na cidade.

### 3.3 - AS PROFISSÕES URBANAS INCENTIVADAS PELA FEIRA

Outras categorias profissionais identificadas em época de feira de animais eram os artistas, os tocadores de instrumentos musicais, os retratistas, os dentistas e os relojoeiros. Elas foram lembradas por D'Abreu Medeiros como tipos característicos da "feira de Sorocaba" na década de 1860.<sup>58</sup> A maior parte vinha de fora, embora houvesse um número expressivo de artistas residentes em Sorocaba. Assim como os "mascates", eram vistos como aproveitadores do mercado local, e sofreram o mesmo tipo de controle por parte da municipalidade, a partir de meados do século.

Em 1850, havia uma postura municipal que impunha a licença de 4\$000 aos espetáculos públicos apresentados na cidade. Mas em julho do ano seguinte, passada a feira, o imposto foi considerado baixo e a Câmara o elevou para 6\$000.<sup>59</sup> Eram classificados como espetáculos públicos as apresentações líricas e teatrais, os circos de cavalinhos, as demonstrações de novidades recreativas trazidas da capital da província, como os daguerreótipos.

Em abril de 1853, durante a feira, **O Defensor** anunciou dois divertimentos na cidade: uma corrida de touros e a demonstração de um "daguerreotypo illustrado".<sup>60</sup> No ano seguinte, também durante a feira, o vereador Almeida propôs aumentar

<sup>58</sup> MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 20 – 28.

<sup>59</sup> "5ª Sessão Ordinária a 18 de Julho de 1851. Presidência do Sr. Sousa". *Anais...*, MHS, livro 47, f. 95 f.

<sup>60</sup> Anúncios, **O Defensor**, Sorocaba, 8 abr. 1853.

drasticamente o imposto sobre espetáculos públicos, aproveitando a vinda de companhias dramáticas e circenses à cidade, da seguinte forma:

*“os Directores de Theatros publicos deverão pagar de cada recita a quantia de 20\$000, e os Directores de espectaculos de Cavallinhos a quantia de 50\$000”.*<sup>61</sup>

No entanto, a proposta não foi aprovada, e continuou em vigor a antiga cobrança até fevereiro de 1855, quando a Câmara elevou uma série de impostos municipais, na intenção de aumentar sua renda. A licença para espetáculos públicos foi elevada de 6\$ para 10\$000, por cada companhia ou noite de apresentação *“em Theatro, rua, pateo ou caza particular”* – especificação inexistente até então, que visava evitar as freqüentes alegações dos artistas para fugir ao pagamento da licença. Também foi imposta uma pesada multa – 20\$000 e oito dias de prisão – como forma de incitar o pagamento.<sup>62</sup>

O aumento dos impostos levava em conta a atração que as concorridas feiras de meados do século exerciam sobre os artistas, cantores e companhias dramáticas de outras partes.

A cobrança foi mantida sem alteração até 1869. Mas então, as condições de desenvolvimento urbano, o ordenamento racional do espaço, os melhoramentos e o incremento da vida urbana, exigiram a definição de critérios comuns para a adequação de práticas e usos costumeiros da população ao contexto da época.

Em julho de 1869, passada a feira, a Câmara estendeu o imposto de 10\$000 para outros divertimentos comuns durante esse evento, como os *“focadores de realejo, harpa, rebecas, e outros instrumentos pelas ruas, praças, ou casas particulares, ou qualquer outro lugar, pelo que recebem estipendio”*. Incluiu na cobrança os espetáculos públicos *“de qualquer natureza que seja”*, realizados tanto na cidade como *“em qualquer outro lugar do Municipio”*. A medida, justificava a Câmara, era *“para que não continue esse abuso cometido por espertalhõis e seos concelheiros, que procurão illudir a Postura”*.<sup>63</sup>

<sup>61</sup> “6ª Sessão ordinaria em 8 de Abril de 1854. Prezidencia do Sr. Ferreira Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 34 v.

<sup>62</sup> “Sessão extraordinaria em 15 de Fevrº de 1855. Prezidª do Sr. Coimbra”. Anais..., MHS, livro 53, fôlio 85 v.

<sup>63</sup> “5ª Sessão Ordinaria a 16 de Julho de 1869. Presidª do Sñr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 71, fôlio 147 v.

Esse argumento revela mais do que a existência de procedimentos para burlar a fiscalização: ele mostra a preocupação da municipalidade em submeter todas as categorias de artistas e de apresentações públicas ao seu controle.

É difícil avaliar o quão expressiva era a presença desses artistas na cidade em época de feira, pois há poucos registros documentais sobre espetáculos públicos. É possível resgatar alguns indícios através das posturas municipais e, sobretudo nas últimas décadas, dos anúncios nos periódicos locais. Eles revelam os diversos tipos de divertimento comuns na época: circos, teatros, “cavalhadas”<sup>64</sup>, bilhares, e as novidades que encantavam o público: a fotografia, a prestidigitação, o “diorama” e o “cosmorama”.<sup>65</sup>

Divertimentos mais populares, entretanto, não mereciam menção. Como exemplo, citamos a série de anúncios de **O Sorocabano** em 1870. Em maio, pouco antes do início da feira – que foi no começo de junho –, noticiou a passagem de uma procissão na cidade em homenagem aos voluntários da Guerra do Paraguai, a vinda próxima de uma companhia dramática, o espetáculo de uma Companhia Eqüestre e a inauguração de dois bilhares na rua do Comércio.<sup>66</sup> Todos, acontecimentos que aproveitavam a concentração de pessoas na cidade para a feira. Mas não mencionou os tocadores de realejos, as pequenas companhias dramáticas e circenses, os cantores. A consideração, assim, torna-se parcial.

Os periódicos das décadas de 1870 e 1880 revelam que a feira de animais estimulava o mercado local. Com base nos noticiários da imprensa da segunda metade do século, ela foi realizada nos seguintes meses:

<sup>64</sup> Segundo a **Colleção de vocabulos e frases** usados no Rio Grande do Sul, publicada em 1852: “cavalhadas no plural são uma especie de torneio ou justas, divertimento usado por occasião de festividades nacionaes ou religiosas: doze cavalleiros de um partido e doze de outro, inclusive os seus mantenedores, depois da escaramuça que finalisa pelo aprisionamento de um d’elles, concluem o divertimento fazendo sortes da argolinha, e outras”. CORUJA, Antonio Alvares Pereira, *Colleção de vocabulos e frases usados na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul. Revista do Instituto Historico e Geographico do Brazil*, Rio de Janeiro, v. 15, p. 210 – 240, 1852, p. 217.

<sup>65</sup> Segundo o **Diccionario Contemporaneo** de 1881: “Diorama – espectaculo de illusão optica por effeito da direecção e intensidade dada aos raios de luz que illuminam grandes quadros pintados, vistos a certa distancia e de um sitio escuro”, “Cosmorama – serie de quadros representando vistas de diferentes paizes para serem observadas por instrumentos opticos ampliativos” – **Diccionario Contemporaneo da Lingua Portugueza**, op. cit., v. 1, p. 535; 416.

<sup>66</sup> Noticiario, **O Sorocabano**, Sorocaba, 15 maio 1870, 22 maio 1870.

**QUADRO N. 6**  
**PERÍODO DO ANO DE REALIZAÇÃO DAS FEIRAS EM SOROCABA**  
**NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX**

ANO	INÍCIO	TÉRMINO
1853	Abril	
1870	Início de junho	Final de junho
1871	Início de julho	
1871 – 72	dezembro	5 de janeiro
1872 - 73	dezembro	janeiro
1874	março	Início de abril
1875	6 de abril	
1876	6 de maio	
1877	31 de maio	
1878	9 de maio	Início de junho
1879	2 de junho	
1881	junho	Início de julho
1883	24 de julho	Início de agosto
1884	3 de agosto	
1887	maio	Final de maio

Fonte: Notícia, **O Defensor**, Sorocaba, 23 abr. 1853; Noticiário, **O Sorocabano**, Sorocaba, 5 jun. 1870; Noticiário, **O Americano**, Sorocaba, 12 jul. 1871, 9 fev. 1872; Noticiário, **Sorocaba**, Sorocaba, 1º jan. 1873; Gazetilha, **Ypanema**, Sorocaba, 11 abr. 1874; Noticiário, **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 28 abr. 1875; Gazetilha, **Ypanema**, Sorocaba, 10 maio 1876, 3 jun. 1877, 10 maio 1878; Noticiário, **Gazeta de Sorocaba**, Sorocaba, 5 jun. 1878; Notícias Diversas, **Ypanema**, Sorocaba, 5 jun 1879; Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jul. 1881, 31 jul. 1883, 2 ago. 1883, 8 ago. 1884, 25 maio 1887.

Tomando por base essas indicações e verificando os anúncios e notas publicados, observa-se que, apesar da decadência do comércio de animais, os meses de feira eram os mais ricos em divertimentos públicos e em oferta de serviços especializados na cidade. Por exemplo: durante a feira de 1872 - 73, os periódicos informaram a apresentação de espetáculos teatrais e a chegada do Circo Olímpico à cidade.<sup>67</sup> Em 1874, a apresentação de uma companhia dramática, de um circo e a abertura de um estabelecimento fotográfico.<sup>68</sup> Em 1875, “*uma exposição de excellentes vistas da lanterna mágica*” em uma casa particular da cidade e um cosmorama.<sup>69</sup> Em 1876, a apresentação de um “*grande panorama universal com quadros a óleo*” na rua da Penha, que concentrava, nessa época, grande número de casas comerciais e residências como mostra a foto n. 13, e de uma peça teatral no teatro São Rafael.<sup>70</sup>

<sup>67</sup> Anúncios, **Sorocaba**, Sorocaba, 10 jan. 1873, 25 jan. 1873, 6 mar. 1873.

<sup>68</sup> Anúncios, **Ypanema**, Sorocaba, 27 fev. 1874, 1º abr. 1874.

<sup>69</sup> Anúncios, **Ypanema**, Sorocaba, 6 mar. 1875, 16 abr. 1875.

<sup>70</sup> Anúncios, **A Voz do Povo**, Sorocaba, 30 abr. 1876.

FOTO N. 13  
RUA DA PENHA EM 1886



A foto foi tirada da esquina da rua da Penha com a das Flores. As várias casas em sua extensão, bem como o sobrado à direita, acusam o grau de ocupação da área em finais do Império. As pessoas na rua parecem posar para o fotógrafo.

(Coleção Júlio Durski – 1886. Museu Histórico Sorocabano)

A feira se mantinha não só como ocasião de comércio, mas sobretudo de festa para a população tanto da cidade quanto dos bairros que serviam de internada ao gado em trânsito. Em agosto de 1884, durante a sua realização, o **Diário de Sorocaba** noticiou:

*“Nas festas havidas n’esta cidade, nos espectaculos e as festas das Capellas do Bom Jesus de Indaiatuba, do Cajurú e do Passa-Três, fóra d’esta cidade, temos a satisfação de noticiar, que, apesar de ser tempo de feira e da grande agglomeração de povo, não houve uma só prisão, graças as providencias tomadas pelo sr. Major Sá Fleury”<sup>71</sup>*

A notícia sugere muitos mais divertimentos no município durante a feira do que os anúncios demonstravam. Um outro indício de que esse evento estimulava diversões próprias de grandes ajuntamentos, apesar da decadência cada vez mais acentuada do comércio de animais, é o já citado artigo publicado pelo **Diário de Sorocaba** em setembro de 1885, no qual se criticou a feira como *“commercio brutal e opulento”* que favorecia a corrupção da sociedade sorocabana, justamente por atrair pessoas dadas a diversões imorais, como as *“bachanaes mulheres”* e os *“astutos fieis da vermelhinha”*, responsáveis pelas *“diversões nocivas, jogo, embriaguez, bordei”*.<sup>72</sup>

Ainda verificando os anúncios da imprensa, observa-se que os meses de feira atraíam não só divertimentos, mas também a visita periódica de certos profissionais dos quais a cidade era carente, tais como dentistas e médicos. Em 1866, a Câmara se viu obrigada a aceitar a carta de médico apresentada por José Teodoro de Souza Leão, apesar deste não possuir formação acadêmica, por não haver desses especialistas no município.<sup>73</sup> O dr. Leão visitava a cidade periodicamente, sempre durante a feira, a também atuava como dentista prático. Chegou a estabelecer um consultório dentário na Travessa de Santa Clara em 1870.<sup>74</sup>

Para esse ano, o *“Almanach do Sorocabano”* relacionou quatro médicos no município: três residentes na cidade e um em São João do Ipanema, distrito da Fábrica de Ferro<sup>75</sup>, e três dentistas, todos eles de passagem.<sup>76</sup>

<sup>71</sup> O major Antonio Gonzaga Sêneca de Sá Fleury era, então, o Delegado de Polícia de Sorocaba. Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 9 ago. 1884.

<sup>72</sup> ESCOBAR, J. R., A feira, seu mal e corretivo. **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 17 set. 1885.

<sup>73</sup> “1ª Sessão Ordre a 8 de Janeiro de 1866. Presidª do Sñr. Dor. Pillar”. Anais..., MHS, livro 71, fôlio 40 v.

<sup>74</sup> Anúncios, **O Sorocabano**, Sorocaba, 11 nov. 1870.

<sup>75</sup> Almanach do Sorocabano, **O Sorocabano**, Sorocaba, 24 jul. 1870.

<sup>76</sup> Almanach do Sorocabano, **O Sorocabano**, Sorocaba, 12 jun. 1870.



Desde o final da década de 1870 e até 1889, só houve um dentista residente em Sorocaba. Ele aparece na lista de votantes de 1878 como morador na rua Alegre e natural de São Roque.<sup>77</sup> A escassez de profissionais fazia com que a população dependesse da visita periódica de dentistas, que vinham principalmente nos meses de maior concentração de pessoas. Um levantamento dos anúncios entre 1879 e 1889, enquanto o comércio de tropas decaía sensivelmente, mostra que a época do ano preferida para a vinda era o primeiro semestre, entre os meses de março e maio, período em que também começavam a chegar compradores e vendedores de tropas.

Isso pode ser observado comparando os períodos de realização das feiras, apresentado no quadro n. 6, com os anúncios desses profissionais. Em julho de 1879, tem-se a notícia do retorno do dentista Brisac, que estivera na cidade em janeiro desse ano.<sup>78</sup> Em abril de 1880, o dr. Brazil oferecia seus serviços temporariamente no Hotel Brasileiro.<sup>79</sup> Em dezembro de 1882, chegava antecipadamente o dr. Gonçalves Pereira, aproveitando a hospedagem em casa de um amigo particular na cidade.<sup>80</sup> Ele voltaria em março de 1887.<sup>81</sup> Em janeiro de 1883, outro dentista de passagem: Augusto Masserant.<sup>82</sup> Em abril do mesmo ano, instalou-se no Hotel Brasileiro o dr. Bello de Andrade.<sup>83</sup> Em março de 1884, o *Diário de Sorocaba* anunciou a visita do “dentista americano” Louis Blaen.<sup>84</sup> Em maio de 1885, havia dois dentistas de passagem na cidade: o dr. José Carlos de Godoy Bueno e o dr. Jorge W. Reinharth.<sup>85</sup> Em fevereiro de 1886, veio o dr. Giuseppe A. Cafaro, que voltaria à cidade em outras duas ocasiões: em março de 1887 e em abril de 1889.<sup>86</sup> Também em visita temporária, veio em abril de 1886 o dr. Luiz Ginoyer.<sup>87</sup> Em agosto de 1887, mais um dentista: o dr. Alberto Naxara, que voltaria em fevereiro de 1888, ficando na cidade pelo menos até abril, e em julho de 1889.<sup>88</sup>

Os médicos também visitavam periodicamente a cidade nos meses de maior afluxo de pessoas, mas em menor número. Isso porque, além de existir desses profissionais na cidade nas últimas décadas, barbeiros e boticários resolviam grande parte dos problemas de saúde da população. Em 1870, havia um barbeiro e dois

<sup>77</sup> Era Justiniano Marçal de Sousa. Lista de votantes, *Ypanema*, Sorocaba, 5 mar. 1878.

<sup>78</sup> Anúncios, *Ypanema*, Sorocaba, 12 jan. 1879, 5 jul. 1879.

<sup>79</sup> Anúncios, *Ypanema*, Sorocaba, 13 abr. 1880.

<sup>80</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 6 dez. 1882.

<sup>81</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 15 mar. 1887.

<sup>82</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 11 jan. 1883.

<sup>83</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 10 abr. 1883.

<sup>84</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 9 mar. 1884.

<sup>85</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 3 maio 1885, 8 maio 1885.

<sup>86</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 2 fev. 1886, 15 abr. 1887, 17 abr. 1889.

<sup>87</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 21 abr. 1886.

<sup>88</sup> Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 28 ago. 1887, 4 abr. 1888, 7 jul. 1889.

boticários, instalados nas ruas de São Bento e das Flores. Também havia três médicos que atendiam nas ruas de São Paulo, das Flores e do Rosário.<sup>89</sup>

A grande concentração de pessoas durante a feira instigava, no entanto, a visita periódica de médicos de outras partes da província. Em novembro de 1874, veio o dr. Virgílio Augusto de Araújo<sup>90</sup>; em janeiro de 1876, o dr. Pedro d'Amico, que prometia curas pela técnica do magnetismo<sup>91</sup>; em janeiro de 1880, o dr. Otto Bautenberg.<sup>92</sup>

Nos anos seguintes, proliferaram anúncios de médicos de passagem pela cidade. Dadas as condições de crescimento populacional e expansão urbana, os profissionais residentes em Sorocaba se mostraram insuficientes para atender a população. Além disso, a medicina já contava com um quadro de especialidades que possibilitava a abertura de novos campos de atuação.

O que se observa, nos anos finais do Império, é a visita de especialistas. Em abril de 1883, veio o dr. Tironio Annunzio, "*callista*".<sup>93</sup> Em abril de 1884, o dr. Bráulio Gomes, que tratava de "*moléstias de senhoras*".<sup>94</sup> Em fevereiro de 1889, o "ocullista" dr. E. L. F. de Araújo e o "*especialista em hérnia e papo*", dr. Pierre Labourdonne St. Julícia.<sup>95</sup> Assim como os dentistas, esses médicos preferiam o primeiro semestre do ano para virem à cidade.

Algumas outras práticas apontadas como típicas do período de feira por D'Abreu Medeiros, como os relojoeiros e os retratistas, já aparecem, nas décadas de 1870 e 1880, como atividades estabelecidas na cidade. Em 1870, havia dois relojoeiros em Sorocaba<sup>96</sup>; três em 1884<sup>97</sup> e dois em 1887<sup>98</sup>. Mas mesmo com a adequação dessa atividade ao comércio estabelecido, a cidade ainda recebia a visita ocasional de relojoeiros de fora, especialmente no período de feira.

Em maio de 1870, pouco antes do início do evento, dois relojoeiros de passagem publicaram anúncios oferecendo seus serviços.<sup>99</sup> Não eram os únicos a visitar a cidade nessa época, mas o foram na publicação de propagandas. Até o final do Império, nenhum outro vindo de fora se utilizou desse expediente. Talvez fosse um indício de que, no centro urbano, onde os periódicos tinham maior circulação e já havia

<sup>89</sup> Almanach do Sorocabano, **O Sorocabano**, Sorocaba, 10 abr. 1870, 24 jul. 1870.

<sup>90</sup> Anuncios, **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 4 nov. 1874.

<sup>91</sup> Anuncios, **A Voz do Povo**, Sorocaba, 19 jan. 1876.

<sup>92</sup> Anuncios, **Ypanema**, Sorocaba, 22 jan. 1880.

<sup>93</sup> Anuncios, **Diario de Sorocaba**, Sorocaba, 3 abr. 1883.

<sup>94</sup> Anuncios, **Diario de Sorocaba**, Sorocaba, 4 abr. 1884.

<sup>95</sup> Anuncios, **Diario de Sorocaba**, Sorocaba, 16 fev. 1889, 19 fev. 1889.

<sup>96</sup> Anuncios, **O Sorocabano**, Sorocaba, 8 maio 1870.

<sup>97</sup> MOURA, F. I. X. de Assis, **Almanach...**[1884], op. cit., p. 509.

<sup>98</sup> SECKLER, J., **Almanach...**[1887], op. cit., p. 627.

<sup>99</sup> Anuncios, **O Sorocabano**, Sorocaba, 8 maio 1870.

tais profissionais estabelecidos, a visita dos relojoeiros se tornava, então, menos freqüente. Ou ainda, de que essa categoria se voltava às necessidades de pessoas que tinham acesso mais limitado à imprensa, como os moradores dos bairros do entorno.

Um projeto de postura apresentado em janeiro de 1872, durante a feira, mostra que esses relojoeiros eram presença incômoda na época: ele propunha discriminar o imposto, criado pelo **Código de Postura de 1871**, de 5\$000 anuais sobre os relojoeiros estabelecidos ou não no município, para a cobrança diferenciada de 50\$000 àqueles não domiciliados em Sorocaba. Nessa cobrança, incluía ainda outras categorias profissionais que também visitavam a cidade especialmente durante a feira: os dentistas e os retratistas.<sup>100</sup>

O valor foi considerado elevado, e por esse motivo o projeto não foi aprovado. Nos anos seguintes, não houve novas discussões sobre essa cobrança.

O **Código de Posturas de 1882** elevou a maior parte dos impostos municipais, especialmente aqueles que recaíam sobre categorias profissionais presentes ocasionalmente na cidade. Elevou o valor cobrado às oficinas de relojoeiros – de 5\$ para 15\$000 – e especificou o critério para a cobrança diferenciada nessa mesma categoria profissional: o comércio de jóias. Àqueles que também negociassem objetos de ouro e prata, estipulou o pagamento de 100\$000 anuais, além do imposto sobre a oficina, se domiciliado no município.<sup>101</sup>

Curiosamente, esse Código não taxou os relojoeiros visitantes. Isso não significa que a categoria não estivesse presente no ambiente urbano. O que ocorreu foi que esses relojoeiros passaram a atuar preferencialmente na venda ambulante de jóias, sendo considerados como “mascates” de ouro, prata e brilhantes. O anúncio de um “*relojeiro e ourives*” de passagem pela cidade em junho de 1888, época provável de feira, exemplifica essa interpretação.<sup>102</sup>

Desde 1882, havia uma postura municipal sobre o comércio ambulante de jóias que impunha o imposto anual de 100\$000 tanto aos “mascates” quanto aos comerciantes domiciliados no município. Essa cobrança equilibrava aquela estipulada, na mesma época, aos relojoeiros com ou sem oficina, que também vendessem jóias.<sup>103</sup>

Outra atividade considerada típica da feira por D'Abreu Medeiros era a dos retratistas, que vinham para a cidade aproveitar a concentração de pessoas durante a

<sup>100</sup> **Código de Posturas...**[1871], op. cit., art. 1 § 1; “Sessão extraordinária a 27 de Janeiro de 1872. Presidência do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 79, fôlio 63 v.

<sup>101</sup> **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 1 § 4, art. 6 § 16.

<sup>102</sup> Anúncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 22 jun. 1888.

<sup>103</sup> **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 6 § 16.

feira. Em 1870, dois deles, de passagem, anunciaram seus serviços no periódico local.<sup>104</sup> Em março de 1880, há o anúncio do fotógrafo italiano Italo de Angelis<sup>105</sup>, e em março de 1882, de C. Bischoff<sup>106</sup> - ambos de passagem pela cidade. Em junho de 1885, do retratista Augusto Pinto.<sup>107</sup>

Mas o fotógrafo mais atuante em Sorocaba a partir da segunda metade da década de 1870 e até o final do período estudado foi Júlio W. Dursky. Em dezembro de 1878, há a notícia pela imprensa de que os fotógrafos Leuthold e Dursky retornariam à cidade em janeiro próximo, prometendo a apresentação de uma *"vista geral de Sorocaba"*.<sup>108</sup> Em junho de 1879, durante a feira, o Ypanema informava que *"os srs. Leuthold e Dursky reabriram n'esta cidade, á rua Municipal, o seu estabelecimento photographico"*, ponderando que *"excusado é fazer-lhe qualquer recomendação, por ser o seu trabalho já muito conhecido do publico"*.<sup>109</sup>

Em setembro desse mesmo ano, a sociedade se desfez e o estabelecimento fotográfico ficou encarregado exclusivamente a Júlio Dursky. Nesse mesmo mês, ele seguiu *"brevemente para Una e Piedade a oferecer o seu trabalho"*, demonstrando que, terminada a feira, a cidade já não era tão atrativa para o seu negócio.<sup>110</sup>

Esses anúncios mostram que Leuthold e Dursky eram assíduos freqüentadores das feiras na década de 1870, chegando mesmo a constituir um atelier na cidade. Fora do período de afluxo de pessoas, Dursky ainda atuava como fotógrafo ambulante, visitando vilas e fazendas próximas.

Nos anos seguintes, não há mais anúncio do atelier, sugerindo que o mesmo fora fechado. No entanto, Dursky continuou visitando a cidade sistematicamente, sobretudo nos períodos de feira. Em fevereiro de 1884, junto com o fotógrafo Alexandre Speltz, planejou abrir uma *"nova photographia por todos os sistemas"*, demonstrando haver, então, um mercado urbano profícuo para essa prática.<sup>111</sup> A sociedade, porém, não vingou, pois nos anos seguintes o **Diário de Sorocaba** só publicou anúncios exclusivos de Dursky.

---

<sup>104</sup> Anuncios, **O Sorocabano**, Sorocaba, 20 fev. 1870, 1º maio 1870.

<sup>105</sup> Anuncios, **Ypanema**, Sorocaba, 3 mar. 1880.

<sup>106</sup> Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 17 mar. 1882.

<sup>107</sup> Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 24 jun. 1885.

<sup>108</sup> Anuncios, **Ypanema**, Sorocaba, 29 dez. 1878.

<sup>109</sup> Anuncios, **Ypanema**, Sorocaba, 5 jun. 1879.

<sup>110</sup> Anuncios, **Ypanema**, Sorocaba, 14 set. 1879.

<sup>111</sup> Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 14 fev. 1884.

Em dezembro de 1887, o jornal informou a abertura do “*Amarinho photographico*” de Júlio Dursky, localizado na rua do Hospital. Em março de 1888 estava em funcionamento, e no ano seguinte já se constituía na Casa Dursky, que vendia roupas, tecidos, objetos de amarelo e oferecia trabalhos de fotografia.<sup>112</sup>

A partir do **Código de Posturas** de 1871, as “*casas de retratistas*”, mesmo em funcionamento ocasional, pagaram imposto anual de 10\$000, assim como os consultórios médicos, dentários e escritórios de advocacia.<sup>113</sup> No ano seguinte já se propunha o aumento para 50\$000 a todas essas categorias, mas o mesmo não chegou a ser aprovado. Em 1882, foi elevado para 15\$000 anuais aos dentistas, relojoeiros e retratistas, três profissões que ainda ocorriam à cidade em época de concentração de pessoas, e também aos consultórios e escritórios.<sup>114</sup>

O incremento urbano das últimas décadas do Império ampliou as possibilidades comerciais na cidade, permitindo que algumas práticas mais frequentes em tempo de feira, a ponto de serem identificadas como representativas dela na década de 1860, se fixassem no centro urbano. A instalação de relojoarias e estabelecimentos fotográficos e a equiparação dos impostos cobrados a visitantes ocasionais e profissionais locais – com exceção dos comerciantes de víveres, sobre os quais recaíam imposições específicas – indica a diversificação e incremento do mercado urbano. A feira se mantinha como referencial para a especulação comercial, mas deixava de ser a principal função econômica da cidade, como foi tratada pela municipalidade até meados da década de 1860.

Essa perspectiva pode ser melhor explorada analisando a regularização das atividades urbanas diretamente ligadas ao trânsito e comércio de animais nas décadas finais do Império.

---

<sup>112</sup> Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 18 dez. 1887, 4 mar. 1888, 14 maio 1889.

<sup>113</sup> **Código de Posturas...**[1871], op. cit., art. 1 § 2.

<sup>114</sup> **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 1 § 4.

### 3.4 - OS SERVIÇOS LIGADOS AO TRATO DE ANIMAIS

A passagem de tropas por Sorocaba favoreceu a instalação de oficinas de ferradores e fabricantes de artigos de montaria nas proximidades do Registro, onde os *animais* estacionavam para aguardar a liberação do pátio da contagem dos animais. As ruas da Margem, da Composição e de São Paulo passaram a concentrar boa parte desses serviços.

Com a expansão urbana a partir de meados do século, uma outra área próxima ao caminho das tropas atraiu essas atividades: o bairro do Cerrado. É difícil quantificar a parcela da população local que se ocupava com essas práticas. A lista de votantes de 1878 relaciona, dentre os 493 *da cidade* qualificados como tais, 33 com as seguintes ocupações: trançador (10), lombilheiro (7), serigoteiro (6), seleiro (6), ferrador (2), domador (1), arrieiro (1).<sup>115</sup> Mas sendo a renda anual mínima de 200\$000 um critério para ser classificado como votante, e a média de renda daquelas profissões em torno de 280\$000, é de presumir que muitos ficaram de fora.

Essas práticas eram geralmente desempenhadas por homens simples e não proporcionavam enriquecimento por si próprias. Talvez por esse motivo foram tardiamente taxadas pela Câmara Municipal. Até 1871, não se cobravam impostos às oficinas de artesãos do couro, ferradores e outros serviços ligados ao trato de animais, como a doma e a campeação – aquela, voltada ao manejo do animal xucro; esta, à procura de animais desgarrados da tropa. Essas últimas práticas não exigiam a fixação na cidade, e por isso é raro encontrar, nas relações de serviços e profissões consultadas, essas categorias.<sup>116</sup>

Para os negociantes locais, a oferta desses serviços na cidade, tanto daqueles estabelecidos quanto os de visitantes ocasionais, era interessante pois tornava o centro urbano ainda mais atraente para condutores e compradores de tropas, estimulando o mercado.

A Câmara percebia dessa forma, como demonstra o requerimento enviado em julho de 1854 – ano de comércio intenso de tropas – no qual os artesãos da cidade

<sup>115</sup> A lista completa relaciona 1.412 votantes no município. Lista de votantes, *Ypanema*, Sorocaba, 21 fev. 1878, 24 fev. 1878, 27 fev. 1878, 5 mar. 1878.

<sup>116</sup> Em abril de 1874, durante a feira, o *Ypanema* anunciou um domador de passagem na cidade, oferecendo seus préstimos. Anuncios, *Ypanema*, Sorocaba, 16 abr. 1874. Em março de 1876, antes do início da feira que se realizaria em maio, um “campeiro” também de passagem publicou um anúncio oferecendo-se para procurar animais perdidos. Anuncios, *Ypanema*, Sorocaba, 8 mar. 1876.

pedem isenção da licença estipulada para terem “*caxas de corar couros*” e são atendidos, antes mesmo dos vereadores apresentarem o projeto de postura para discussão.<sup>117</sup> Essa situação mostra que não era intenção da municipalidade dificultar a profissão, mas estender o controle sobre a prática de curtir couros, que já havia sido objeto de postura municipal em 1852.

Na década de 1870, a Câmara, animada pela expectativa de modernização e progresso urbano com a instalação da ferrovia, preocupou-se em regularizar e submeter o conjunto das atividades locais ao seu controle. Para isso, criou novos impostos e aumentou os já existentes, e ainda estipulou cobranças diferenciadas para categorias profissionais domiciliadas ou não no município. Critério que, como já foi observado, levava em conta os interesses dos negociantes sobre as condições do mercado local em época de feira.

O **Código de Posturas** de 1871 taxou diversos serviços, incluindo as oficinas de seleiros, lombilheiros e serigoteiros, que passaram a pagar 5\$000 anuais. No mesmo imposto, incluiu os ourives, ferreiros, latoeiros, vidraceiros, serrarias, barbeiros, alfaiates, sapateiros, padarias, marceneiros, caldeireiros, relojoeiros, colchoeiros, fábricas de velas de cera, curtumes, quartos de quitanda e pastos de aluguel – a maioria, categorias ainda não taxadas.<sup>118</sup>

Embora o valor fosse baixo, se comparado com outras cobranças estipuladas no mesmo **Código**, significava o esforço em adequar todas as práticas produtivas e especulativas a uma regulamentação comum.

Essa cobrança foi mantida até o final do Império, sendo que em 1882 foi também estendida aos trançadores e ferradores de animais. Nessa ocasião, foi introduzida uma especificação: as oficinas com mais de três oficiais pagariam o dobro.<sup>119</sup>

Nessa época, apesar da diminuição do trânsito e do comércio de tropas, a feira ainda representava a possibilidade de rendimentos para artesãos e oficiais que resistiam à retração daquele mercado. O que se observa, nas últimas décadas, é a diminuição do número de fabricantes de artigos de montaria, que não conseguiam concorrer em igualdade com as grandes lojas de arreios, as quais geralmente traziam mercadorias importadas do Rio Grande do Sul.<sup>120</sup> Em 1873, eram 16 serigoteiros, 5

<sup>117</sup> “6ª Sessão ordinária em 8 de Julho de 1854. Prezidª do Sr. Ferrª Barboza”. Anais..., MHS, livro 53, fólho 52f.

<sup>118</sup> **Código de Posturas...**[1871], op. cit., art. 1 § 1.

<sup>119</sup> **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 1 § 1.

<sup>120</sup> Há diversos anúncios de arreios importados por grandes lojas da cidade, mais freqüentes a partir de 1870. Anúncios, **Ypanema**, Sorocaba, 13 jun. 1872, 11 jan. 1874, 21 nov. 1874, 4 nov. 1875; Anúncios, **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 4 ago. 1875; Anúncios, **Colombo**, Sorocaba,

lombilheiros e 4 seleiros em Sorocaba<sup>121</sup>. Em 1878, segundo a lista de votantes, 10 trançadores, 7 lombilheiros, 6 serigoteiros, 6 seleiros e 1 arrieiro<sup>122</sup>. Em 1883, de acordo com a coleta municipal, eram apenas dois seleiros e 1 trançador.<sup>123</sup>

Os Almanques da província para 1884 e 1887 registram um número pouco maior de profissionais: 5 seleiros, 3 serigoteiros e 1 trançador em 1884; 5 seleiros, 4 serigoteiros e 1 trançador em 1887.<sup>124</sup>

A redução desses profissionais era devido ao fechamento de pequenas oficinas ou o seu englobamento pelas maiores. Nos Almanques da década de 1880, todos os artesãos relacionados eram proprietários de oficinas de médio ou grande porte, geralmente associadas a lojas de arreios.

Gradativamente, a fabricação de artigos de montaria foi desaparecendo enquanto profissão autônoma e se tornando uma especialidade de certas casas comerciais. É o que demonstra a notícia publicada pelo **Diário de Sorocaba** em fevereiro de 1886, informando a abertura da firma "*Eduardo e Fonseca*", "*para a compra e venda de ferragens e productos industriaes da terra, como tranças, arreios, etc.*".<sup>125</sup>

Um ofício do qual dependiam não somente as tropas de passagem pela região mas os animais de uso doméstico, e que não sofreu esse tipo de descaracterização, embora estivesse numericamente menos representada na cidade no final do Império, era o dos ferradores. Em 1873 eram em número de 6; a partir de 1878 e até o final do Império, os documentos acusam a presença de apenas dois na cidade.<sup>126</sup> Os que se mantiveram eram proprietários de ferrarias bem montadas, situadas nas ruas da Ponte e do Comércio, onde também vendiam artigos de montaria.<sup>127</sup>

A perda da representatividade dessas categorias no ambiente urbano era devida menos à retração do comércio local de animais do que ao processo de urbanização das últimas décadas. Apesar da modernização por que passava a cidade, alguns serviços tidos por rústicos ainda eram necessários à população, como o dos

15 fev. 1877; Anuncios, **Gazeta de Sorocaba**, Sorocaba, 29 set. 1878; Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 20 dez. 1882.

<sup>121</sup> LUNÉ, A. J. B., FONSECA, P. D., **Almanak da Província...**[1873], op. cit., p. 382 – 383.

<sup>122</sup> Lista de votantes, **Ypanema**, Sorocaba, 21, 24, 27 fev. / 5, 8, 10, 14, 17, 21 mar. 1878.

<sup>123</sup> Coleta Municipal, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6, 9, 22 jun. 1883.

<sup>124</sup> MOURA, F. I. X. de Assis, **Almanach...**[1884], op. cit., p. 510; SECKLER, J., **Almanach...**[1887], op. cit., p. 628.

<sup>125</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 20 fev. 1886.

<sup>126</sup> LUNÉ, A. J. B., FONSECA, P. D., **Almanak da Província...**[1873], op. cit., p. 382; Lista de votantes, **Ypanema**, Sorocaba, 21, 24, 27 fev. / 5, 8, 10, 14, 17, 21 mar. 1878; MOURA, F. I. X. de Assis, **Almanach...**[1884], op. cit., p. 507; SECKLER, J., **Almanach...**[1887], op. cit., 626.

<sup>127</sup> Anuncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 11 jul. 1886, 22 dez. 1886.



ferradores. No contexto da época, era preciso adequar essas práticas às condições do desenvolvimento urbano.

A própria feira de animais, enquanto evento comercial, sofreu as conseqüências desse processo. Ela se manteve como ocasião importante para o mercado local, apesar da reconhecida diminuição do volume de animais e da decadência desse comércio. Permaneceu como referência da importância mercantil do centro urbano para a província, pois que ainda atraía profissionais e comerciantes de outras partes para o aproveitamento da grande concentração de pessoas.

### *3.5 - A FEIRA DE ANIMAIS COMO EVENTO URBANO*

A adequação das práticas mais freqüentes durante a feira a um código regulamentar, principalmente a partir de 1871, significava o reconhecimento de sua importância e uma forma de garantir o seu vínculo com o ambiente urbano. Isso foi feito, de forma aparentemente contraditória, ao mesmo tempo em que se buscavam alternativas para incrementar a economia local, tornando-a menos dependente do comércio de animais.

A instalação da Companhia Sorocabana em 1870 foi exemplar nesse aspecto. A ferrovia vinha principalmente para estimular a produção e a exportação de algodão e criar novas perspectivas para o mercado urbano, antes que a propagação da estrada de ferro pela província afetasse, seriamente, o comércio de animais.

Essa atividade era, então, o esteio da economia sorocabana. Ela alimentou a lavoura algodoeira na década anterior – lembremos que os grandes plantadores do município eram, também, negociantes de tropas na cidade – e garantiu o incremento do comércio urbano. Mas em 1870, embora a comercialização de tropas não apresentasse sinal de decadência, a discussão de projetos para a propagação da ferrovia pela província anunciava a futura substituição das mulas pela estrada de ferro.

Alguns negociantes da cidade percebiam essa implicação como inevitável, e trataram de apoiar o projeto de instalação da ferrovia, o qual ganhou maior impulso após a reunião de organização da Companhia Ituana, em janeiro de 1870. Mas muitos negociantes envolvidos com a comercialização de tropas desconfiavam da iniciativa.

Nessa circunstância, os propagandistas da Companhia Sorocabana tiveram trabalho em convencer essas pessoas de que era preciso se adiantar aos acontecimentos previstos e diversificar os investimentos, de modo a buscar novas fontes de renda ao município.

Para tanto, criticaram duramente a feira, acusando-a de absorver grande parte dos rendimentos locais e força de trabalho da população. Ao mesmo tempo, buscaram estimular a lavoura de algodão que, além de encontrar na região condições naturais propícias, alimentava o sonho de constituir, na cidade, uma grande fábrica de tecidos. Por outro lado, não havia outra lavoura na época que possibilitasse alçar Sorocaba na condição de importante centro econômico da província: a produção de cana-de-açúcar concorria com outros municípios e era quase toda destinada à fabricação de aguardente; o café não se aclimatava na região; o fumo tinha um mercado de consumo limitado pela produção nordestina. O algodão, aliado ao transporte ferroviário, era visto como promessa de progresso econômico do município.

O artigo a seguir, publicado pelo **O Sorocabano** em fevereiro de 1870, esclarece essa perspectiva:

*“A vida desta cidade parece que se ia esgotando pelo torpor de suas forças.*

*O commercio de animais deu por muito tempo vida á esta cidade; mas a sua queda veio demonstrar que essa vida era puramente artificial, e, ainda que tarde, felizmente se reconheceo que não era nesse commercio, e sim no proprio solo que havia seiva bastante para a sua prosperidade (...)*

*A vida artificial havia, como que, exaurido as nossas forças; o espirito publico cansado de lutar com os vaivens de um commercio que pouco ou nem um resultado apresentava, jazia em um estado de indiferença, e a nossa bella cidade decahia de sua importancia.*

*Despertados da lethargia em que estavam, os habitantes desta cidade, recobráo o vigor emprehendedor dos antepassados; a lavoura corre em progressivo augmento (...) e assim se reconhece que para augmento da producção, é também necessaria a facilidade e modicidade do transporte; porque, quanto mais perto estiver o mercado productor do consumidor, diminuem os gastos do transporte, augmenta-se o numero das transacções, e por conseguinte também o augmento do productor (...)*<sup>128</sup>

A queda do comércio de animais a que se refere o texto é a dos anos 1863 – 65, que coincide com a epidemia de varíola em Sorocaba, e a lavoura referida é a do algodão. A estratégia do grupo fundador da Sorocabana era estimular novos empreendimentos expondo a fragilidade de uma economia dependente da feira de

<sup>128</sup> Colaboração, **O Sorocabano**, Sorocaba, 13 fev. 1870.

animais. Exagerava na avaliação tanto do comércio de animais quanto da lavoura algodoeira: nem a feira apresentava sinais claros de declínio, e os anos de 1868 e 1869 haviam sido de intensa comercialização de tropas, como sugerem os números computados por Klein e apresentados no quadro n. 3, nem o algodão era promessa segura de enriquecimento, com a retomada do mercado externo pelos Estados Unidos.

Os anos seguintes foram um duro golpe para os plantadores de algodão do município. A concorrência internacional fez cair o preço do produto brasileiro e muitos abandonaram o cultivo, ficando apenas alguns grandes fazendeiros, cuja renda não dependia exclusivamente desse mercado.

Em 1875, a ferrovia foi inaugurada com festa, mas pairavam dúvidas sobre o destino da economia local. Para quê serviria, se a produção local de algodão estava em progressiva decadência no município? Além do mais, muitos negociantes da cidade temiam pela retração do comércio de tropas na região e conseqüente decadência das feiras, afetando sensivelmente a economia sorocabana. De símbolo do progresso econômico, a ferrovia passou a algoz do comércio urbano.

É o que demonstra o artigo publicado no **Ypanema** em novembro de 1876:

*"Erecta em um local soberbo, circumdada de um panorama magnifico (...), com um clima ameno, com uma população capaz de arduos tentamens, Sorocaba entlanguesce. Sorocaba vae caminho da decadencia, Sorocaba agonisa. A estrada de ferro, em vez de lhe infiltrar vida, innoculou-lhe o veneno, o peor dos venenos, o veneno da descrença. As tropas, vindas das longinquas paragens do sul, que davam azo a tanto drama burlesco, á mil transacções commerciaes, que produziam a animação, o enthusiasmo, o vigor, as tropas vão em progressiva decadencia (...)"<sup>129</sup>*

O artigo revela um sentimento de desencanto com a ferrovia, não só pela perda do propósito pelo qual foi instalada como, principalmente, pelo desestímulo ao comércio de animais que provocava, arriscando desequilibrar a economia local. A feira era, então, fundamental para garantir a manutenção e o desenvolvimento da cidade: a expectativa dos visitantes abonados, reunidos para a compra de tropas, animava os negociantes locais e instigava os divertimentos públicos. Era vista como ocasião de entusiasmo e vigor da vida urbana, e por esse motivo passou a ser questionada como a real função econômica da cidade, em oposição à produção agro-exportadora, que conhecia outro insucesso nessa época.

<sup>129</sup> O nucleo colonial, **Ypanema**, Sorocaba, 26 nov. 1876.

Essa percepção mostra que, apesar das críticas ao comércio de tropas em 1870 e da instalação da ferrovia, a feira continuava a ser vista como o mais importante evento mercantil da cidade. Não houve um preparo da população para se adaptar às novas condições do comércio urbano com a chegada da estrada de ferro, e a feira continuou garantindo boa parte dos recursos financeiros responsáveis pela modernização da cidade, na década de 1870.

Em 1874, quando já ia avançada a construção da ferrovia e tendo a Câmara que aumentar seus rendimentos, recorreu ao comércio de tropas. Criou, em janeiro, um imposto especial de \$100 por mula ou cavalo vendido no município, nomeando para a arrecadação um empregado especial da Câmara.<sup>130</sup> A venda de animais era, então, a única atividade passível de contribuição extra para o cofre municipal. O comércio urbano já havia sido taxado em 1871, e a Câmara encontrava resistência para arrecadar os impostos, como mostra a representação de moradores da cidade enviada à municipalidade em 4 de novembro de 1871, com despacho do Presidente de Província, "*queixandose dos impostos novamente creados (...) na reforma das Posturas*".<sup>131</sup>

A resposta da Câmara não foi transcrita na Ata, mas certamente lembrava a impotência da municipalidade em alterar posturas recentemente aprovadas pela Assembléia Provincial. Não há, também, registros de reclamações posteriores sobre o assunto e nem sobre a aplicação de multas aos moradores, fazendo supor que os impostos não foram rigorosamente cobrados às categorias profissionais residentes na cidade.

Quanto à categoria dos lavradores, que eram a maioria *no município* seguidos pelos negociantes, a regularização do Mercado estipulou condições para garantir o abastecimento e controlar a importação de gêneros. Quanto à produção agro-exportadora do algodão, a imposição de impostos era vista como empecilho à expansão da lavoura. Em 1869, a vereança conservadora chegou a instituir o imposto de 50 réis por arroba de algodão em rama exportada, em prejuízo de grandes plantadores da cidade, que apoiavam o partido liberal. Mas a postura foi revogada, por representação dos plantadores do município, tão logo foi essa vereança destituída e reempossada a antiga.<sup>132</sup>

<sup>130</sup> "4ª Sessão Ordinaria a 15 de Janeiro de 1874. Presidª do Sñr. Prestes". Anais..., MHS, livro 79, fólho 130 f.. Esse imposto foi cobrado até a extinção do Registro de Animais, em 1891.

<sup>131</sup> "Sessão extraordinaria a 4 de Novembro de 1871. Presidª do Sñr. Araujo". Anais..., MHS, livro 79, fólho 57 v.

<sup>132</sup> "Acta da 3ª Sessão ordinaria da Camara Municipal desta Cidade de Sorocaba aos 20 de Janeiro de 1869. Prezidencia do Sñr. Dor. Costa Ferreira". Anais..., MHS, livro 71, fólho 120 f.;

Nos anos seguintes, para animar esses grandes lavradores, a Câmara garantiu a isenção de imposto municipal sobre a exportação do algodão. Mas não foi suficiente para assegurar o sucesso da produção: em 1874, a lavoura já estava decadente, restando apenas alguns grandes plantadores que mantinham o cultivo graças à renda que advinha do comércio urbano, principalmente em tempo de feira.

Restava, portanto, a venda de muares, que nunca havia contribuído diretamente para o cofre municipal. Com a criação do imposto em 1874, ela assumia um lugar próprio na regulamentação das práticas urbanas. O valor era relativamente baixo: um terço do Novo Imposto arrecadado no Registro e cerca de 1/500 do valor de venda do animal em Sorocaba, considerando as informações veiculadas pelos periódicos da época sobre o preço médio dos muares durante a feira.<sup>133</sup>

Mas avaliado pelo volume de tropas negociadas no município, somava uma contribuição expressiva. Ainda com base nas informações da imprensa, tem-se que na feira de 1874 foram negociadas 24.000 bestas, que corresponderiam a 2:400\$000 de arrecadação para a Câmara Municipal.<sup>134</sup> Na feira de 1875, que se realizou pouco antes da inauguração da ferrovia, o volume de muares negociados foi sensivelmente menor: cerca de 13.000, equivalentes a 1:300\$000 de imposto municipal. Apesar da redução, essa feira foi considerada bastante concorrida pela grande afluência de compradores: a imprensa informa que vieram a Sorocaba 14.900 bestas e muitos compradores voltaram sem tropa, em razão do preço elevado dos animais.<sup>135</sup>

Possivelmente, a proximidade com a data de inauguração da ferrovia tenha afetado a oferta de muares, pois muitos vendedores de tropas vindos do sul não sabiam ao certo como encontrariam o mercado local de muares e preferiram buscar outras paragens para as negociações, como o município de Itapetininga, ao sul de Sorocaba.

Essa tendência se acentuou nos anos seguintes, ameaçando o equilíbrio da economia local. Em 1876 foram vendidas cerca de 15.000 bestas<sup>136</sup> e, como na feira anterior, a redução da oferta fez subir o preço dos animais. Era um sério indício de queda

---

“Sessão extraordrª a 5 de Junho de 1869. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 71, fólho 142 f.

<sup>133</sup> Entre 1870 e 1873, o preço médio de venda dos muares durante a feira foi de 50\$000, segundo informam os periódicos da época. Noticiário, **O Sorocabano**, Sorocaba, 19 jun. 1870; Noticiário, **O Americano**, Sorocaba, 12 jul. 1871, 9 fev. 1872; Noticiário, **Sorocaba**, Sorocaba, 1º jan. 1873. Essa margem se manteve em 1874: Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 11 abr. 1874. Infelizmente, os periódicos não informam o preço de outras espécies negociadas.

<sup>134</sup> Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 11 abr. 1874.

<sup>135</sup> Segundo a **Gazeta Commercial**, o preço das mulas atingiu o pico de 80\$000 por cabeça durante a feira de 1875. Noticiário, **Gazeta Commercial**, Sorocaba, 28 abr. 1875.

<sup>136</sup> Noticiário, **A Voz do Povo**, Sorocaba, 13 maio 1876.

do comércio de tropas pela evasão de vendedores. Somada à crise da lavoura algodoeira, essa situação arriscava desequilibrar gravemente a economia local. Não havia outra prática além da feira, enquanto alimentadora do mercado urbano, que fosse capaz de sustentar o desenvolvimento de Sorocaba na época.

Em maio de 1876, durante a feira, o periódico **A Voz do Povo** tentava reanimar os negociantes da cidade, apreensivos com o futuro do comércio de animais na região. Ponderava que:

*“As tropas que têm passado vendidas, são em geral de boa qualidade, porém bastante desfeitas, em consequencia da grande secca que soffreram nas invernadas, o que entretanto não tem obstado a venda por altos preços, como se esperava; isto prova que as estradas de ferro não tem feito mal ao commercio de animaes como muitas pessoas asseveram, pois que a necessidade delles manifesta-se pela grande procura que há nesta feira, e a concurrencia de compradores á mesma”<sup>137</sup>*

Na verdade, o que se verificava era uma diminuição sensível da oferta de animais e não um aumento da procura, que provavelmente também reduziu, mas desproporcionalmente àquela. Nos anos seguintes, uma quantidade cada vez menor de tropas seria negociada em Sorocaba: em 1877, cerca de 12.000; em 1878, 11.000.<sup>138</sup> Em 1879, calculou-se em 10.000 o volume de bestas trazidas para a feira; em 1881, não chegou a 6.000.<sup>139</sup> Até o final do Império, manteve-se essa margem: em 1883 foram 7.000; em 1884, 6.000; em 1887, 6.000.<sup>140</sup>

Esses números, mesmo aproximados, indicam a dimensão da comercialização de animais na época. A diminuição da oferta era sentida como uma ameaça ao comércio urbano, pois arriscava a redução da concorrência de pessoas à cidade para a feira anual. Muitos atribuíam à ferrovia a causa da retração desse comércio; outros, preocupados com o destino do mercado urbano, invertiam o argumento e acusavam a persistência das feiras de inibir as trocas comerciais pela ferrovia. Sobre esse aspecto, o **Colombo** publicou um extenso artigo em setembro de 1877, avaliando os “benefícios trazidos para esta cidade pela estrada de ferro Sorocabana” em confronto com os “inconvenientes” e “prejuízos” das feiras para o comércio urbano. Propunha, como solução para a instabilidade gerada pela coexistência da ferrovia com a feira, o

<sup>137</sup> Noticiário, **A Voz do Povo**, Sorocaba, 10 maio 1876.

<sup>138</sup> Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 10 jun. 1877; Noticiário, **Gazeta de Sorocaba**, Sorocaba, 5 jun. 1878.

<sup>139</sup> Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 5 jun. 1879; Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 6 jul. 1881.

<sup>140</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 31 jul. 1883, 8 ago. 1884, 25 maio 1887.

estímulo à exportação da produção agrícola do município pela ferrovia como compensação à superação da feira como atividade local.<sup>141</sup>

Nos anos imediatos à inauguração da Sorocabana, o que se buscava era uma finalidade que a justificasse como recurso imprescindível para o desenvolvimento urbano. A experiência mostrava que, além de afetar o comércio de animais, a estrada de ferro facilitava a importação de gêneros alimentícios, ameaçando desequilibrar o já frágil comércio de víveres. Em novembro de 1877, a Câmara recebeu um abaixo-assinado de negociantes da cidade pedindo a cobrança de impostos sobre os gêneros entrados pela ferrovia, “*com direcção para outros lugares*”.<sup>142</sup>

Para incentivar as trocas comerciais pela ferrovia, a municipalidade não havia taxado nem a importação, nem a exportação pela Estação. A resposta à solicitação veio quase um ano depois, em setembro de 1878, com a criação de impostos especiais aos importadores de sal, açúcar e pipas de vinho pela estrada de ferro. Em 1882, o café também fez parte dessa lista.<sup>143</sup>

Em conjunto com essas medidas, a Câmara tomou providências para estimular a exportação. Até o início da década de 1880, dispensou a cobrança de taxa sobre o embarque pela estrada de ferro. Mas então, as dívidas acumuladas com empréstimos para obras públicas pressionavam a municipalidade, e a solução encontrada foi aumentar e criar novos impostos. Em 1881, dispensou de entrar para o Mercado os gêneros alimentícios em grandes partidas e destinados à exportação, como “*feijão, milho, arroz, farinha, toucinho e outros quaesquer, inclusive o fumo*”. Eles seriam encarregados a comissários na cidade ou diretamente à Estação, onde pagariam uma taxa para o embarque, que era a mesma cobrada aos importadores entrados para o Mercado.<sup>144</sup> Assim, dava aos grandes produtores de gêneros da região e dos municípios vizinhos a vantagem de escolher o melhor mercado para a sua produção.

Nesse mesmo ano, a Câmara estabeleceu o imposto de 5 réis por saca de cal exportada pela estrada de ferro, provocando a revolta dos fabricantes do município, que julgavam a cobrança abusiva. Em fevereiro desse ano, catorze proprietários de

<sup>141</sup> Os benefícios trazidos para esta cidade pela estrada de ferro Sorocabana, Colombo, Sorocaba, 22 set. 1877.

<sup>142</sup> “5ª Sessão ordinária a 6 de Novembro de 1877. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fólho 105 v.

<sup>143</sup> Os importadores de sal pagariam 20 réis por alqueire; de açúcar, 2 réis por quilo; de vinho, 6\$000 por pipa e 200 réis por dúzia de garrafas. “Sessão extraordinária a 2 de Setembro de 1878. Presidª do Sñr. Araujo”. Anais..., MHS, livro 93, fólho 127 f.. Sobre o imposto de 100 réis por 15 quilos de café importado: **Código de Posturas...**[1882], op. cit., art. 3 § 3.

<sup>144</sup> A taxa era de 2\$000 por carro carregado, 1\$000 por carroça e 200 réis por cargueiro. Regulamento para a praça do mercado da cidade de Sorocaba [1881]. In: **Código de Posturas...**[1882], op. cit., arts. 6, 15.

“caleiras” da região enviaram uma representação aos vereadores, solicitando a revogação do imposto antes que o novo Código de Posturas fosse remetido para aprovação. Justificavam a reivindicação pelo valor ser “*oneroso, estar a cal depreciada, haver fabricas annexas as Estações da Estrada de ferro; já pagarem de frete 30 pr. 100*” e pediam a conservação do imposto atual: 10\$000 anuais.<sup>145</sup>

Não adiantou. A Câmara indeferiu o pedido e remeteu urgentemente o novo Código para aprovação.<sup>146</sup>

A cal, como já foi observado, era considerada, então, a principal produção do município. O Relatório elaborado pela Câmara Municipal para o governo da província em outubro desse mesmo ano de 1881 informava que ela era “*a principal fonte de renda do Municipio*”<sup>147</sup>, demonstrando que aquela arrecadação era expressiva.

Em 1882 houve eleições para a Câmara, e dentre os vereadores eleitos estavam apadrinhados políticos de fabricantes de cal do município, e até mesmo um proprietário de “caleira”: o capitão Manoel Fabiano de Madureira. Uma das primeiras atitudes da nova vereança, logo em fevereiro de 1883, foi revogar o imposto sobre a produção.<sup>148</sup> Para compensar essa perda, aumentou em 1885 o imposto municipal de 100 réis para 500 réis sobre a venda de mulas e cavalos no município.<sup>149</sup> De uma arrecadação média de 600\$000 sobre os animais negociados durante as feiras daqueles anos, passou a 3:000\$000.

A revogação de um e o aumento de outro imposto demonstra, mais uma vez, a política da municipalidade de garantir privilégios aos residentes no município e auferir renda sobre o comércio especulativo dos comerciantes não domiciliados na região. Embora a feira ainda fosse uma ocasião propícia ao comércio urbano, a venda de tropas era realizada principalmente por negociantes paranaenses e gaúchos e já não atraía investimentos diretos dos negociantes sorocabanos, que preferiam atuar como “capitalistas”.<sup>150</sup>

<sup>145</sup> “Acta da 3ª Sessão extraordinaria da Camara Mal. em 11 de Fevrº de 1881. Presidencia do Sr. França”. Anais..., MHS, livro 105, fólho 52 f.

<sup>146</sup> O Código foi aprovado pela Assembléia Provincial em 24 de março de 1882. O artigo referente ao imposto sobre a cal é o art. 3 § 5. **Código de Posturas...**[1882], op. cit..

<sup>147</sup> “Acta da 4ª Sessão ordra da Camara Municipal aos 13 de Outubro de 1881. Presidencia do Sr. França”. Anais..., MHS, livro 105, fólho 91 f.

<sup>148</sup> “1ª Sessão extraordra - Acta da 1ª sessão extraordinaria da Camara Mal. em 5 de Fevrº de 1883. Presidencia do Sr. Tene. Cel. Olº Machado”. Anais..., MHS, livro 114, fólho 31 v.

<sup>149</sup> “Acta da 14ª Sessão extraordra da Camª Mal. da cide. de Sorocaba aos 9 de Fevrº de 1885. Presidcia. do Sr. Dr. Oliverio Pilar”. Anais..., MHS, livro 114, fólho 174 f.

<sup>150</sup> O acordo feito em maio de 1877 entre vendedores e compradores de tropas é um indício da predominância de paranaenses e gaúchos na venda de animais em Sorocaba. Ele foi assinado por 28 vendedores, todos das províncias do sul, e 26 compradores de tropas. Noticiário, **Ypanema**, Sorocaba, 10 jun. 1877.



Além disso, a regularização do espaço urbano nas últimas décadas, inclusive para condicionar a passagem e parada de tropas, as melhorias implementadas e a regulamentação dos usos da cidade apontavam para um modelo racional de vida urbana. A ferrovia era o grande símbolo dessa perspectiva, estimulando iniciativas ousadas de setores urbanos no caminho da industrialização. Não foi por acaso que o mesmo grupo que instalou a Companhia Sorocabana em 1870 organizou, no ano seguinte, uma sociedade anônima denominada Indústria Sorocabana para criação de uma grande fábrica de tecidos.

No entanto, a decadência da produção local de algodão nos anos seguintes fez fracassar esse e outros projetos similares da época. Após a inauguração da ferrovia, somou-se a esse quadro a retração do comércio de animais. A indústria foi, desde então, abordada como a única salvação para a retomada do almejado progresso urbano.

Em 1876, o periódico *A Voz do Povo* já ponderava que *“é por meio da indústria que um paiz póde chegar ao maior gráo de prosperidade: porque a indústria é a acção das forças physicas e moraes do homem, applicadas a producção”*.<sup>151</sup>

Mas a sociedade local parecia não saber mais qual o caminho para conquistar essa prosperidade, já que o algodão perdia sua importância e as investidas industriais do início da década, voltadas para a instalação de uma indústria têxtil de grande porte, haviam redundado em fracasso. Em 1878, o *Ypanema* argumentava, sobre a ferrovia, que *“nem só n’isso consiste o nosso progresso (...); a estrada de ferro é um meio apenas de comunicar-se com os grandes centros; ás vezes é ella a morte do lugar, quando lhe faltam os elementos agricolas para fornecer a exportação”*.<sup>152</sup>

Somente na década seguinte, e por iniciativa de um grande negociante da cidade, é que a industrialização tomou impulso, atraindo novos capitais para a cidade e animando investimentos no setor. O *Diário de Sorocaba* noticiou todas as etapas de construção e organização da grande Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte, de Manoel José da Fonseca, que seria inaugurada em 1882.<sup>153</sup>

A iniciativa valorizou o mercado urbano, abrindo uma nova frente da economia: a exportação de produtos industrializados. A existência de uma Estação da ferrovia na cidade, de fácil acesso para o estabelecimento, era um grande benefício ao empreendimento, permitindo acelerar o escoamento da produção.

<sup>151</sup> Noticiário, *A Voz do Povo*, Sorocaba, 23 jan. 1876.

<sup>152</sup> *Ypanema*, Sorocaba, 18 dez. 1878.

<sup>153</sup> Noticiário, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 28 dez. 1880, 12 abr. 1881, 31 ago. 1881, 22 fev. 1882, 5 maio 1882, 1º dez. 1882, 5 dez. 1882, 29 abr. 1883.

Sorocaba se projetou, a partir da inauguração da fábrica em 1882, como centro de produção têxtil da província. O *Almanach* de 1884, na relação das atividades características da cidade, destacou “a importante fabrica de tecidos denominada – Nossa Senhora da Ponte, pertencente ao sr. Manoel José da Fonseca; [que] tece exclusivamente riscados, conhecidos no mercado como brins sorocabanos; trabalha com 44 teares e suas machinas correspondentes, tendo também a sua tinturaria, occupando para estes mysteres um número de cento e vinte pessoas, na sua maior parte mulheres e crianças”.<sup>154</sup>

O sucesso da fábrica de tecidos incentivou novos investimentos urbanos. A imprensa da época mostra o maior dinamismo da população e a crença no progresso local através da indústria. Poucos anos antes, ela lamentava o torpor dos sorocabanos; agora, destacava e valorizava toda iniciativa particular na manufatura ou na indústria local.

Entre 1883 e 1887, foram organizadas na cidade novas fábricas de pequeno ou médio porte, destinadas à produção de bens de consumo, como calçados, chapéus, louças, colchões, massas, licores, vinho, cerveja, café em pó. A participação de estrangeiros foi fundamental na instalação desses estabelecimentos, pois traziam técnicas e experiências que os moradores da cidade não possuíam, além de capital disponível para novos empreendimentos.

Na década de 1880, motivada pelo impulso industrial, a cidade passou a atrair imigrantes italianos, que vinham pela possibilidade de explorar o comércio urbano. Alguns se estabeleciam com tabernas, pequenas lojas ou oficinas de funilaria e marcenaria. Outros investiam seus recursos em manufaturas e pequenas fábricas de vinho, massas e café em pó. Ou ainda constituíam no centro urbano manufaturas e lojas especializadas em artigos pessoais, como roupas e calçados, a demonstrar que a demanda desse mercado acompanhava a maior intensidade da vida urbana na época.<sup>155</sup>

Eram figuras atuantes no centro urbano, como mostra a existência de duas sociedades italianas em 1886: a Società Operaria Italiana, instalada em 18 de outubro de 1885, e a Sociedade Italiana de Beneficência e Mútuo Socorro, inaugurada a 12 de

<sup>154</sup> MOURA, F. I. X. de Assis, *Almanach*...[1884], op. cit., p. 502.

<sup>155</sup> A maior parte das manufaturas e fábricas organizadas em Sorocaba na década de 1880 foram iniciativas de imigrantes italianos: em 1883, a fábrica de calçados de Alferio Malzone e a fábrica de banha de Francisco Matarazzo, no Cerrado; em 1885, a fábrica de macarrão de Antonio Faizano e a de café em pó de Mathias Baddini; em 1886, a fábrica de cerveja e licores, que utilizava matéria-prima da região, de Salvador Argenti e C<sup>a</sup> e a de calçados de Giuseppe Argento; em 1887, a fábrica de massas de Domenico Guli; em 1889, a fábrica de calçados de José Luchesi. Anúncios, *Diário de Sorocaba*, Sorocaba, 16 out. 1883, 19 abr. 1885, 24 abr. 1885, 25 set. 1886, 20 out. 1886, 20 out. 1887, 13 mar. 1889; ALMEIDA, A., *História de Sorocaba*, op. cit., p. 272.

dezembro de 1886. Elas congregavam, respectivamente, os italianos que trabalhavam na Sorocabana e aqueles ligados ao comércio urbano.<sup>156</sup>

Outro grupo imigrante de expressão na cidade, antes mesmo da chegada dos italianos, era o alemão. Envolveram-se com o comércio urbano, e no final da década de 1870 aparecem na fabricação de cerveja, aproveitando a cevada produzida na região.<sup>157</sup>

Os negociantes e capitalistas acompanharam o incremento industrial ampliando suas lojas e diversificando os investimentos. Alguns aplicaram também na indústria, sem descuidar de seus negócios, como o próprio Manoel José da Fonseca, que possuía a maior casa comercial da cidade – a Casa do Sol. Outros idealizaram intento semelhante, como Manoel Lopes de Oliveira, que em 1883 visitou a cachoeira de Votorantim para estudar a possibilidade de instalar, nas proximidades, uma grande fábrica de tecidos.<sup>158</sup> Residia, então, em São Paulo, onde atuava como negociante e capitalista. O projeto, no entanto, não deu certo.

Mas ainda no ano seguinte foram feitos novos exames para orçar a instalação de um conjunto de três fábricas nesse local: uma de tecidos, uma de óleo de semente de algodão e uma de papel.<sup>159</sup> No entanto, somente em 1918 é que seria instalada uma fábrica de tecidos na Fazenda Votorantim, a partir da qual seriam organizadas as demais unidades, na mesma área, que comporiam as Indústrias Votorantim: a fábrica de cimento Santa Helena em 1936 e a Votocel, produtora de papel transparente, em 1948.

Alguns proprietários da cidade também aplicaram seus rendimentos no cultivo da uva em grande escala para fabricação de vinho, como Vicente de Oliveira Lacerda – antigo administrador do Registro de Animais, dono de 60.000 pés em 1888 – e o padre Antonio Joaquim de Andrade, que cultivava 9.000 pés nessa mesma época.<sup>160</sup>

Essa industrialização incipiente deu novo sentido ao desenvolvimento urbano, contribuindo para a modernização dos serviços e a diversificação do setor comercial. Nessa mesma época, as lojas se multiplicaram, maiores e mais sortidas,

<sup>156</sup> Anúncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 18 out. 1885, 15 dez. 1886.

<sup>157</sup> Em 1879 há um anúncio da fábrica de cerveja de Augusto Boemer; em 1884, de Faust e Schimming e de Luiz Bücher; em 1889, de Lausberg e Raszl. Também havia em 1883 a fábrica de colchões de Eduardo Müller e em 1886 a de louças, de Joanna Katzer. Anúncios, **Ypanema**, Sorocaba, 10 out. 1879; Anúncios, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 11 maio 1883, 9 out. 1884, 12 dez. 1884, 7 out. 1886, 5 abr. 1889.

<sup>158</sup> A área em questão era propriedade de um outro negociante da cidade, Francisco de Assis Machado, que planejava, então, vendê-la. Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 29 mar. 1883.

<sup>159</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 17 jun. 1884.

<sup>160</sup> Noticiário, **Diário de Sorocaba**, Sorocaba, 3 maio 1888.

acompanhando o ritmo de uma população que crescia e se tornava mais exigente. Abriam-se novos hotéis, restaurantes e charutarias, para atender uma categoria diferenciada de visitantes, que cobrava a oferta de serviços especializados. Instalaram-se escritórios de advocacia e consultórios médicos, sugerindo uma vida urbana mais intensa, independente da aglomeração de pessoas exclusivamente durante as feiras de animais.

A comercialização de tropas, não sendo atividade de aplicação exclusiva de capital por parte dos negociantes locais, como nunca o fora, mesmo quando as feiras atraíam um número dez vezes maior de animais, não provocou a falência das grandes fortunas da cidade com a sua retração, embora arriscasse o comércio urbano na década de 1870, logo após a inauguração da ferrovia. Foi possível à cidade, em seu desenvolvimento, encontrar novos espaços de investimento para os lucros acumulados com a venda de tropas em épocas de feiras concorridas. A própria ferrovia é, disso, um exemplo.

Na última década de Império, a venda de animais passou a caracterizar uma atividade rústica e pouco afeita ao ambiente urbano. Ela não aparece na documentação como prática típica da sociedade sorocabana, mas enquanto atividade primordialmente realizada pelos “tropeiros” do sul – paranaenses e gaúchos –, a qual era aproveitada, pela população do município, para a exploração de outros ofícios e ramos de comércio ligados ao trato de animais. Por esse motivo, era tratada como um argumento para a reunião de pessoas na cidade em período de feira, mas não representava os valores da sociedade sorocabana.<sup>161</sup>

Nessa perspectiva, compreende-se porque a feira – e não propriamente a venda de animais – se manteve como importante evento comercial para a cidade, instigando discussões acaloradas sobre a sua validade para a economia e a sociedade urbana. A elite local, mesmo implementando melhorias que ameaçavam o comércio de animais na região, como a ferrovia, buscava garantir, aparentemente de forma contraditória, a vinda periódica de visitantes e a realização das atividades por ela estimuladas, como o comércio ambulante, os espetáculos públicos e a oferta de serviços

---

<sup>161</sup> O termo “tropeiro” leva aspas por se referir ao significado específico, apresentado pela documentação consultada, que tinha para a sociedade local durante o Império: o do profissional especializado exclusivamente na condução de tropas, proveniente das províncias do sul. É significativo que nas listas nominativas analisadas, e nas relações de votantes e da coleta municipal de impostos não haja a indicação de “tropeiros” sorocabanos. D’Abreu Medeiros, inclusive, especifica na crônica **Curiosidades Brasileiras** os elementos característicos dessa categoria, diferenciando-a radicalmente dos habitantes da cidade.

ligados ao trato de animais. Usava, para tanto, as atribuições da Câmara Municipal sobre a confecção de posturas e criação de impostos.

Também fazia uso de sua competência sobre a abertura de ruas, doação de datas, calçamento e alinhamento de terrenos para regular o trânsito de tropas e o aproveitamento das áreas de descanso ou pastagem dos animais na cidade. Dessa forma, mantinha tais usos sob seu controle e fortalecia seu domínio sobre a organização urbana.

A feira de animais, entendida portanto não como sinônimo de comércio de tropas mas como evento mercantil que englobava um conjunto amplo de usos e práticas locais, teve forte influência sobre o desenvolvimento urbano durante o Império. Essa constatação lança luz sobre a interpretação corrente na historiografia atual de que o *comércio de animais* caracterizou a economia e a sociedade sorocabana no século XIX. É preciso tomar certo cuidado nessa avaliação, que toma por base os relatos de viagens, os textos histórico-descritivos sobre a província paulista e sobre o Império e os Almanques, pois ela tende a criar uma identificação econômica e social que desconsidera os aspectos específicos do desenvolvimento urbano de Sorocaba.

## CONCLUSÃO

A análise da documentação permite redimensionar a interpretação corrente na historiografia sobre o comércio de animais em Sorocaba. Ela mostra diversos elementos implicados na relação entre o desenvolvimento urbano e a comercialização de tropas, destacando as especificidades de cada contexto e revelando a dinâmica da sociedade urbana.

Alguns conceitos veiculados pela historiografia perdem, por completo, seu significado. O "tropeirismo", definido pelos estudiosos do tema como "ciclo econômico" característico do centro-sul do Brasil e que teria marcado o desenvolvimento histórico de Sorocaba nos séculos XVIII e XIX, nem aparece como designativo de alguma prática relativa à venda de tropas na região. O "tropeiro", que na interpretação dos pesquisadores sorocabanos identifica um tipo social próprio das feiras de animais e que representaria os valores culturais da sociedade sorocabana, emerge da documentação com um significado particular àquele contexto urbano, e muito distante dessa caracterização.

Com relação ao conceito de "tropeirismo", já foram consideradas as abordagens interpretativas que o consagram como termo explicativo de uma condição econômica e/ou política do centro-sul do Brasil. Ele condiciona a leitura da história de Sorocaba em função do comércio de animais, permitindo a percepção da feira de muas como principal etapa dessa atividade mercantil na província, o que favorece a sua valorização enquanto evento relativo à economia provincial e nacional, desconsiderando sua capacidade de refletir as condições urbanas que possibilitaram o desenvolvimento dessa atividade na região.

A formulação do conceito de "tropeirismo" decorre do interesse em resgatar a contribuição do comércio de tropas soltas para a formação da Nação, destacando o papel dos paulistas nesse processo. Esses estudos têm o mérito de recuperar a importância econômica e social de uma atividade até então desprezada pelos pesquisadores da história brasileira, por sua condição marginal à caracterização de uma sociedade alicerçada na monocultura de exportação e no trabalho escravo.

O texto de José Alípio Goulart, **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**, é um reflexo da valorização dessa perspectiva. Preocupado em resgatar a contribuição histórica dos “tropeiros”, categoria na qual inclui tanto os condutores de tropas soltas quanto os de cargueiros, o autor consagra uma imagem idealizada desses homens. Na intenção de valorizar o seu papel histórico, destaca um valor moral já apontado pelos estudos de história paulista – o heroísmo herdado dos “bandeirantes” – como elemento representativo do caráter do “tropeiro”. Sua identificação como *“homem rude e ignorante na sua grande maioria, palmilhador constante dos caminhos abertos na solidão dos sertões, guiado apenas pelo próprio instinto”* tem, por finalidade, consagrar essa categoria como representativa dos valores heróicos de uma sociedade constituída por sua bravura.<sup>1</sup>

Para o autor, a cidade de Sorocaba adquire expressão histórica a partir de sua utilização como mercado redistribuidor de mueres da província, após a instalação do Registro em 1750. Assim, tende a interpretar a sociedade local segundo sua contribuição ao comércio de animais no centro-sul do Brasil.

Essa abordagem reflete a percepção da cidade como produto de condições econômicas externas. As particularidades da vida urbana assumem, assim, um papel secundário na explicação do desenvolvimento histórico. Tanto que, na sua perspectiva interpretativa, a cidade é apenas reconhecida enquanto *“empório de mueres”*, sugerindo uma condição urbana determinada pelo que conceitua como *“tropeiragem”*: a prática de conduzir, pelos sertões, tropas xucas ou cargueiras, viabilizando a comunicação inter-provincial e a integração econômica do centro-sul à Nação.<sup>2</sup>

A obra de Goulart corrobora, dessa forma, a interpretação do “tropeirismo” como “ciclo econômico”, embora essa terminologia não seja empregada pelo autor. Por ser bastante informativa sobre a organização e o trabalho de condução das tropas pelos sertões, é sempre lembrada pelos estudiosos do tema.

O conceito de “tropeirismo” veiculado pela historiografia paulista tem relação com essa mesma perspectiva de valorização da contribuição do “tropeiro” para a formação da Nação. Da mesma forma, os estudiosos da história de Sorocaba resgatam essa interpretação para promover a contribuição sorocabana ao engrandecimento econômico do Estado e integração nacional.

O resultado é uma leitura idealizada do passado paulista e, conseqüentemente, do sorocabano. A obra de Aluísio de Almeida é exemplar nesse

---

<sup>1</sup> GOULART, José Alípio, op. cit., p. 67.

<sup>2</sup> Id., ibid., p. 109; 148.

aspecto. Seu postulado de “tropeirismo sorocabano”, ao mesmo tempo que valoriza a contribuição da cidade para o desenvolvimento histórico paulista e nacional, busca explicar as especificidades do envolvimento da população local com o comércio de animais na região.

Sua interpretação influenciou e influencia os pesquisadores da cidade, tanto pelo conceito de “tropeirismo sorocabano”, que busca resolver a principal dificuldade na justificação de um desenvolvimento urbano condicionado pelo comércio de tropas: explicar as características diferenciadas de envolvimento dos moradores com a venda de animais, quanto pela riqueza de informações acerca da história da cidade, resgatadas na documentação local. Esse fator, associado à ampla divulgação de seus textos em revistas históricas, legitimam o seu reconhecimento como o maior historiador de Sorocaba.

A intenção de corroborar a existência de um “tropeirismo sorocabano” condiciona até mesmo a manipulação de fontes da época. Um exemplo é a interpretação dos textos de D’Abreu Medeiros como registros fiéis desse “tropeirismo”. Em 1983, Rogich Vieira lembrou que

*“O único escritor que dedicou toda sua obra ao Tropeirismo foi Francisco Luiz de Abreu Medeiros (...). Seu livro “Curiosidades Brasileiras” é um repositório da Sorocaba Tropeirística e a fonte mais pura das usanças dos sorocabanos de 1864”<sup>3</sup>*

D’Abreu Medeiros dedicou duas obras especialmente à feira de animais: a peça teatral **Na feira de Sorocaba** e a crônica **Curiosidades Brasileiras**. Elas são consideradas, comumente, testemunhos fiéis da sociedade da época, justamente por retratarem a feira de forma positiva, como evento festivo e lucrativo para a cidade. Mas o autor nunca utilizou o termo “tropeirismo” para designar a condição social sorocabana.

É significativo que os estudiosos da história local desprezem as partes dessas obras que identificam o “tropeiro” como categoria social distinta do sorocabano. Além de indícios esparsos nos textos de época, esses são os únicos registros dessa percepção diferenciada, provavelmente exclusiva, inerente à sociedade local.

O “tropeiro” era identificado em Sorocaba como o profissional da venda de tropas xucras trazidas do sul e de lá proveniente. Era o que se dedicava exclusivamente à essa atividade. Na localidade não havia profissionais desse tipo, pois a população não se dedicava com exclusividade à condução dos animais. Os lavradores pobres, que eram

<sup>3</sup> VIEIRA, Porphirio Rogich, O papel do tropeiro na integração cultural do Brasil. **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**, Sorocaba: ASL, p. 24.



a maioria no município, não tinham condição de manter-se com uma atividade que exigia o abandono de suas lavouras, as quais lhes garantiam a sobrevivência, e grandes investimentos, que só se converteriam em lucro no ano seguinte com o vencimento das "letras" de pagamento.<sup>4</sup> Os mais ricos, negociantes da cidade, dedicavam-se à venda de tropas sem descuidar do comércio de fazendas secas estabelecido no centro urbano ou da grande lavoura de cana ou algodão. Além do mais, a passagem do gado e a realização do comércio redistribuidor de tropas na região, garantidas pela existência do Registro na cidade, facilitavam práticas mais adaptáveis ao ambiente urbano, como a capitalização das "letras" por aqueles ricos negociantes e a fabricação e venda de artigos de montaria.

D'Abreu Medeiros caracterizou o "tropeiro" como um rico negociante de tropas, distinto dos demais tipos sociais presentes na feira por duas condições claramente perceptíveis: pela vestimenta – *"palla de côres, botas pretas com grandes chilenas de prata; chapéu campeiro"*<sup>5</sup>; *"chapéu de ába larga (...), ao pescoço um volumoso lenço pintado (...), collete encarnado; japona de baetão (...); calça de belbute azulado; botas com grandes chilenas de prata (...) tendo presas nas partes posteriores duas immensas rozetas (...) e largas correntes que lhe cobrião os peitos dos pés"*<sup>6</sup> – e pelo linguajar espanholado, característico das populações dos pampas, com expressões como *"Deos gracia", "la plata", "amiguito", "paissanito"*.<sup>7</sup>

Essa caracterização indicava a sua proveniência e o distinguia como indivíduo rústico, que enriquecera às custas das negociações de tropas. Havia um termo específico pelo qual era o "tropeiro" conhecido na cidade: o *"monarcha das coxilhas"*.<sup>8</sup>

Em suas obras, ainda especificou algumas categorias ou tipos sociais da cidade em função de seu envolvimento com as atividades da feira de animais. Assim, mostra o capitalista, o lavrador pobre, o artista, todos se beneficiando da ocasião da feira

<sup>4</sup> Para as décadas de 1850 - 60, D'Abreu Medeiros se refere à prática dos *"dous annos tapados"*: a venda das tropas mediante "letras" descontáveis após dois anos inteiros. MEDEIROS, Francisco Luiz D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., p. 77 – 78.

<sup>5</sup> Idem, **Na feira de Sorocaba**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1862, p. 46. Segundo o próprio autor, as chilenas eram *"grandes esporas com grossas correntes"*. Idem, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 218.

<sup>6</sup> Idem, *ibid.*, v. 1, p. 74.

<sup>7</sup> Idem, **Na feira de Sorocaba**, op. cit., p. 46, 50; Idem, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 78, 80. Segundo o próprio D'Abreu Medeiros, "paissanito" se dizia do *"indio, ou mesmo qualquer individuo"*. Idem, *ibid.*, v. 1, p. 219.

<sup>8</sup> O termo "mônárca", segundo explica a **Collecção de vocabulos e frases** usados no Rio Grande do Sul, significava *"homem sem educação carregado de armas, e vestido com o aparato da gente do campo"*. CORUJA, Antonio Alvares Pereira, op. cit., p. 228. Segundo D'Abreu Medeiros, o termo todo significava *"homem do campo"*. MEDEIROS, F. L. D'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, op. cit., v. 1, p. 80, 219.

para aumentar seus rendimentos.<sup>9</sup> Observa-se uma diferenciação clara entre a sociedade local e os “tropeiros”.

Essa perspectiva foi desconsiderada pelos estudiosos da história de Sorocaba, provavelmente por confrontar com a caracterização que propõem da organização sócio-econômica da cidade: a de um contexto urbano determinado pelo “tropeirismo”.

Após considerar a percepção do “tropeiro” exposta por D’Abreu Medeiros, e levando em conta a análise empreendida sobre o ordenamento do espaço e organização da vida urbana em relação ao trânsito e à feira de animais, conclui-se que qualquer avaliação genérica sobre o “tropeirismo” e suas implicações sobre a formação e/ou desenvolvimento de centros urbanos conduz à perda de significados específicos, a cada contexto social, de um conjunto variado de práticas relacionadas à distribuição de tropas pelo centro-sul. Em outras palavras, submete a compreensão do desenvolvimento urbano a concepções pré-estabelecidas, que induzem à camuflagem de elementos significativos do desenvolvimento histórico local.

Alguns trabalhos consideram o “tropeirismo” a causa primordial para a formação de novas cidades em regiões transitadas por condutores de gado. Guardada a reconhecida contribuição do comércio de tropas para o desbravamento e ocupação de novas áreas<sup>10</sup>, essa interpretação compromete a compreensão do desenvolvimento urbano, orientando a análise para a valorização da cidade em função de um modelo interpretativo pré-concebido.<sup>11</sup>

Numa avaliação geral, observa-se que os estudos históricos sobre o comércio de animais no centro-sul e a feira de muares de Sorocaba se ocuparam em justificar a importância dessas atividades para a economia paulista e para a integração política da Nação, não se dando conta de que o reconhecimento da cidade como principal centro redistribuidor de muares da província tinha implicações profundas sobre as condições de organização social e política do centro urbano. Nesses estudos, Sorocaba é referida como palco da feira de animais, e esta é justificada como etapa do “tropeirismo”.

<sup>9</sup> Idem, *ibid.*, *passim*; Idem, **Na feira de Sorocaba**, *op. cit.*, p. 5, 20, 38.

<sup>10</sup> O artigo de Hélio de Almeida Brum, de 1982, trata das cidades paulistas constituídas a partir de pousos de condutores de tropas. BRUM, Hélio de Almeida, *Comércio de tropas – berço de cidades*. **Carta Mensal**, Rio de Janeiro, n. 322, p. 44 – 52, jan. 1982.

<sup>11</sup> Nessa abordagem, relacionam-se os textos de Florisbela Carneiro Zimmermann e Adolfo Zimmermann Netto sobre a contribuição dos “tropeiros” à formação e desenvolvimento de centros urbanos no Rio Grande do Sul. ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro, ZIMMERMANN NETTO, Adolfo, **Biribas – a contribuição do tropeiro à formação histórico-cultural do Planalto Médio sul-rio-grandense**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1991.

Essa interpretação valoriza a história local na sua contribuição para a construção da Nação e o engrandecimento econômico paulista. Na década de 1970, ela foi resgatada por um grupo de estudiosos sorocabanos, empenhados na recuperação do passado da cidade e na consagração de uma identidade histórica sorocabana. Ao conceituar o “tropeiro” como símbolo da sociedade e da cultura sorocabana no século XIX, essa historiografia pretende consagrar valores morais e culturais capazes de recuperar a perda da identidade política da população urbana.

Naquela época, quando tomaram impulso os estudos históricos sobre o “tropeirismo sorocabano”, à luz dos escritos de Aluísio de Almeida, Sorocaba conhecia um momento de incremento econômico e crescimento de seu parque industrial. No bojo desse desenvolvimento urbano, foram formuladas novas propostas de estruturação do espaço, visando racionalizar os usos de uma cidade que recebia, então, novos contingentes de população, atraídos pelas possibilidades abertas no mercado de trabalho.

Um levantamento feito em 1975 pela Prefeitura Municipal revelou a dimensão das transformações urbanas da época: a cidade contava cerca de 220.000 habitantes, 506 indústrias têxteis, alimentícias, mecânicas e metalúrgicas e 46.000 operários nelas empregados, quantidade que correspondia a mais de 20% da população.<sup>12</sup> Para incentivar ainda mais o desenvolvimento industrial da cidade, proposta da administração municipal da época, havia

*“um colégio técnico de alto gabarito, uma escola SENAI regional e uma escola profissional ferroviária, além de cinco escolas técnicas de primeiro grau, com 6 mil alunos*

*(...)*

*Há também facilidade de mão de obra braçal, especializada. É muito comum se ver nos jornais de Sorocaba, anúncios de grandes empresas de outras cidades solicitando empregados especializados, dado ao grande número destes profissionais existentes no município”<sup>13</sup>*

Nessa época, uma das principais preocupações dos empresários e do poder municipal era dotar a cidade de cursos técnicos para equilibrar a oferta de mão-de-obra especializada e não especializada. Sorocaba atraía a população pobre de estados vizinhos, como o Paraná e Minas Gerais, o que era visto como um risco ao equilíbrio econômico. Esse contingente não especializado disputava certos setores do mercado de trabalho, como construção civil e linhas de produção industrial. Além disso, e o que era

<sup>12</sup> **Sorocaba – Desenvolvimento Total**, Sorocaba: Prefeitura Municipal, 1975, p. 1.

<sup>13</sup> *Idem*, p. 4, 12.

mais grave, trazia problemas de moradia, transporte, saúde pública e saneamento básico, arriscando levar a cidade a um colapso de crescimento.

A preocupação com essa condição urbana fez o poder municipal pôr em prática, na década de 1970, o seu Plano Diretor elaborado desde 1964, que previa a possibilidade de promover um desenvolvimento econômico e social programado, em acordo com o ordenamento do espaço e dos usos da cidade. As transformações previstas pelo Plano foram lembradas em 1975:

*“No Plano Diretor foram planejadas as avenidas perimetrais, radiais e marginais, algumas delas já executadas ou em execução, visando a facilidade do tráfego de veículos. A localização de escolas, de áreas verdes, de parques públicos, da estação rodoviária, da zona hospitalar, da zona industrial, de zonas residenciais dos mais diversos níveis, foram os diversos detalhes apresentados pelo Plano Diretor, cujo andamento vem sendo acelerado a cada ano que passa. Embora não exista um prazo para ser o mesmo integralmente executado (...), constituiu-se num planejamento a longo prazo, com previsão para o crescimento da cidade até o ano 2000”<sup>14</sup>*

As propostas do Plano Diretor foram animadas pela expectativa de inauguração da Rodovia Castelo Branco, que aconteceria no final da década de 1960. Ela tornou mais rápida e segura a comunicação entre a cidade e a capital do Estado, favorecendo o incremento do parque industrial local. O projeto de abertura das avenidas perimetrais e marginais, implementado na década de 1970, pretendia facilitar o acesso ao centro urbano das áreas próximas à Rodovia, tornando-as atraentes para a instalação de novas indústrias. Também visava a valorização imobiliária de antigos bairros operários naquela direção, como o bairro de Santa Rosália, que após a abertura das avenidas se constituiu como área residencial para empresários e ricos comerciantes.

Na intenção de atrair investimentos para o setor industrial, o poder local concentrou esforços na organização da zona industrial, implementando, na década de 1970, uma série de melhorias de infra-estrutura que beneficiavam áreas próximas à Castelo Branco. Elas foram assim explicadas, em 1975:

*“Para o desenvolvimento da indústria, foram previstas no Município grandes áreas especiais, próximas às vias de acesso com rápido escoamento de tráfego e servidas por linhas de alta tensão e cursos de água, constituindo a Zona Industrial de Sorocaba.  
(...)”*

---

<sup>14</sup> Idem, p. 12.

*Todas as novas indústrias, que venham instalar-se em Sorocaba, são amplamente beneficiadas pelo poder público municipal. Além disso essas novas empresas gozam de isenção tributária, constituindo-se em incentivos fiscais, que estendem-se por 5 anos”<sup>15</sup>*

Na década de 1970, portanto, Sorocaba adquiria novos atributos, como a definição de um espaço específico para abrigar o parque industrial e a abertura das avenidas Perimetral e Marginal – atuais Juscelino Kubitschek de Oliveira e D. Aguirre. Essas novas vias orientaram a expansão urbana naquelas direções, e nos anos seguintes a cidade conheceu um rápido incremento industrial.

Foi nesse contexto urbano que se constituiu o grupo de estudiosos da história local, particularmente voltados para o resgate do passado “tropeiro” da cidade. Desde 1970 que a Prefeitura Municipal, atendendo a Lei Municipal n. 1151 aprovada em 14 de outubro de 1963 e por instância da fundação do Centro de Tradições Paulistas de Sorocaba, passou a promover anualmente a “Semana do Tropeiro”, sempre na segunda quinzena de maio. A comemoração não era novidade: foram realizadas as primeiras “Festas do Tropeiro” nos anos de 1961 e 1962, por iniciativa de particulares da cidade e com o apoio da Prefeitura Municipal. A professora Vera Ravagnani Job lembra os esforços das primeiras investidas:

*“Por iniciativa nossa, como dirigente do Museu Histórico e Pedagógico “Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar”, contando com a colaboração do então secretário de Educação Municipal (...) e do compositor e folclorista Roque José de Almeida, conseguiu-se realizar a 1ª Festa do Tropeiro, nos dias 4 e 5 de novembro de 1961 (...). No ano seguinte, nos dias 24 e 25 de novembro, tivemos (...) sessão lítero-musical (...) e na manhã do dia 25, um grupo de cerca de 30 cavaleiros, atravessou a cidade (...). [Houve] festa floclórica no Ginásio Municipal de Esportes”<sup>16</sup>*

Nos anos seguintes, a iniciativa esmoreceu. Em 1970, a proposta de resgatar a memória das feiras de animais foi retomada por um grupo de pesquisadores sorocabanos, responsáveis pela fundação do referido Centro nesse ano. O contexto da época, descrito por Mário Mattos, explica a orientação que as festividades passaram a ter:

<sup>15</sup> Idem, p. 13 – 14.

<sup>16</sup> JOB, Vera Ravagnani, Origens e importância do ciclo do tropeirismo. **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**, Sorocaba: ASL, 1983, p. 10.

*“1970. Cidade de Sorocaba, pólo estrutural de uma Região de 59 Municípios, com histórico marcante ligado ao Ciclo do Tropeirismo (...)*

*Municípios da Região. Comunidades rurais em processo de desagregação. Marginalização econômica do trabalhador rural, nos arredores da cidade (...)*

*Gradativa perda das raízes culturais pastoris e luso-brasileiras. Mas, em abril, meia dúzia d sorocabanos funda o Centro de Tradições Paulistas de Sorocaba e resolve dar conseqüência a tentativas anteriores, comemorando a Semana do Tropeiro. Era uma tentativa, intuitiva e ainda hesitante, de salvaguardar a cultura nativa”<sup>17</sup>*

A justificativa para a recuperação da comemoração era a ameaça de perda da identidade histórica da sociedade local, provocada pelo processo de industrialização crescente e pela decadência e marginalização das comunidades rurais. A desvalorização do trabalhador rural e conseqüentes êxodo e inchamento da população urbana arriscavam o acirramento dos conflitos sociais e, em decorrência, o equilíbrio do poder político. Ao propor o resgate não da história local como um todo, mas de *um* passado específico da cidade – o das feiras de animais –, esse grupo de estudiosos tinha por intenção promover os valores morais do “tropeiro”, especialmente apontados pelos estudos de história paulista que o resgatavam como continuadores do “bandeirante”: o caráter heróico, a honra, o apego às coisas da terra.

O mesmo autor justifica essa intenção:

*“A idéia nuclear das Tradições Tropeiristas é a figura do campeiro e por extensão, do homem rural, que hoje é um misto de agricultor e cavaleiro. Por isso é sumamente necessário que o tradicionalismo ampare social e moralmente o homem do campo, para que não se chegue à situação paradoxal de manter-se uma tradição de fantasia, louvando a figura épica do tropeiro e ao mesmo tempo vendo aqueles que são os tropeiros de hoje, tornarem-se desajustados sociais ou párias na luta pela subsistência. A beleza real das tradições que defendemos exige que mostremos às novas gerações e aos visitantes, que nosso homem do campo tem orgulho de ser campesino e herdeiro do tropeirismo. Com isso, estaremos integrando o homem do campo numa ótica de autodeterminação e participação democráticas, em seu próprio meio, na nobre missão de produzir alimentos, impedindo assim o êxodo rural pela dignificação da profissão de agricultor”<sup>18</sup>*

O texto explicita a intenção de integrar as comunidades rurais ao processo de desenvolvimento econômico, então caracterizado pela crescente industrialização. O

<sup>17</sup> MATTOS, Mário. O Tropeirismo e a identidade cultural da região de Sorocaba, *idem*, p. 26.

<sup>18</sup> *Idem*, *ibid.*, p. 29.

resgate da “tradição tropeirista” serviria, nesse contexto, para acomodar as expectativas da população do município a um código comum de interesses. O homem do campo passaria a sentir orgulho de seu papel de herdeiro do “tropeiro”, e o habitante da cidade de promover a recuperação do passado como exercício de democracia. Essa dupla identificação guarda, pois, uma finalidade política.

As comemorações da “Semana do Tropeiro” passaram a incluir, a partir de 1970, ciclo de palestras sobre o “tropeirismo” e desfile de cavaleiros trajados com a indumentária “tropeira” – poncho, botas, chapéu campeiro – pelas ruas da cidade, percorrendo um trajeto previamente demarcado que recompunha o caminho das tropas do Cerrado até a Avenida São Paulo. Na década de 1980, a festa foi regularmente organizada num espaço apropriado: o Recinto de Exposições Pedro Marcelo Santos (FAPIS), distante cerca de 10 quilômetro do centro da cidade e na direção do antigo “campo do Itinga”. Nessa área, a festa passou a abrigar diversas atividades que fariam parte das antigas feiras: o comércio de artigos de montaria, de quitutes, o espetáculo do laço e do pouso da tropa. Também ganhou galpão de exposição de peças usadas por antigos “tropeiros”.

Para atrair maior número de pessoas, essas festas passaram a oferecer shows musicais de cantores e duplas sertanejas renomados e eventos folclóricos, como danças e disputas de cururu. A assimilação de elementos não relacionados ao evento, embora arriscasse a compreensão do passado, era justificada pela intenção da comemoração: resgatar a memória “tropeira” como símbolo da identidade cultural sorocabana.

Geraldo Bonadio explicou essa intenção do evento em 1983, quando a “Semana do Tropeiro” conhecia o seu mais alto grau de reconhecimento popular:

*“Pessoas e grupos precisam de uma identidade. Mas a identidade, seja pessoal ou grupal, não pode ser construída apenas com os valores e os significados do presente, rejeitados aqueles do passado. Não pode, igualmente, basear-se apenas no passado com rejeição do presente. No primeiro caso caímos na amnésia social, que nos fará pessoas sem raízes, joguetes das forças e dos interesses que, para melhor nos manipular, precisam obscurecer a nossa herança cultural. No segundo caso, nos abismaremos nas profundezas do passadismo e não seremos pessoas e comunidades do nosso tempo.*

*Por isso mesmo, é legítimo que os grupos populares se apropriem de valores que os eruditos entendem como sagrados e recriem, no âmbito dos eventos e dos lugares culturados pelas elites, as suas próprias formas de sociabilidade. Os sabedores da História têm todo o direito de sentirem o desfile de cavaleiros como uma homenagem à saga dos heróicos tropeiros do passado, homens que forjaram a unidade nacional. O homem simples do campo que*

*participa do desfile tem, por seu turno, o direito de – mesmo sabendo dessas conotações históricas, pois as informações sobre o ciclo do tropeirismo devem chegar até ele –, tem, repito, o direito de curtir a cavalgada pelos caminhos de asfalto, entre os seus pares, como uma esplêndida manifestação lúdica, como algo que o diverte e o faz sentir-se importante e feliz. Aliás, é em cima dessa manifestação popular que a cultura erudita encontrará, também ela, estímulo e ocasião para mergulhar nos estudos do tropeirismo e para entender melhor esse personagem que viabilizou o ciclo do ouro, a integração nacional, a comunicação litoral-interior, o ciclo do café – em suma, todo um conjunto de acontecimentos fundamentais de nossa História”<sup>19</sup>*

O resgate da memória “tropeira”, justificado por uma intenção de integração política e cultural das populações camponesas e das camadas urbanas menos favorecidas às elites locais, recria o passado de forma a cristalizar valores dessa mesma elite, na medida em que submete a compreensão histórica a interesses orientados pelo processo de industrialização e urbanização, por ela efetivado.

Na década de 1990, no entanto, as festas tomaram um formato que preocupou seus idealizadores. O apoio de empresas locais ao evento, canalizando desproporcionalmente os recursos para a promoção de espetáculos musicais e comércio paralelo, ameaçou descaracterizar a comemoração. Somando-se à situação, a Prefeitura Municipal, alegando falta de recursos financeiros, passou a investir menos na “Semana do Tropeiro”. O resultado foi o redimensionamento do evento entre 1993 - 95, tomando uma forma mais didática e educativa junto a escolas e bairros.

Essa forma de recriação do passado cumpriu, de certo modo, o seu propósito imediato. Ela divulgou o “tropeirismo sorocabano” pelas gerações mais novas, incentivando a adoção da história de Sorocaba como item do programa de Estudos Sociais e História do Brasil nas escolas públicas da cidade, nas décadas de 1970 – 80. Também incentivou e incentiva, até hoje, novas pesquisas sobre o tema.

Tomada em relação ao seu contexto urbano, como objeto de estudo histórico, ela revela aspectos importantes do impacto da industrialização e da urbanização acelerada sobre a organização e as expectativas sociais.

Nessa perspectiva é que deve ser considerada, para que se desenvolvam estudos mais profundos sobre o assunto, capazes de explicar as especificidades do comércio e das feiras de animais de Sorocaba.

O estudo da documentação da época revela a complexidade da organização urbana e a multiplicidade de elementos implicados na acomodação de certas

<sup>19</sup> BONADIO, Geraldo, Cultura erudita e cultura popular: a contribuição do tropeirismo, idem, p. 35.



práticas seculares, como o transitar de tropas pela região, ao ordenamento do espaço e controle das atividades produtivas e comerciais.

A análise empreendida mostrou que o trânsito, o comércio de animais e as atividades urbanas estimuladas pela grande concentração de pessoas durante as feiras eram três aspectos relacionados de formas específicas à organização social e política da cidade, durante o Império. O caminho dos animais em direção ao Registro foi garantido durante todo o período, apesar das melhorias urbanas implementadas e das propostas de embelezamento da cidade, tais como a arborização de largos e da margem do rio Sorocaba, e da reivindicação de moradores para desviar a passagem das tropas perto da Estação da ferrovia.

A comercialização do gado ficou restrita, dentro da área urbana, ao interior dos pastos de aluguel e à margem do rio Sorocaba. O controle sobre essa prática se acirrou nas últimas décadas, e tendeu a inibir o uso da cidade para tal finalidade. A obrigatoriedade de cercar os pastos com muros, o impedimento à parada de tropas nos largos e ruas, a demarcação da margem do rio como único local público permitido para essa atividade mercantil foram medidas implantadas para adequar, e não proibir, a venda das tropas ao ordenamento e modernização do ambiente urbano. Elas aparentemente divergem do posicionamento do poder municipal nas décadas de 1830 e 1840, quando foram demarcados quatro largos para os condutores nas principais entradas da vila, e doado ao público o largo da Ponte ou das Tropas. Mas já naquela época, as medidas visavam assegurar o trânsito de animais e controlar o uso do espaço urbano para a comercialização de tropas.

A feira de animais, enquanto evento periódico e informal que estimulava diversas atividades econômicas e divertimentos populares, foi assegurada como ocasião propícia ao mercado urbano, e teve seu vínculo com a cidade garantido pela regulamentação das práticas mais freqüentes nesse período, e que ameaçavam os rendimentos dos negociantes locais. Isso ocorreu enquanto se restringia o uso da área urbana para a venda de tropas, e ao mesmo tempo que a Câmara Municipal garantia a passagem dos animais pelo centro urbano.

Verifica-se, portanto, as particularidades dessas práticas enquanto elementos implicados ao desenvolvimento urbano, expondo o comprometimento de se abordar o comércio de animais e a feira de Sorocaba como atividades homogêneas e igualmente representativas de uma mesma finalidade econômica: a oferta de meios de transporte no centro-sul do Brasil.

Nessa perspectiva, e retomando os dizeres de Stella Bresciani apresentados na abertura desta Dissertação, existe uma possibilidade de estudar a história da cidade em sua própria dinâmica, recuperando as “vozes” do passado como elementos constituintes de uma realidade que permanece na experiência cotidiana de seus habitantes e visitantes. Os usos da cidade para o trânsito, o comércio e a feira de animais durante o Império e a retomada do passado “tropeiro” nas décadas de 1970 - 80 se relacionam assim, embora caracterizem momentos diferenciados de desenvolvimento urbano.

## ANEXO

Exmo. Sr.

*Tendo o engenheiro desta Camara representado a esta Intendencia que algumas ruas desta Cidade não foram contempladas no projecto do abastecimento de agua com o material necessario, visto a planta que servio de base ao projecto ter sido levantada em 1893 e nesse tempo não existiam predios nas ruas referidas e mesmo não estavam abertas algumas das ditas ruas. Pela relação junta poderá V. Ex<sup>a</sup> verificar os nomes das ruas, suas extensões e numero de 277 predios, que contemplados agora na rede de exgottos não poderão de fôrma alguma despensar o supprimento de agua. Na mesma relação indica tambem o numero de registros, de caps e curvas com os diametros necessarios.*

*Esperando que V. Ex<sup>a</sup> dará as providencias precisas sobre o assumpto, desde já vol-o agradeço.*

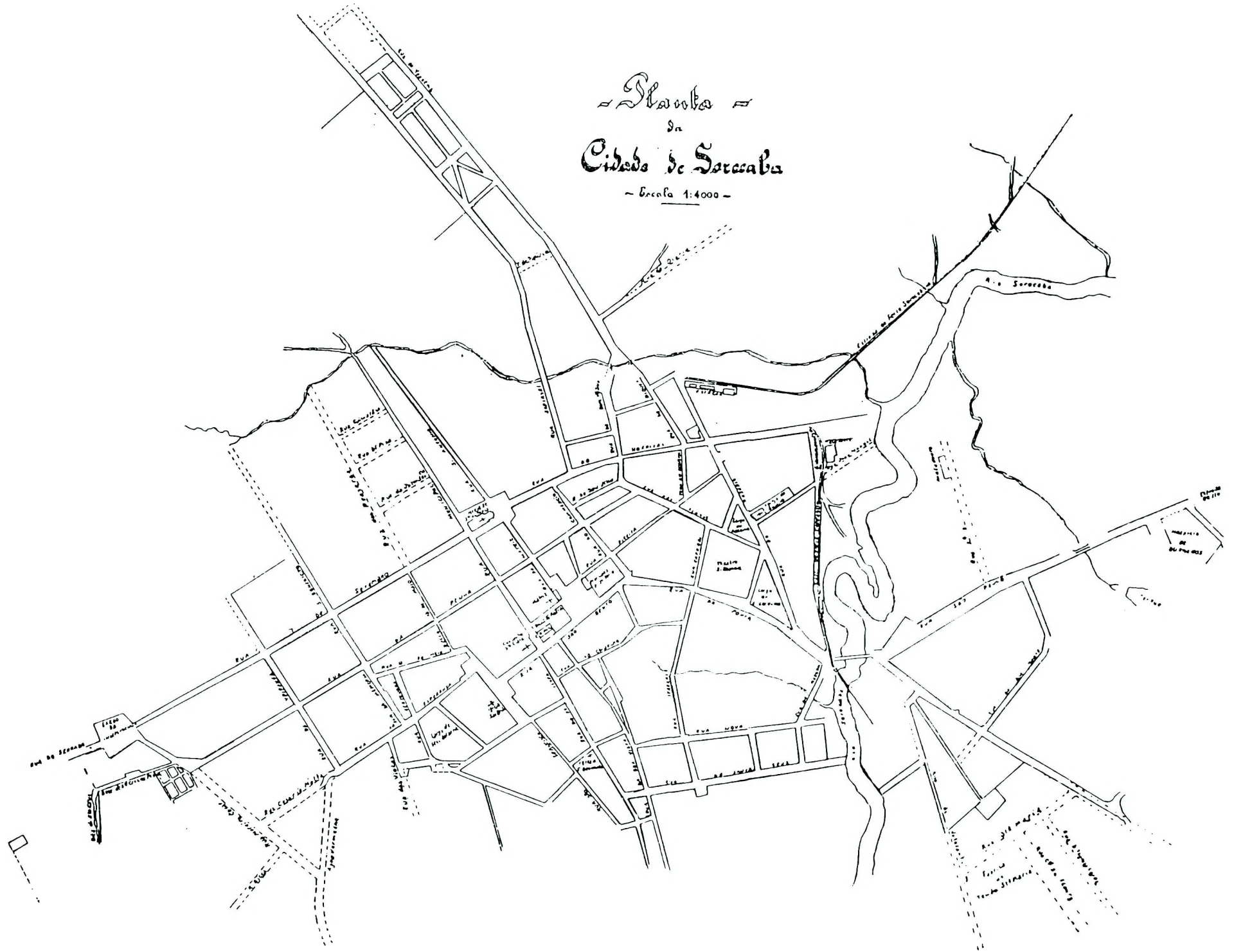
Saude

*À Repartição de Aguas e Exgottos para que se sirva informar  
Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas – S. Paulo 5 de Agosto de 1901  
Eugenio Lefene  
Director Geral*

*Saude e fraternidade  
Illmo. e Exmo. Sr. Dor. Antonio Candido Rodrigues  
M. D. Secretario dos negocios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas*

*Francisco Loureiro  
Intendente Mal.*

Planta  
da  
Cidade de Sorocaba  
- Escala 1:4000 -



## FONTES

### 1 - SOROCABA

#### FONTES MANUSCRITAS

##### GLS:

DOCUMENTOS antigos e cartas.

ACTAS do Conselho de Qualificação da Parochia de Nossa Senhora da Ponte do Municipio da Cidade de Sorocaba – 1858 [Guarda Nacional].

##### MHS:

ANAIIS da Câmara Municipal de Sorocaba, livros 5, 14, 16, 21, 28, 38, 47, 53, 71, 79, 93, 105, 114, 130, 145

ARRUAMENTO da cidade de Sorocaba, livros 39, 60, 80.

PLANTA da cidade de Sorocaba em 1914.

#### FONTES IMPRESSAS

##### BMS:

Registro de Bando sobre gado e eguas. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, v. 5, p. 61 – 62, out. 1934.

##### GLS:

**Alterações e additivos ao Codigo de Posturas Municipaes de Sorocaba e Regulamento da Praça do Mercado**, São Paulo: typ. Jorge Seckler e Comp., 1887.

**Balanço da receita e despeza provincial no anno financeiro de 1841 á 1842 [S. l.: s. n.]**.

**Codigo de Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Americana, 1871.

**Codigo de Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba, com Regulamentos para a praça do mercado e cemiterio, annexos**, Sorocaba: typ. Americana, 1882.

MACHADO, Joaquim de Oliveira, **Manual dos vereadores**, Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1868.

**Manual do cidadão brasileiro**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1868 – 1870, 11 v.

MARQUES, José Cândido de Azevedo, **Regulamentos expedidos pelo Exmo. Governo Provincial para execução de diversas leis provinciaes**, São Paulo: typ. "Correio Paulistano", 1874.

MEDEIROS, Francisco Luiz d'Abreu, **Curiosidades Brasileiras**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1864.

MOREIRA, F. I. de, BARROS, J. M. F. P. de, **Constituição politica do Imperio do Brasil seguida do Acto Addicional, Lei da sua interpretação e a Lei do Conselho de Estado**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1868.

**Orçamento da Receita Provincial de São Paulo para o anno financeiro de 1843 á 1844 [S. l.: s. n.]**.

**Posturas da Camara Municipal da cidade de Sorocaba acompanhadas do Regulamento para o cemiterio da mesma cidade**, São Paulo: typ. J. R. Azevedo Marques, 1865.

**Quadro das rendas provinciaes pertencentes ao anno financeiro de 1841 á 42, entradas em caixa até 30 de junho de 1842 [S. l.: s. n.]**.

**Regulamento para a praça do mercado provisoria de Sorocaba**, Sorocaba: typ. Popular, 1877.

**Regimento das Camaras Municipaes do Imperio do Brasil**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1844.

SILVA, Josino do Nascimento, **Codigo do processo criminal de primeira instancia do Imperio do Brasil**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1870, 6. ed.

\_\_\_\_\_, **Novissima guia para eleitores e votantes**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1869, 5. ed.

SOUZA, Alberto, RIBEIRO, José Jacintho, **Repertorio das leis promulgadas pela Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo desde 1876 a 1889**, São Paulo: typ. "Diario Official",

1898.

TELLES, João Carlos da Silva, **Repertório das leis promulgadas pela Assembléa Legislativa da província de São Paulo desde 1835 até 1875**, São Paulo: typ. "Correio Paulistano", 1877.

VASCONCELLOS, J. M. P. de, **Código Criminal do Imperio do Brasil**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1859, 2. ed.

VIDAL, Luiz Maria, **Manual pratico das camaras municipais ou livro indispensavel aos vereadores**, Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1878.

MHS:

MEDEIROS, Francisco Luiz D'Abreu, **Na feira de Sorocaba**, Rio de Janeiro: Laemmert, 1862.

## 2 - SÃO PAULO

### FONTES MANUSCRITAS

DAESP:

LIVROS de Barreira – Sorocaba (1826 – 1892), lata 308 – 340, ordem 2017 – 2049.

Planta da cidade de Sorocaba em 1901. ARQUIVO da Secretaria de Agricultura, ordem 4426.

### FONTES IMPRESSAS

Almanaques:

**Almanach de Sorocaba para 1904**, Sorocaba: typ. "15 de Novembro", 1904.

LUNÉ, Antonio J. B. de, FONSECA, Paulo D. da, **Almanak da Província de São Paulo para 1873**, São Paulo: typ. Americana, 1873.

MOURA, Francisco Ignacio Xavier de Assis, **Almanach administrativo, commercial e industrial da Província de São Paulo para o anno bissexto de 1884**, São Paul: Jorge Seckler e Cia., 1883.

PREVITALI, Arlindo (org.), **Almanaque de Sorocaba**, Itu: Macedo, 1950.

SECKLER, Jorge, **Almanach da Província de São Paulo administrativo, industrial e commercial para 1887**, São Paulo: Jorge Seckler e Comp. 1887.

\_\_\_\_\_ **Almanach do Estado de São Paulo para 1890**, São Paulo: Jorge Seckler e Comp., 1890.

Dicionários:

AULETE, F. J. Caldas, **Diccionario Contemporâneo da Língua Portuguesa**, Lisboa: Parceria Antonio Maria Pereira, 1925 [1. ed.: 1888]

BLAKE, A. V. A. Sacramento, **Diccionario Bibliographico Brasileiro**, Rio de Janeiro: typ. Nacional, 1883.

CORUJA, Antonio Alvares Pereira, Collecção de vocabulos e frases usados na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil**, Rio de Janeiro, v. 15, 1852, p. 210 – 240.

**Diccionario Contemporaneo da Lingua Portuguesa**, Lisboa: Imprensa Nacional, 1881, 2 v.

VIEIRA, frei Domingos, **Grande Diccionario Portuguez ou Thesouro da Lingua Portuguesa**, Porto: Ernesto Chardron e Bartholomeu H. de Moraes, 1871, 5 v.

Periódicos – GLS

**O Defensor**, ago. 1852 – abr. 1853

**O Monitor**, set. / dez. 1856

**O Araçoiaba**, set. 1866 – mar. 1867

**O Sorocabano**, fev. 1870 – jan. 1871

**O Americano**, jul. 1871 – dez. 1872

**Sorocaba**, set. 1872 – abr. 1873

**Ypanema**, abr. 1872 – maio 1880

**Gazeta Commercial**, out. 1874 – ago. 1875

**A Voz do Povo**, dez. 1875 – mar. 1876

**Colombo**, jun. 1876 – jan. 1878

**O Votorantim**, ago. / set. 1877

**Gazeta de Sorocaba**, fev. / nov. 1878  
**Diário de Sorocaba**, nov. 1880 – dez. 1889

*Viajantes, memorialistas e compilações históricas:*

- ALMEIDA, Francisco José de Lacerda e, **Diário da viagem pelas capitanias do Pará, Rio Negro, Matto-Grosso, Cuyabá, e São Paulo, nos annos de 1780 a 1790**, São Paulo: typ. Costa Silveira, 1841.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert, **Viagens pela província de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1980 [1. ed.: 1859].
- MARQUES, Manoel Eufrásio de Azevedo, **Província de São Paulo**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1980 [1. ed.: 1879].
- BEYER, Gustavo, Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro á capitania de São Paulo, no Brasil, no verão de 1813. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 12, p. 275 – 311, 1907 [1. ed.: 1814].
- BIGG-WITHER, Thomas P., **Novo caminho no Brasil meridional: a província do Paraná**, Rio de Janeiro: José Olympio / Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1974 [1. ed.: 1878].
- CASAL, Manuel Aires de, **Corografia brasílica**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1976 [1. ed.: 1817].
- CLETO, Marcelino Pereira, **Roteiros e notícias de São Paulo colonial: 1751 – 1804**, São Paulo: Governo do Estado, 1977.
- COUTTO, José Maria do, **Relatorio de trabalhos estatísticos**, Rio de Janeiro: typ. Pinto, Brandão e Comp., 1875.
- CUNHA, Antonio L. F. da, **Documentos officiaes relativos à exposição nacional de 1861**, Rio de Janeiro: typ. "Diário do Rio de Janeiro", 1862.
- DEUS, frei Gaspar de Madre de, **Memórias para a história da capitania de S. Vicente**, São Paulo: Martins, 1954, 4. ed. [1. ed.: 1797].
- FRANCA E HORTA, Viagem a Sorocaba, Ytú e Porto Feliz, em 1804. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 10, p. 93 – 95, 1905.
- GODOY, Joaquim Floriano de, **A província de São Paulo – trabalho estatístico, histórico e noticioso**, Rio de Janeiro: typ. "Diário do Rio de Janeiro", 1875.
- \_\_\_\_\_, Rapida noticia histórica da província de São Paulo. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 18, p. 53 – 79, 1914.
- KIDDER, Daniel P., **Reminiscências de viagens e permanências no Brasil**, São Paulo: Martins / EDUSP, 1972 [1. ed.: 1845].
- KOSERITZ, Carl Von, **Imagens do Brasil**, São Paulo: Martins / EDUSP, 1972 [1. ed.: 1883].
- LEME, Pedro Taques de Almeida Paes, **História da capitania de S. Vicente**, São Paulo: Melhoramentos, [19--] [1. ed.: 1772].
- LUIZ, Washington, Contribuição para a história da capitania de São Paulo. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 8, p. 22 – 137, 1903.
- MACEDO, Joaquim Manoel de, **Noções de Corographia do Brazil**, Rio de Janeiro: typ. Franco-Americana, 1873.
- MARC, Alfred, **Le Brésil – excursion a travers ses 20 provinces**, Paris: Journal "Le Brésil", 1890.
- MAWE, John, **Viagens ao interior do Brasil**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1978 [1. ed.: 1812].
- MÜLLER, Daniel Pedro, **Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo**, São Paulo: Governo do Estado, 1978 [1. ed.: 1838].
- O Imperio do Brazil na exposição universal de 1873 em Vienna d'Austria**, Rio de Janeiro: typ. Nacional, 1873.
- O Imperio do Brazil na exposição universal de 1876 em Philadelphia**, Rio de Janeiro: typ. Nacional, 1875.
- OLIVEIRA, Antonio Rodrigues Velloso de, **Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo**, São Paulo: Governo do Estado, 1978, 2. ed.. [1. ed.: 1822].
- OLIVEIRA, J. J. Machado de, A província de São Paulo (resumo estatístico e histórico). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 18, p. 195 – 207, 1914 [1. ed.: 186-].
- Perfil do Município – 1995**. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1995.
- Perfil do Município – 1996**. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1996.

- SAINT-ADOLPHE, J. C. R. Milliet de, **Diccionario Geographico, Historico e Descriptivo do Imperio do Brazil**, Paaris: Aillaud, Guillard e C<sup>a</sup>, 1863.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de, **Segunda viagem à São Paulo e Quadro histórico da província de São Paulo**, São Paulo: Martins, 1958 [1. ed.: 185-].
- \_\_\_\_\_, **Viagem à província de São Paulo**, São Paulo: Martins / EDUSP, 1972.
- Sorocaba – Desenvolvimento Total**. Sorocaba: Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1975.
- SPIX E MARTIUS, **Viagem pelo Brasil: 1817 – 1820**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1981 [1. ed.: 1823].
- ZALUAR, Augusto Emilio, **Peregrinação pela província de São Paulo (1860 – 1861)**, Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: EDUSP, 1975 [1. ed.: 1862].
- Pesquisadores sorocabanos:*
- ALEIXO IRMÃO, José, **A Perseverança III e Sorocaba**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1969.
- \_\_\_\_\_, **Júlio Ribeiro**, São Paulo: Cupolo [19-].
- \_\_\_\_\_, **Rafael Tobias de Aguiar: o Homem, o Político**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992.
- ALMEIDA, Aluísio de, Abertura da estrada São Paulo – Curitiba. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 85, p. 197 – 204, 1942.
- \_\_\_\_\_, Achegas à biografia do Barão de Antonina. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 116, p. 7 – 40, out./nov./dez/ 1947.
- \_\_\_\_\_, Achegas à história do sul paulista. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 138, p. 3 – 7, jan./mar. 1951.
- \_\_\_\_\_, **A Revolução Liberal de 1842**, Rio de Janeiro: José Olympio, 1944.
- \_\_\_\_\_, Arruamento da cidade e vilas da capitania de São Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 28 out. 1979. Suplemento Cultural.
- \_\_\_\_\_, Biografias sorocabanas. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 152, p. 13 – 39, 1952.
- \_\_\_\_\_, **Cavalhadas em Sorocaba**, Sorocaba: Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba / Prefeitura Municipal de Sorocaba, 1990.
- \_\_\_\_\_, 142 histórias brasileiras colhidas em São Paulo. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 144, p. 161 – 332, nov./dez. 1951.
- \_\_\_\_\_, Contos populares do planalto. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 147, p. 3 – 50, abr./maio 1952.
- \_\_\_\_\_, Cristóvão Pereira de Abreu. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 83, p. 93 – 98, maio/jun. 1942.
- \_\_\_\_\_, Documentos para a história de São Paulo. **Investigações**, São Paulo, v. 35, nov. 1951. Separata.
- \_\_\_\_\_, Estradas e impostos do sul do Brasil. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 153, p. 73 – 80, nov. 1952.
- \_\_\_\_\_, **História de Sorocaba**, Sorocaba: Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba, 1969.
- \_\_\_\_\_, Memória histórica sobre Sorocaba (I). **Revista de História**, São Paulo, v. 29, n. 60, p. 335 – 353, out./dez. 1964.
- \_\_\_\_\_, Memória histórica sobre Sorocaba (II). **Revista de História**, São Paulo, v. 30, n. 61, p. 75 – 92, jan./mar. 1965.
- \_\_\_\_\_, Memória histórica sobre Sorocaba (III). **Revista de História**, São Paulo, v. 31, n. 63, p. 113 – 131, jul./set. 1965.
- \_\_\_\_\_, Memória histórica sobre Sorocaba (IV). **Revista de História**, São Paulo, v. 31, n. 64, p. 383 – 400, out./dez. 1965.
- \_\_\_\_\_, **O tropeirismo e a feira de Sorocaba**, São Paulo: Luzes Gráfica e Editora, 1968.
- \_\_\_\_\_, Povoamento de Votorantim. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 7, n. 2, p. 73 – 78, 1981.
- \_\_\_\_\_, Rafael Tobias de Aguiar – 1794 – 1857. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 86, p. 117 – 204, 1942. Separata.
- \_\_\_\_\_, Saraus e “assustados” do século 19 em Sorocaba. **Investigações**, São Paulo, v. 45, set./out. 1952. Separata.
- \_\_\_\_\_, **Sorocaba, 1842 (documentação local)**, São Paulo: Cupolo, 1938.



- \_\_\_\_\_. **Vida e Morte do Tropeiro**, São Paulo: Martins, 1971.
- \_\_\_\_\_. **Vida cotidiana da capitania de São Paulo (1722 – 1822)**, São Paulo: Pannartz, 1975.
- BONADIO, Geraldo, **A agonia do projeto liberal**, Sorocaba: Fundação Ubaldino do Amaral, 1992.
- \_\_\_\_\_. **Cultura erudita e cultura popular: a contribuição do tropeirismo**. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1983, p. 31 – 35.
- \_\_\_\_\_. **O tropeirismo e a formação do Brasil**. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 46 – 48.
- CEZAR, Adilson, **Notas históricas dos princípios da povoação desta cidade de Sorocaba em 1661**. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 7, n. 2, p. 7 – 71, 1981.
- \_\_\_\_\_. **O bandeirismo sorocabano**. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 13, n. 1, p. 67 – 101, dez. 1987.
- \_\_\_\_\_. **Notas para a lavoura canvieira em Sorocaba**, São Paulo: Pannartz / Sorocaba: Fundação Dom Aguirre, 1984.
- FRIOLI, Adolfo, **A feira de mueres de Sorocaba**. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**, Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1983, p. 11 – 14.
- \_\_\_\_\_. **O cotidiano do tropeirismo pelo Brasil**. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**, Sorocaba, Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 26 – 29.
- GASPAR, Antonio Francisco, **Cruzes e capelinhas**, Sorocaba, 1952 [s. n.].
- \_\_\_\_\_. **Histórico do início, fundação, construção e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana – 1870 – 1875**, São Paulo: Cupolo, 1930.
- \_\_\_\_\_. **Minhas memórias**, São Paulo: Cupolo, 1967.
- \_\_\_\_\_. **Sorocaba de ontem**, São Paulo: Cupolo, 1954.
- \_\_\_\_\_. **Vultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana**, São Paulo: Cupolo, 1958.
- \_\_\_\_\_. **Luiz Matheus Mailasky – Visconde de Sapucahy**, São Paulo: Cupolo, 1938.
- JOB, Vera Ravagnani, **Algumas considerações sobre o ciclo do ouro e o tropeirismo**. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba, Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 10 – 14.
- \_\_\_\_\_. **Origens e importância do ciclo do tropeirismo**. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1983, p. 5 – 10.
- MATTOS, Mário, **A estrada do tropeirismo e o desbravador Cristóvão Pereira de Abreu**, Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1985.
- \_\_\_\_\_. **A origem do gaúcho rio-grandense como parte integrante da identidade cultural do brasileiro**, Porto Alegre, 1983 [texto xerografado].
- \_\_\_\_\_. **Fases de prosperidade e de declínio do tropeirismo**. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba, Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 17 – 23.
- \_\_\_\_\_. **O tropeirismo e a identidade cultural da região de Sorocaba**. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1983, p. 26 – 30.
- MENON, Og Natal, **Educação em Sorocaba: de 1872 a 1920**. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 23, n. 2, p. 25 – 44, dez. 1997.
- OLIVEIRA, Sérgio Coelho de, **A memória do tropeirismo nos bairros rurais da região de Sorocaba**. In: **O Tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba, Academia Sorocabana de Letras, 1984, p. 39 – 42.
- SANTOS, Paulo S., **O tropeirismo na economia nacional**. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 7, n. 2, p. 79 – 106, 1981.
- SCHODER, Adelaide da F. F., **Manoel José da Fonseca – pioneiro da nossa indústria**, Sorocaba, 1960 [s. n.].
- SOUZA FILHO, João Dias de, **Com a Revolução Liberal de 1842 surgiu o primeiro jornal de Sorocaba**. **Revista de Estudos Universitários**, Sorocaba, v. 19, n. 1, p. 267 – 274, dez. 1993.
- VIEIRA, Rogich, **As feiras de mueres de Sorocaba**, Sorocaba: Faculdade de Filosofia de Sorocaba, 1990.
- \_\_\_\_\_. **D'Abreu Medeiros, cronista de Sorocaba**. In: **Cadernos da Academia Sorocabana de Letras**. Sorocaba, v. 3, p. 57 – 62, dez. 1981.
- \_\_\_\_\_. **O papel do tropeiro na integração cultural do Brasil**. In: **Tropeirismo e Identidade Cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1983, p. 19 – 25.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ABUD, Kátia Maria, **O sangue intemorato e as nobilíssimas tradições (a construção de um símbolo paulista : o bandeirante)**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1985.
- ABREU, Capistrano de, **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**, Rio de Janeiro: Briguiet, 1930.
- AGUIRRA, João C. B., Estatística. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 6, p. 15 – 23, nov. 1934.
- \_\_\_\_\_. Estatística. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 7, p. 19 – 28, dez. 1934.
- \_\_\_\_\_. Estatística. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 8, p. 37 – 50, jan. 1935.
- ALBUQUERQUE, Francisco Assumpção, **Discurso proferido pela inauguração da via férrea sorocabana**, Itapetininga: typ. do Município, 1875.
- ALBUQUERQUE, Mário Marcondes de, **Pelos caminhos do sul**, Sorocaba: Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba, 1978.
- ANDERSON, Benedict, **Nação e consciência nacional**, São Paulo: Ática, 1989.
- ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de, **O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos – 1870 – 1930**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1989.
- AZEVEDO, Fernando de, **A cidade e o campo na civilização industrial e outros estudos**, São Paulo: Melhoramentos, 1962.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado, **Família e sociedade em uma economia de abastecimento interno (Sorocaba, séculos XVIII e XIX)**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1994.
- BALHANA, Altiva Pilatti, **Contribuição ao estudo da história agrária do Paraná – II: mudança na estrutura agrária dos Campos Gerais**. In: ANAIS DO II SIMPÓSIO DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, Curitiba, Faculdade de Filosofia da Universidade do Paraná, 1962.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli, **Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765 – 1775)**, São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura / Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.
- BENEVOLO, Leonardo, **História da cidade**, São Paulo: Perspectiva, 1983.
- BITTENCOURT, Luiz Claudio, **Desenho urbano de Campinas: implantação e evolução**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1990.
- BRESCIANI, Maria Stella M., **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**, São Paulo: Brasiliense, 1982.
- \_\_\_\_\_. (org.), **Imagens da cidade – séculos XIX e XX**, São Paulo: ANPUH / Marco Zero / FAPESP, 1994.
- \_\_\_\_\_. **Liberalismo: ideologia e controle social (um estudo sobre São Paulo de 1850 a 1910)**. Tese (Doutoramento em História), Departamento de História, FFLCH, USP, 1976.
- BRUM, Hélio de Almeida, **Comércio de tropas – berço de cidades**. **Carta Mensal**, Rio de Janeiro, v. 322, p. 44 – 52, jan. 1982.
- Cadernos de História de São Paulo – 1: Os campos do conhecimento e o conhecimento da cidade**, São Paulo: Museu Paulista, 1992.
- CAMPOS, Zulmiro de, **Vultos de Sorocaba**, São Paulo: Olegário Ribeiro, 1921.
- CANABRAVA, Alice Piffer, **A repartição da terra na capitania de São Paulo, 1818**. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 2, n. 6, p. 77 – 129, 1972.
- \_\_\_\_\_. **O desenvolvimento da cultura do algodão na província de São Paulo (1861 – 1875)**, São Paulo: Siqueira, 1951.
- CARVALHO, José Murilo de, **A construção da ordem: a elite política imperial**, Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- \_\_\_\_\_. **Teatro de sombras: a política imperial**, São Paulo: Vértice / Edit. Revista dos Tribunais;

- Rio de Janeiro: Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 1988.
- CARPINTÉRO, Marisa V. T., *Utopia urbanística e o urbanismo utópico*. In: BLAJ, Ilana, MONTEIRO, John, **História e utopias**, São Paulo: ANPUH, 1996.
- CASTRO, Jeanne Berrance de, **A milícia cidadã: a Guarda Nacional de 1831 a 1850**, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.
- CATELLI JUNIOR, Roberto, **Poder local – consolidação e revolta. Sorocaba – 1823 / 1842**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1993.
- CESAR, Guilhermino, **Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul – 1605 – 1801**, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1969.
- CHOAY, Françoise, **O urbanismo – utopias e realidades**, São Paulo: Perspectiva, 1992.
- COSTA, Emília Viotti da, **Da monarquia à república: momentos decisivos**, São Paulo: Grijalbo, 1977.
- COSTA, Hernani Maia, **As Barreiras de São Paulo (estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1984.
- COSTA, Rainier Marinho da, **Entre a Modernidade e Tradição – análise de caso: o Palácio dos Campos Elísios**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1995.
- DEFFONTAINES, Pierre, As feiras de burros de Sorocaba. **Geografia**, São Paulo, v. 3, p. 263 – 270, 1935.
- DERBY, Orville A., A estrada de São Paulo ao Rio Grande do Sul no século passado. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 3, p. 173 – 199, 1898.
- \_\_\_\_\_, Notas sobre a questão de limites entre os estados de São Paulo e Paraná. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 6, p. 17 – 26, 1900.
- \_\_\_\_\_, Os mappas mais antigos do Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 7, p. 227 – 254, 1902.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva, **Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX**, São Paulo: Brasiliense, 1984.
- DOLHNIKOFF, Miriam, **Caminhos da conciliação – o poder provincial em São Paulo (1835 – 1850)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1993.
- DONNE, Marcela Dellia, **Teorias sobre cidades**, São Paulo: Martins Fontes, 1986.
- ELLIS, Myriam, As bandeiras na expansão geográfica do Brasil. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.), **História Geral da Civilização Brasileira – A época colonial**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1960, t. 1, v. 1, p. 273 – 296.
- ELLIS JR., Alfredo, O ciclo do mar. **Revista de História**, São Paulo, v. 1, p. 73 – 81, 1950.
- \_\_\_\_\_, **Populações paulistas**, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1934.
- \_\_\_\_\_, ELLIS, Myriam, A economia paulista no século XVIII, **Boletim 115**, São Paulo, FFCL – USP, 1950.
- FRANCO Maria Sylvia de Carvalho, **Homens livres na ordem escravocrata**, São Paulo: Ática, 1974.
- FREITAS JR., Affonso de, **A legenda sorocabana**, Sorocaba: Gabinete de Leitura Sorocabano, 1925 (texto xerografado).
- \_\_\_\_\_, As “casinhas”. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 3, p. 23 – 26, ago. 1934.
- GIRARDET, Raoul, **Mitos e mitologias políticas**, São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- GITAHY, Maria Lúcia Caira, **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana**, São Paulo: UNESP, 1992.
- GLEZER, Raquel, **Chão de terra: um estudo sobre São Paulo colonial**. Tese (Livre Docência) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1992.
- GOITIA, Fernando C., **Breve história do urbanismo**, São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- GOULART, José Alípio, **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**, Rio de Janeiro: Coquiستا, 1961.
- HOBBSBAMM, Eric, RANGER, Terence (orgs.), **A invenção das tradições**, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- HAROUEL, Jean-Louis, **História do urbanismo**, Campinas: Papyrus, 1990.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, A colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de, **História Geral da Civilização Brasileira – A época colonial**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1960, t. 1, v. 1, p. 322 – 363.

- \_\_\_\_\_. **Caminhos e fronteiras**, Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.
- \_\_\_\_\_. **Raízes do Brasil**, Rio de Janeiro: José Olympio, 1936.
- HYPNAROWSKI, Padre Vicente, **Centenário da fundação de Campo Largo de Sorocaba (1826 – 1926)**, São Paulo: Livraria Catholica, 1926.
- JACOME, Luiz, **O cavalo na província do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre: typ. "Jornal do Commercio", 1873.
- KLEIN, Herbert, A oferta de muarens no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825 – 1880. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 347 – 372, maio/ago. 1989.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte, **Uma cidade na transição – Santos: 1870 – 1913**, São Paulo: HUCITEC / Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996.
- LAPA, José Roberto do Amaral, **A cidade: os cantos e os antros**, São Paulo: EDUSP, 1996.
- LEFEBVRE, Henri, **Du rural à l'urbain**, Paris: Éditions Anthropos, 1970.
- \_\_\_\_\_. **O direito à cidade**, São Paulo: Moraes, 1991.
- \_\_\_\_\_. **O pensamento marxista e a cidade**, Lisboa: Ulisseia, 1972.
- LE GOFF, Jacques, **História e Memória**, Campinas: Editora da UNICAMP, 1990
- LEITE, Dante Moreira, **O caráter nacional brasileiro – história de uma ideologia**, São Paulo: Ática, 1992, 5. ed.
- LENHARO, Alcir, **As tropas da Moderação**, São Paulo: Símbolo, 1979.
- LOPES, Levindo Ferreira, **Camaras Municipaes**, Rio de Janeiro: Livraria Popular de A. A. da Cruz Coutinho, 1884.
- LYNCH, Kevin, **A imagem da cidade**, São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- MACHADO, Brasil Pinheiro, Contribuição ao estudo da história agrária do Paraná – I: Formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais. In: ANAIS DO II SIMPÓSIO DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, Curitiba: Faculdade de Filosofia da Universidade do Paraná, 1962.
- MARCÍLIO, Maria Luíza, Tendências e estruturas dos domicílios na capitania de São Paulo (1765-1828) segundo as listas nominativas de habitantes. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 2, n. 6, p. 131 – 143, 1972.
- MARSON, Izabel A., **O Império do Progresso – a Revolução Praieira em Pernambuco (1842 – 1855)**, São Paulo: Brasiliense, 1987.
- MARTINS, Ana Luíza, **Gabinetes de Leitura da província de São Paulo – a pluralidade de um espaço esquecido (1847 – 1890)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1990.
- MARX, Murilo, **Nosso chão: do sagrado ao profano**, São Paulo: EDUSP, 1988.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós, **Bahia, século XIX: uma província no Império**, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- MONTEIRO, John, Distribuição da riqueza e as origens da pobreza rural em São Paulo (século XVIII). **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 19, n. 1, p. 109 – 130, 1989.
- MORSE, Richard, **Formação histórica de São Paulo**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de (org.), **Vida cotidiana em São Paulo no século XIX: memórias, depoimentos, evocações**, São Paulo: Ateliê Editorial / Fundação Editora da UNESP / Imprensa Oficial do Estado / Secretaria de Estado da Cultura, 1998.
- MUMFORD, Lewis, **A cidade na história**, Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- NORA, Pierre, **Les lieux des mémoires**, Paris: Gallimard, 1984.
- OMEGNA, Nelson, **A cidade colonial**, Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1971.
- OLIVEIRA, Roberson C. de, **Agricultura e mercado interno: São Paulo – 1850 / 1930**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1993.
- PERALTA, Inez Garbuio, **O Caminho do Mar como fator de localização, progresso e decadência de Cubatão**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1971.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer, **A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio (1765 – 1851)**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- \_\_\_\_\_. As áreas de criação de gado. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de, **História Geral da Civilização Brasileira – A época colonial**, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1960, t. 1, v. 2, p. 218 – 227.
- \_\_\_\_\_. **O Barão de Iguape**, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.
- PIRENNE, Henri, **As cidades da Idade Média**, Lisboa: Europa América, 1973.

- PRADO JR., Caio, **Evolução Política do Brasil**, São Paulo: Brasiliense, 1991.
- PRESTES, Lucinda Ferreira, **A vila tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: seus aspectos sócio-econômicos e a arquitetura das classes dominantes (1750 – 1888)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – FAU, USP, 1997.
- QUEIROZ, Maria Isaura P. de, **Cultura, sociedade rural, sociedade urbana no Brasil**, Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos / São Paulo: EDUSP, 1978.
- RAGO, Margareth, **Do cabaré ao lar – a utopia da cidade disciplinar**, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, 2. ed.
- RAMA, Angel, **A cidade das letras**, São Paulo: Brasiliense, 1985.
- REIS FILHO, Nestor Goulart, **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500 – 1720)**, São Paulo: Pioneira / EDUSP, 1968.
- \_\_\_\_\_, **São Paulo e outras cidades**, São Paulo: HUCITEC, 1994.
- RODRIGUES, Lígia M. V., LOMONACO, Maria A. T., **Tropeiros nos caminhos do mar**, São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura / Divisão de Iconografia e Museus, 1979.
- RONCAYOLO, Marcel, Cidade. **Enciclopédia Einaudi**, Lisboa, v. 8, p. 396 – 387, 1986.
- SALGADO, Graça (coord.), **Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial**, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
- SAMPAIO, Theodoro, São Paulo no século XIX. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, v. 6, p. 159 – 205, 1902.
- SANTOS, J. F. de Assumpção, **Uma linhagem sul-riograndense: os “Antunes Maciel”**, Rio de Janeiro: Taveira, 1957.
- SCHWARCZ, Lília Moritz, **As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**, São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- SILVA, Francisco Alves da, **Abastecimento em São Paulo (1835 – 1877)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1985.
- SILVA, Janice Theodoro da, **São Paulo, 1554 – 1880. Discurso ideológico e organização espacial**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1980.
- SINGER, Paul, **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**, São Paulo: Editora Nacional, 1974.
- TAUNAY, Alfredo d'Escragnoille, Entradas e saídas da cidade. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 9, p. 9 – 19, fev. 1935.
- \_\_\_\_\_, Organização Política e Administrativa do Império Brasileiro. In: AVELLAR, Hélio de Alcântara, **História administrativa do Brasil**, Brasília: DASP – Centro de Documentação e Informática, 1974, v. 7.
- \_\_\_\_\_, Urbanismo primitivo. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**, São Paulo, v. 10, p. 915, mar. 1935.
- TESSITORE, Viviane, **As fontes da riqueza pública – Tributos e Administração Tributária na Província de São Paulo (1832 – 1892)**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1995.
- TRINDADE, Jaelson Bitran, **Tropeiros**, São Paulo: INCEPA, 1992.
- URICOECHEA, Fernando, **O minotauro imperial – a burocratização do estado patrimonial brasileiro no século XIX**, Rio de Janeiro: Difel, 1978.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.), **O fenômeno urbano**, Rio de Janeiro: Zahar, 1976, 3. ed.
- VESENTINI, Carlos Alberto, **A teia do fato**. Tese (Doutoramento em História) – Departamento de História, FFLCH, USP, 1982.
- VIANNA, Hélio, **Contribuição à história da imprensa brasileira (1812 – 1869)**, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.
- VOLPATO, Luíza Rios Ricci, **Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá – 1850 /1888**, São Paulo: Marco Zero / Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso, 1993.
- ZEMELLA, Mafalda P., **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**, São Paulo: HUCITEC / EDUSP, 1990, 2. ed.
- ZIMMERMANN, Florisbela Carneiro, ZIMMERMANN NETTO, Adolfo, **Biribas – a contribuição do tropeiro à formação histórico-cultural do Planalto Médio sul-riograndense**, Sorocaba: