

FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE BRAGANÇA  
PAULISTA

LILIAN FLORENCIO DE GODOY

*DO TOUCINHO A CAFÉ:*

O MERCADO ANTIGO DE BRAGANÇA

(1884-1887)

HISTÓRIA

BRAGANÇA PAULISTA

2015

**FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE BRAGANÇA  
PAULISTA**



**LILIAN FLORENCIO DE GODOY- R.A. 2013013**

**DO TOUCINHO A CAFÉ:  
O MERCADO ANTIGO DE BRAGANÇA  
(1884-1887)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Ciências e Letras da FESB como requisito parcial para obtenção de grau de Licenciado em História.

**Orientador: Prof. Dr. José Fernando Teles da Rocha**

**HISTÓRIA  
BRAGANÇA PAULISTA**

**2015**

## RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso analisa os processos históricos que possibilitaram a construção do primeiro Mercado Público de Bragança Paulista, ocorrida no ano de 1887. A inauguração deste edifício que abriga, até os dias atuais, o espaço dedicado a comercialização mais organizada de alimentos no município esta relacionada com as necessidades de ordem e higiene nos espaços públicos, que passaram a surgir devido ao aumento gradativo da população e do núcleo urbano, que eram os principais disseminadores de doenças ocorridas durante os séculos XIX e XX. O recorte deste trabalho refere-se à inauguração da Estrada de Ferro Bragantina ocorrida em 1884, momento em que a cidade passava por processos urbanos impactantes e notórios na paisagem da cidade, e com essa mudança a construção do Mercado Antigo de Bragança, em 1887. Os objetivos gerais visam compreender os processos que deram origem a estes edifícios -mercados públicos – no Brasil e compreender como se encontrava a cidade de Bragança Paulista no ano da inauguração daquele prédio. A pesquisa teve como base, bibliografias referentes a mercados públicos e sobre a história da formação da cidade de Bragança Paulista. Foram analisadas fontes primárias como: o jornal *O Guaripocaba*, atas de registro da Câmara Municipal da cidade, além de códigos de postura e regulamentos da época hora tratada. O estudo mais aprofundado sobre a temática pode nos fazer entender o quanto o espaço dedicado a um comércio mais organizado, que deu início às construções do Mercado Antigo de Bragança, surtiu efeitos em todo o cotidiano da população que compunha a cidade naquele momento histórico fazendo com que o local mantivesse muito de sua história e sua memória até os dias de hoje.

**Palavras chave:** Bragança Paulista, Estrada de Ferro, Higienismo, Mercado Público.

## LISTAS DE IMAGENS

<b>Figura 1:</b> Parte do Estatuto da Estrada de Ferro Bragantina.....	22
<b>Figura 2:</b> Cópia do Mapa da Cidade de Bragança no ano de 1903.....	32
<b>Figura 3:</b> Regulamento da Praça de Mercado de Bragança de 1887.....	35
<b>Figura 4:</b> Livro de “gêneros que entraram” do Mercado ano de 1887/1888.....	37
<b>Figura 5:</b> Pesos utilizados no Mercado no ano de 1887.....	38
<b>Figura 6:</b> Medidas utilizadas no Mercado em 1887.....	38
<b>Figura 7:</b> Foto do panorama urbano com destaque aos fundos do Mercado no ano de 1903.....	40
<b>Figura 8:</b> Foto do Pátio do Mercado com frequentadores no ano de 1903.....	46
<b>Anexos.....</b>	<b>54</b>
<b>Anexo 1:</b> Cópia do regulamento da Praça de Mercado.....	55
<b>Anexo 2:</b> Cópia dos livros de registros administrativos do Mercado doa anos de 1887/1888/1900/1903.....	69

## Sumário

INTRODUÇÃO .....	2
CAPÍTULO 1 .....	10
BRAGANÇA, O CAFÉ E A FERROVIA: RUMO AO CRESCIMENTO URBANO E ECONÔMICO .....	10
1.1 – O ouro negro para a Bragança.....	10
1.2- Nos trilhos do trem, o desenvolvimento da cidade.....	20
CAPÍTULO 2.....	28
O MERCADO ANTIGO DE BRAGANÇA PAULISTA .....	28
2.1- A partir do Mercado, as mudanças na cidade.....	28
2.2- As transformações urbanas e o surgimento do Mercado .....	31
2.3. – Com o Mercado, a regulação da sociedade.....	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: .....	51
ARQUIVOS, ACERVOS E FONTES CONSULTADAS.....	54
ANEXOS.....	55

## INTRODUÇÃO

O mercado público é forma de intercâmbio de produtos encontrada em cidades da antiguidade e se hoje tem continuidade no espaço, isto certamente se deve ao fato de poderem dialogar com outras formas comerciais mais modernas. Todas as culturas adotaram essa forma de troca de produtos e o fato de se realizar esporadicamente, periodicamente ou de maneira perene e com local apropriado para esse fim, dependia das mercadorias que ali se trocavam e da necessidade de se realizar a troca com certa frequência, do deslocamento possível nos diferentes momentos históricos e da importância que o local representava para o abastecimento da cidade e da sua região de abrangência (PINTAUDI, 2006, p.84).

O trecho acima, que abre a introdução deste Trabalho de Conclusão de Curso, faz parte da pesquisa feita por Maria Silvana Pintaudi<sup>1</sup> e nos aponta a forma pela qual os mercados públicos, atualmente conhecidos como mercados municipais se firmaram ao longo da história como importantes espaços para a prática das relações comerciais surgidas desde os tempos antigos<sup>2</sup>. Passando por intensas metamorfoses, esses locais acompanharam o crescimento e desenvolvimento urbano, sendo consideradas fundamentais para as relações econômicas, políticas e socioculturais das cidades. Ao que tudo indica, ao longo do tempo, houve a necessidade da existência de um espaço onde as trocas de produtos fossem diversificadas e organizadas, a fim de atender a demanda da população e das próprias cidades que cresciam e se desenvolviam.

Na Idade Média, devido ao comércio itinerante realizado pelos mercadores, momento no qual faziam as trocas e exposições de seus produtos<sup>3</sup>, “o andar pelas ruas era dificultado porque nelas os comerciantes dispunham seus produtos de troca, os artesãos colocavam ali suas bancadas de trabalho [...]”, revela Pintaudi (2006, p. 85). Este pequeno trecho nos aponta como era precário o comércio quando de sua origem, nos mostrando que, para a realização de tal prática, se fazia necessário a implantação de um local apropriado e que concentrasse, em um único espaço, esses comerciantes e artesãos

---

<sup>1</sup>Maria Silvana Pintaudi é pesquisadora do CNPq do Departamento de Planejamento da Universidade Estadual Paulista-UNESP.

<sup>2</sup>“Desde a ágora grega e o fórum Romano até os espaços de mercado da cidade medieval e moderna, inúmeras transformações ocorreram na sociedade. O desenvolvimento tecnológico e o surgimento de novas atividades repercutiram diretamente na evolução morfológicas e no uso deste espaço” (OLIVEIRA JÚNIOR, 2006, p. 27).

<sup>3</sup>“Além de alimentos, ali se comercializava, em tendas e barracas, uma grande diversidade de mercadorias, inclusive a realização de empréstimos e câmbio de moedas” (OLIVEIRA JÚNIOR, 2006, p. 29).

evitando, possivelmente, os contratempos decorrentes de uma desorganização. Ao que tudo indica a problemática permaneceu ao longo do tempo, principalmente na Europa, sendo realmente estruturado, de fato, em meados do século XIX.

Escrevendo sobre o período da Idade Média, Heliana Comim Vargas, em seu livro *Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio*, afirma que “o mercado era o local de distração e divertimento com papel não apenas na atividade econômica, mas principalmente na vida social, já que o varejo adota uma condição de simbiose com as atividades sociais” (2001, p. 96). A partir deste apontamento, podemos pensar que os espaços físicos dedicados ao comércio de produtos produzidos pelos moradores daqueles núcleos urbanos e também de outras localidades, já naquela época medieval, serviam como locais de convívio social extrapolando, assim, questões meramente econômicas e/ou comerciais.

Isso porque, conforme assinalado anteriormente, podemos observar, pela revisão bibliográfica, que os mercados públicos, presentes nas eras mais remotas, tinham como função primeira a troca de produtos com fito ao abastecimento das cidades. Esta ação acontecia, muitas vezes, de forma esporádica. Tal fato fez parte de um processo histórico no qual sua gênese pode ser identificada nas feiras realizadas próximas aos muros das cidades medievais ou mesmo em praças públicas. Ambas tinham a proteção dos senhores feudais ou da própria Igreja que temiam a presença de salteadores e ladinos. Importante ressaltar ainda que, naquela época, muitas das cidades medievais eram protegidas por muralhas, fazendo com que os burgueses tivessem que pagar para poder entrar e comercializar seus produtos.

Ao longo do tempo e já chegando próximo ao século XV, por conta do desenvolvimento das cidades na Europa, os mercados públicos acabavam sendo os locais mais procurados para as transações comerciais. Daí era necessário a instalação de lugares maiores, mais organizados, características que as cidades medievais não possuíam, pois no interior das muralhas os espaços eram muito pequenos e consegui-los significaria abrir mão dos locais reservados às moradias.

Ao redor dos grandes centros urbanos do mundo, no período que vai do século XIX ao início do XX, tal tipo de espaço começava a se modificar aparecendo como fixos e fechados para as práticas de comércio de vários produtos, mas principalmente os alimentos. Suas construções tinham a ver, provavelmente, com a necessidade de fornecimento de produtos alimentícios e outros, confeccionados artesanalmente, de forma mais sistemática para uma população que vinha aumentando e que acabava se

encontrando nesses espaços, fosse para trocar produtos ou mesmo comprá-los. Esta mudança que vai tornar os mercados verdadeiras construções fixas, muitas vezes divididas em repartições, num primeiro momento, tinha uma relação direta com as carnes, pois seu manuseio gerava certo desconforto em termos de sujeira e odor nos locais onde eram vendidas.

Segundo Pintaui, “pesquisadores apontam os açougueiros como sendo os primeiros a serem isolados dos demais, porque sua atividade poluía muito o ambiente, com detritos e mau cheiro” (2006, p. 85). Esta divisão e separação podem mostrar as possibilidades variadas de comércio que começavam a surgir isoladas umas das outras, buscando, assim, aprimorar, juntamente com essa organização, as questões relativas aos prédios e a higiene do espaço público, que passavam a ser imprescindíveis naquele momento histórico.

Douglas Murilha<sup>4</sup> nos aponta que já nas cidades europeias, em fins do século XVIII, eram debatidas as questões sobre a higiene e salubridade, tanto nos lugares públicos, quanto nos privados, por uma gama de profissionais como: arquitetos, médicos, engenheiros, que apoiaram o surgimento desses edifícios - mercados públicos - em cidades como Paris, Londres e Berlim. Isso tem a ver com o próprio período histórico.

A passagem dos anos finais do século XVIII para o XIX e, deste, para o XX, demarca um período no qual as cidades, em quase todo o mundo ocidental, vivenciavam um processo de urbanização intenso, decorrente, principalmente, do crescimento populacional. Tal modificação contribuiu para que o espaço urbano fosse lentamente transformado, deixando para trás algumas características típicas de pequenas cidades, tornando-se, ao longo do tempo, importantes centros de comércio e mercado. No Brasil, praticamente na mesma época, este tipo de mudança também ocorreu, o que exigiu uma quantidade maior de serviços e melhorias, implicando em novas configurações sociais e no estabelecimento de um conjunto de normas e regras de comportamento e convívio.

Este tipo de ação tinha a ver com a necessidade de enfrentar toda ordem de problemas sociais advindos deste desenvolvimento, entre eles, o aumento das doenças, a falta de infraestrutura das moradias, de saneamento básico, de segurança, enfim. Era necessário, naquele momento, fazer parte do processo “civilizatório” que já vinha ocorrendo em algumas cidades europeias, conforme assinalado anteriormente.

---

<sup>4</sup>Douglas Murilha apresentou, em 2011, sua dissertação de mestrado em Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, abordando como tema *O higienismo dos matadouros e mercados públicos*.



Além do mais, era responsabilidade dos órgãos públicos zelar pelo espaço, a fim de evitar a proliferação de doenças infecciosas que derivavam, além das relações com os alimentos, dos maus hábitos da população, sendo que no “decorso dos séculos XIX e início do século XX, o foco maior das preocupações das autoridades municipais, se formaram com base nas questões sanitárias” (MURILHA, 2011 p. 31).

Com a chegada da Família Real ao Brasil em 1808, novos hábitos foram instituídos na cidade do Rio de Janeiro. Isso porque, em tal período, a cidade ainda era caracterizada como uma grande área agrária, voltada para a exploração de recursos e riquezas minerais e sem nenhuma estrutura urbana, não acompanhando as cidades da Europa no mesmo período. Importante ressaltar que “desde o Período Colonial, o abastecimento de alimentos na cidade do Rio de Janeiro era feito através de um comércio informal, praticado nas ruas e praças públicas”, comenta Oliveira Júnior (2006, p. 34).

Já Carvalho sublinha que “estabelecida no Rio de Janeiro, a corte transformou a sede de vice-reinado em centro político efetivo tanto pela presença nele de toda a máquina administrativa metropolitana quanto pela presença da figura do monarca” (2011, p. 19). Por conta disso foram atribuídos à cidade modelos culturais que traziam embutidos hábitos europeus. Tais hábitos também chegaram a algumas cidades brasileiras levadas até mesmo em decorrência da nova dinâmica, verificada na época aqui tratada. Em meio a todo um adensamento urbano e populacional, o espaço das ruas, os hábitos, o próprio cotidiano das pessoas ganhavam outras dimensões, num ritmo diferente do qual a maioria de seus habitantes estava acostumada.

Entre a população que formava esses centros urbanos, no Brasil, tínhamos a presença significativa de imigrantes, de escravos, viajantes, entre outros, que auxiliavam na mudança da configuração das cidades, especialmente em fins do século XIX e início do XX.

Porém, junto a essa reorganização emergiam problemas de toda ordem, como a proliferação de cortiços e o aumento dos surtos de doenças infecciosas, decorrentes, muitas vezes, do crescimento desordenado da maioria das cidades. Diante disso, os surtos epidêmicos eram frequentes no espaço público daquele período devido, principalmente, às más condições de higiene e salubridade que ali existiam e a falta de conhecimento sobre as formas de proliferação das doenças perante o crescimento acelerado da população.

Assim, Costa nos aponta que:

com a Independência, as funções burocráticas e políticas ganham novo relevo. As capitais das províncias, quase todas, aliás, situadas no litoral, tornam-se centros político-administrativos importantes, o que daria nova vida a esse núcleo urbano [...]. Os fazendeiros começam a construir casas nas cidades (2010, p. 240).

Podemos apreender, então, por este trecho, que o modelo político adotado no Brasil, ao longo dos séculos XIX e XX, serviu para organizar, nas cidades consideradas capitais da Província, núcleos urbanos mais estruturados, que seriam responsáveis pela administração e que ordenariam os núcleos emergentes tendo os fazendeiros como sendo os prováveis responsáveis pela organização desses locais. Costa nos aponta que o processo urbano das cidades dos séculos XIX, no Brasil era, de fato, ainda incipiente, sendo a maioria dos núcleos urbanos caracterizados “por um aspecto descuidado, sendo imprecisos os limites entre zona rural e urbana” (p. 241). Tal mudança começa a ocorrer por volta de fins do século XIX.

É no mesmo período, recorte histórico deste TCC, que notamos, de acordo com revisões bibliográficas, que junto a esse novo ordenamento urbano, os mercados públicos começavam a aparecer em cidades brasileiras, fossem elas grandes, médias ou pequenas, como Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas e, no nosso caso, Bragança Paulista. Tais locais, no período ora recortado, já contavam com consideráveis atividades econômicas para abastecer uma população que estava crescendo dia a dia. Acompanhando tal processo, normas foram implantadas a fim de garantir um melhor desenvolvimento urbano, com base em mecanismos regulamentadores e disciplinadores. Aquela ação acompanhava o que ocorria em alguns espaços onde “essa regulamentação supostamente atenderia os novos parâmetros da ordem, higiene e europeização que definia o novo perfil da cidade” (OLIVEIRA JUNIOR *apud* JESUS, 2006, p. 34).

Em se tratando do governo da Província de São Paulo, este já se mostrava preocupado com as questões relativas à higiene bem como às práticas sanitárias dos locais públicos. Daí a necessidade de priorizar a atuação de médicos, educadores, engenheiros, autoridades políticas para que intervissem nesses espaços e os mantivessem organizados e livres de sujeira, sendo estas ações uma aspiração que logo se firmava ao longo dos anos, tendo como foco o controle de doenças<sup>5</sup> que invadiam o país no período. Logo pode ser observado na citação de Murilha:

---

<sup>5</sup>“As ações estatais no campo da saúde pública no Brasil se voltam para o combate da varíola, da lepra e da febre amarela, doenças muito difusas no país na segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX”. (MURILHA, 2011. p. 84).

Na administração pública no estado de São Paulo, no decurso dos séculos XIX e início do século XX, o foco maior das preocupações das autoridades municipais se forma com base nas questões sanitárias – o cólera atinge o norte do país nos anos de 1850 e estimula a construção desses equipamentos públicos: matadouros, mercados, curtumes, cemitérios, hospitais, assim como o dessecamento das áreas úmidas e pantanosas. A atividade sanitária se intensifica na década de 1890 quando voltam a se manifestar surtos epidêmicos em diversas cidades e motivam higienistas, médicos e engenheiros, apoiados na imprensa e opinião pública, a exigirem a criação de leis e serviços sanitários modernos (2011, p. 31).

Neste sentido, pelo que percebemos nas palavras do autor, coube a uma pequena parcela das elites da qual se incumbia à ação política, direcionarem o foco de como organizar e disciplinar a vida nas cidades, no caso, os médicos, engenheiros e as próprias autoridades políticas. Entre seus objetivos, estava a orientação em termos das ações a serem empreendidas de forma a sanear os problemas advindos do crescimento urbano, entre eles, o da saúde pública.

Ao analisar tais mudanças que estavam acontecendo no país notamos que a cidade de Bragança<sup>6</sup> também acompanhava as transformações que vinham ocorrendo em termos das novas ordens de organização e urbanização das cidades. Isso porque é possível verificar a implantação de importantes construções na cidade muito presentes após a década de 1870 tais como: as do Colégio de Bragança, em 1872, sendo a primeira instituição de ensino da cidade; a do Clube Literário Recreativo de Bragança, em 1873; a da Irmandade Nossa Senhora dos Passos – atual Santa Casa de Misericórdia de Bragança, em 1874; o Clube dos Escravos, em 1881; a Estrada de Ferro Bragantina, em 1884; a do Mercado de Bragança, em 1887, a do Matadouro em 1892, a do Hospital de Isolamento, em 1898, entre outras instituições e/ou instalações que demarcaram um período de estruturação urbana, além de “implantações iniciais de infraestrutura (água, esgoto, eletricidade) do final do século XIX e início do XX”. (ISHIZU, 2009, p. 22).

Importante frisar que estes espaços e instituições, públicas ou privadas, anunciavam um novo tempo para a cidade, que tinha uma população estimada, segundo Ishizu (2009), de 16.214 habitantes na área urbana, em 1887, mesmo ano de inauguração do Mercado Antigo de Bragança, objeto principal de estudo deste TCC, e que nos

---

<sup>6</sup>“Fundada em 1763, pelo casal Antonio Pires Pimentel e sua esposa D. Inácia, do qual por cumprimento de uma promessa feita pela saúde de seu marido, cedeu o terreno para a construção de uma capela que daria início a Conceição do Jaguari, freguesia da vizinha Atibaia. No ano de 1797 é elevada a vila, recebendo o nome de Villa Nova Bragança. No ano de 1856, foi elevada à cidade de Bragança e em 1859 foi criada a comarca de Bragança, que abrangia outros municípios. Em 1944 o nome sofre nova modificação para se diferenciar de Bragança, no estado do Pará, sendo chamada de Bragança Paulista até os dias atuais” (ISHIZU, 2009, p. 24).

remeteu a responder a seguinte questão, qual seja: Quais foram as mudanças urbanas, sociais e econômicas ocorridas na cidade de Bragança a partir da implementação daquele espaço?

Para compreender este processo de mudança pelo qual passavam as cidades do Brasil e, especialmente Bragança, analisamos uma série de autores que pesquisaram sobre o tema no período, o que nos possibilitou notar os processos de urbanização decorrentes das necessidades econômicas, sociais e políticas. Tais estudos também abordam questões relativas à necessidade de uma maior higienização nos locais que começavam a ser direcionados a se tornarem pontos de comércio de alimentos, como as construções dos mercados públicos, conforme sinalizado.

Assim, livros, dissertações e teses que tratam sobre a implantação desses locais, no Brasil, nos serviram de fontes para a produção deste TCC como Vargas, 2001; Oliveira Júnior, 2006; Pintaudi, 2006; Murilha, 2011. Ainda para estudos relativos ao processo de expansão urbana do Brasil, nos períodos do Império e da República nos voltamos para obras de Martins, 2008; Costa, 2010 e Carvalho, 2011. Também analisamos a história de Bragança Paulista nos séculos XIX e XX em livros de memorialistas locais e estudos mais aprofundados feitos em dissertações como as de Bueno, 2007, e Ishizu, 2009.

Especialmente para as análises feitas sobre o Mercado Antigo de Bragança Paulista foram coletadas informações em documentação primária do século XIX, como Atas e registros da Câmara Municipal daquele período disponível no Departamento de Documentação e Assessoria Parlamentar da Câmara Municipal de Bragança Paulista e em livros de registros do início das atividades do Mercado. Pesquisamos, ainda, exemplares do periódico *O Guaripocaba*, disponíveis no Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa em História da Educação (CDAPH), da Universidade São Francisco, em Bragança Paulista. Tal pesquisa nos revelou que são poucos os escritos encontrados sobre o Mercado Municipal. Assim, na documentação pesquisada encontramos lacunas, problema intrínseco de toda e qualquer fonte documental.

Ao analisarmos tais fontes de pesquisa, tivemos clareza que as informações extraídas da documentação foram tomadas como produtos de um processo que as constrói. Resultado, muitas vezes, de interesses particulares e/ou institucionais. E que serviram, possivelmente, para construir uma realidade e justificar um determinado tipo de ação. Assim sendo, a análise das informações contidas na documentação utilizada neste TCC foram feitas a partir da crítica a elas, pois como aponta Jacques Le Goff:

O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, a ser manipulado, ainda que pelo silêncio [...]. Todo documento é mentira. Cabe ao historiador não fazer o papel de ingênuo (1996, p. 547).

Importante destacar que a escolha do tema se deu devido ao nosso interesse em pesquisar o desenvolvimento da cidade de Bragança Paulista tendo o Mercado Antigo, hoje conhecido como *Mercado Municipal Waldemar Toledo Funk*<sup>7</sup>, como uma referência de processos urbanos ocorridos na região, observando as influências desse espaço na transformação econômica, social, política e geográfica da cidade, buscando informações sobre como este espaço surgiu e como se tornou importante para o desenvolvimento de toda a região bragantina, cujos moradores utilizavam dele para uma série de atividades.

A importância deste tipo de construção fez com que os mercados públicos se tornassem, atualmente, espaço de preservação da memória local, caso não só de Bragança Paulista, mas em todo o país onde exista um prédio de tal porte. São locais de grande valor em se tratando das questões relativas à preservação do Patrimônio Cultural<sup>8</sup> material e imaterial das cidades, sendo visado, ainda, pelo setor turístico, já que são espaços que remetem às características da história local, não só por seu caráter comercial, mas também, como sugere Alvez<sup>9</sup>: “com o crescimento demográfico e espacial das cidades o mercado passou a ocupar um lugar central no tecido urbano. Sendo que, muitos incorporaram novas funções e papéis inerentes aos séculos XX e XXI” (2011, p. 211).

Assim, para pesquisar sobre este espaço, na cidade de Bragança Paulista, é que delimitamos nosso recorte histórico inicial em 1884, ano da implantação da Estrada de Ferro Bragantina. A partir dela e da atividade cafeeira notamos um desenvolvimento urbano considerável. De acordo com Larissa Saukas Bento de Souza, que também pesquisou sobre a Estrada de Ferro em seu TCC, “a instalação de uma simples parada de trem contribuiu para mudanças significativas no entorno de sua localização: o comércio se diversificou e o zoneamento contíguo à estação se alterou” (2014, p. 6). Ainda segundo ela, a instalação da Estrada de Ferro trouxe, como consequência, uma maior circulação de

<sup>7</sup> Nome do vereador responsável pela reforma feita no ano de 1954, onde o prédio do mercado antigo é demolido e refeito em novas estruturas arquitetônicas. (JORNAL DO MEIO, 2014, p. 07).

<sup>8</sup> Achamos por bem não focar este TCC sob a ótica do Mercado como Patrimônio Histórico Cultural. Tal decisão deve-se ao fato de que tal enfoque demandaria um trabalho aprofundado cujo resultado possibilitaria a elaboração de um outro TCC ou mesmo uma dissertação de mestrado ou tese de doutorado.

<sup>9</sup> Lidiane Aparecida Alves apresentou a dissertação: *Os Mercados públicos e as cidades. As transformações do mercado de Uberlândia* (MG) para a obtenção de título de mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Uberlândia (2011).

forasteiros e imigrantes. Além disso, “as informações culturais passaram a chegar com maior frequência: os diários, as revistas, os últimos livros lançados; surgindo ainda um mercado de trabalho mais dinâmico, dada à possibilidade de locomoção rápida e fácil para outras regiões” (2014, p. 6).

Nosso recorte final, 1887, foi delimitado por ser este o ano de inauguração do Mercado Antigo. Tal escolha se deu pela necessidade de compreender quais os principais motivos da instalação deste prédio comercial na cidade assim como analisar o que mudou com sua instalação. Sabemos que a construção do mesmo fez parte de uma série de mudanças que ocorriam no país, em São Paulo e em outras cidades do interior como, no caso, Bragança Paulista.

Neste contexto, para entender a dinâmica que caracterizou o período bem como a criação do Mercado Antigo em Bragança Paulista é que dividimos este TCC em duas partes. Na primeira, procuramos compreender o desenvolvimento da cidade até a chegada da estrada de ferro e as consequências advindas de tal implantação. Analisamos, ainda, o lugar de destaque alcançado por este meio de locomoção para a cidade e seus moradores, além, é claro, para os próprios comerciantes e fazendeiros de café.

Pesquisar a instalação do Mercado Antigo de Bragança foi o objetivo do segundo capítulo, que mostrou ainda os motivos que levaram as autoridades locais a construir o prédio que abrigou o primeiro Mercado Público da cidade, bem como as mudanças ocorridas em termos urbanos, social e econômico naquele período.

## **CAPÍTULO 1**

### **BRAGANÇA, O CAFÉ E A FERROVIA: RUMO AO CRESCIMENTO URBANO E ECONÔMICO**

#### **1.1 – O ouro negro para a Bragança**

A ampulheta do tempo um anno mais escoou nas penumbras do passado. 1884 passou á tradição. [...] Apesar de tudo isso, foi durante esse anno findo que Bragança, como compensação a tantos males, surgiu uma nova era de progresso e merecimento, pela realização de suas mais caras aspirações – a linha ferrea -, melhoramento que foi levado a termo, depois de tantas luctas e difficuldades, pela constância, coragem e tenaz perseverança de prestimosos cidadãos, que o público venera e considera como salvadores da causa local. Mas este desfecho não foi mais do que a consequência necessária da semente que há annos lançada. O fruto attingira seu completo desenvolvimento: era tempo – amadureceo [...] (O GUARIPOCABA, 1885, p.01).

A citação acima, que abre este primeiro capítulo, faz parte do editorial do jornal *O Guaripocaba*, publicado no dia 04 de janeiro de 1885, e nos chama a atenção pela importância dada à instalação da Estrada de Ferro Bragantina<sup>10</sup> no que diz respeito ao desenvolvimento da cidade. Feito conquistado pela ambição de importantes homens daquele tempo, “os prestimosos cidadãos”, que eram respeitados e tidos até como heróis, e pelo avanço que a ferrovia proporcionaria aos moradores locais. Apesar de toda a dificuldade para a implantação da linha férrea na cidade, nota-se, pelas palavras escritas no jornal, que a finalização da instalação da ferrovia apoiaria os projetos urbanos que, naquela época, eram liderados pelos fazendeiros de café locais.

Em 1885, a economia cafeeira despontava como importante produto comercial da região Bragantina e é visível o dito anseio de seus moradores – observando as frases do jornal – para o encontro com os aspectos que facilitariam a aceleração do desenvolvimento e crescimento da cidade. A Estrada de Ferro Bragantina, um projeto discutido e desejado pelos fazendeiros de café desde os anos de 1872 foi, finalmente, concluída no ano de 1884.

Recuamos um pouco no tempo e buscamos o momento histórico em que Bragança Paulista foi elevada à condição de vila, no ano de 1779, sendo denominada como “*Villa Nova Bragança*”<sup>11</sup>. Naquele momento em “que a freguezia recebia o privilégio de vila, recebendo autonomia, passava a contar com instituição do governo local, a câmara dos vereadores” (ISHIZU, 2009, p. 25), que viria a regulamentar e organizar as condições dos processos urbanos através de códigos e leis provinciais.

<sup>10</sup> Estaremos, ao longo deste Trabalho, nos referindo à Estrada de Ferro Bragantina como E.F.B., como é atualmente conhecida.

<sup>11</sup>“Na primeira metade do século XIX, Bragança Paulista - ainda Villa de Nova Bragança - pertencia à Província de São Paulo, onde esta se remetia aos desejos e decisões vindas do Império até o ano de 1856”. (ISHIZU, 2009, p. 35).

O livro *Tragetória e Identidade (1797-1997)*, publicado pela Câmara Municipal de Bragança Paulista, no ano de 1998 revela uma série de informações sobre o processo de formação da cidade em seus 200 anos de história. Nele podemos identificar que a Villa Nova Bragança teve sua formação econômica desde os fins do século XVIII e início do século XIX voltada à “produção de gêneros alimentícios como milho, feijão, arroz, algodão, aguardente e toucinho”, que eram vendidos para a Capital da Província, São Paulo, sendo que “os tropeiros eram grandes responsáveis pelo transporte desses produtos” (1998, p. 75). Essas atividades nos mostram que a vila já tinha traços de uma economia agrícola, que subsidiava as necessidades da Província nas questões que tratavam do abastecimento de produtos, principalmente alimentos.

Ainda observando o livro da Câmara Municipal, temos também que a Villa Nova Bragança tinha uma localização que favorecia a agricultura, sustentando não apenas o comércio local, mas principalmente, “alimentando” o comércio da Capital. Conforme informações do livro, tal fato estimulava e impulsionava a vinda de mercadores, que desbravaram novos caminhos facilitando o escoamento dos produtos como nos mostra a seguinte citação:

A localização estratégica da Villa Nova Bragança nas proximidades da capital da província de São Paulo favorecia o desenvolvimento de um núcleo populacional, de base agrária, com efetivas possibilidades de se transformar em foco de uma economia agrícola diversificada de gêneros de subsistência e de abastecimento da Capital. [...]. Constituiu-se uma ‘elite agrária’, que transformou esta parte da província numa espécie de celeiro da Capital. (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p. 19).

Notamos então que, nas primeiras décadas do século XIX, a Villa Nova Bragança apontava indícios de um processo de fomento econômico, onde é possível imaginar que atender à capital e suas necessidades não eram tarefas simples, pois demandavam não só mão de obra para o trabalho no campo, mas também meios de transportes para o escoamento dos produtos ali produzidos já que, segundo a citação, a vila se tornaria um “celeiro da Capital”. Havia também um interesse por muitos em fazer parte deste processo, causando um aumento gradativo da população que ali se instalava e que viria a ocupar os espaços próximos aos centros urbanos, onde poderia, com maior facilidade, participar do comércio.

Importante destacar que este “novo” centro urbano, em pleno crescimento, foi acompanhado de importantes ações que auxiliavam, principalmente, a comunicação com a Província que, por sua vez, tinha muito interesse nesse estreitamento com as cidades,



pois elas “representavam uma extensão e um veículo do poder central” (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p. 19).

Conforme nos diz Gonzaga Pires Mathias<sup>12</sup> em seu livro *Em busca dos Marcos Perdidos - História de Bragança*:

Em 1829 acontece à instalação do primeiro Correio Regular e no mesmo ano chegam os primeiros escravos, vindos da Bahia e de Pernambuco. Escravos reciclados [...]. [...] Os escravos foram "usados" na agricultura e pecuária que se desenvolviam (1999, p. 70).

Diante disto, a citação nos mostra que a instalação do Correio Regular, em 1829, aproximaria e firmaria a condição da Vila em seu pleno desenvolvimento urbano e social. A vinda também dos escravos pode nos sinalizar como se encontrava crescente a produção agrícola e pecuária na região, necessitando de mão de obra para os trabalhos nas lavouras que seriam, naquele momento, além da familiar, a dos escravos.

Abrimos um parêntese para descrever, em termos econômicos e políticos, o que acontecia no país, em 1830. Naquele ano a nação era composta por 18 províncias, sendo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais as mais importantes. Porém, no ano de 1831, o Príncipe Regente, D. Pedro I, abdicou do trono brasileiro e retornou a Portugal, sendo então instaurado o Período Regencial<sup>13</sup>, governado por três regentes escolhidos pela elite até o golpe da maioria, fato ocorrido em 1840. Naquele período, “o principal gerador de excedentes econômicos continuou sendo o setor externo da economia, dominado pelas exportações de açúcar e algodão no norte e, cada vez mais o café, no sul, e pelo tráfico negreiro” (CARVALHO, 2011, p. 22).

Ana Luiza Martins nos mostra que, durante o reinado de D. Pedro I (1822-1831) a propagação do café foi um dos principais focos econômicos, pois o produto se encontrava

<sup>12</sup> Escritor e político bragantino escreveu o livro *Em Busca dos Marcos Perdidos - História de Bragança*. O livro teve, por interesse, relatar possíveis marcos perdidos da cidade, quando em uma visita do escritor ao estado de Minas Gerais, na cidade de Uberaba, encontrou a Cruz de Pedra que pertenceu a primeira capela da cidade, fundada no ano de 1763. A Cruz de Pedra foi novamente comprada e, hoje, se encontra atrás da Igreja da Sé-Catedral, sendo um dos monumentos mais importantes da história da cidade.

<sup>13</sup> Durante o período Regencial (1831 a 1840) que compreende a transição política do governo de D. Pedro I para o de D. Pedro II o Brasil foi administrado pelas seguintes regências: Regência Trina Provisória – de 07 de abril a 17 de junho de 1831; Regência Trina Permanente – de 17 de junho de 1831 a 12 de outubro de 1835; Regência Una – de 12 de outubro de 1835 a 23 de julho de 1840, subdividida em: Regência Una de Feijó (1835-1837) Regência Una de Araújo Lima (1837-1840) O objetivo das regências era manter a monarquia no país após a abdicação de D. Pedro I, de forma a permitir que seu filho e herdeiro do trono, Pedro de Alcântara, então com cinco anos de idade, pudesse assumir a coroa, fato ocorrido em 1840 após o chamado Golpe da Maioridade. No plano econômico, ocorre entre 1831 e 1840, a expansão da cultura cafeeira na região do Vale do Paraíba, colocando em cena os “barões do café”. Disponível em: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-31232010000100009](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-31232010000100009). Acesso em 18 jul.2015.

em primeiro lugar na balança comercial. Já, no período Regencial, compreendido pela saída de D. Pedro I e a coroação de D. Pedro II, “o café passou a liderar as exportações” (2008, p. 03), tendo como principal mão de obra, os escravos.

Importante frisar que no período que vai de 1808 a 1850, quando o tráfico de escravo foi proibido, por forte pressão inglesa, o Brasil já teria recebido:

1,5 milhão de escravos, a maioria dirigida para a província do Rio de Janeiro e suas vizinhas, Minas Gerais e São Paulo, para onde benefícios da economia cafeeira já se difundiam, sobretudo, no incremento da produção e do comércio de gêneros para o abastecimento da corte (CARVALHO, 2011, p. 23).

A citação nos chama a atenção para o fato de que o café era um importante impulsionador das atividades agrícolas em algumas províncias, demandando um aumento de mão de obra no campo e, conseqüentemente, um aumento populacional nesses locais, entre eles, a região bragantina. A Villa Nova Bragança já era considerada importante não somente com relação à qualidade de suas terras, que a permitiu integrarem-se, segundo Ishizu, “no setor de produção cafeeira, saltando de 2.400 arrobas em 1836, para 36.755 arrobas produzidas em 1854 (10,5% da produção de todo o estado)” (2009, p. 34), mas também por sua localização, próxima à província de São Paulo e Minas Gerais.

Em termos nacionais, naquele período, podemos notar um impulso no desenvolvimento econômico do Brasil, particularmente em São Paulo e nas regiões voltadas para o cultivo das lavouras de café que, segundo nos aponta Ana Luiza Martins, em seu livro *A História do Café*:

A implantação dos cafezais em frentes pioneiras se deu com o simples prosseguimento de uma progressão que, principiada na região montanhosa do Rio de Janeiro, continuou pelo chamado ‘norte’, o vale do Paraíba paulista e ganhou a região de Campinas. Ali, no que então se chamava oeste de São Paulo, o cafezal eliminou lenta, porém seguramente a agricultura tradicional de subsistência e a cana de açúcar, indo além [...] nesse momento o percurso ainda é do Império (2008, p. 06).

Em termos locais, no ano de 1856 a Vila passou à categoria de cidade, mais precisamente no dia 24 de abril, levando o nome de Bragança<sup>14</sup>. Em 1859, com a lei nº 26, de 06 de maio, “Bragança tornou-se comarca de São Paulo” (ISHIZU, 2009, p. 37). Segundo Mathias, “é instalada a Primeira Câmara Municipal da cidade de Bragança. As

<sup>14</sup>Segundo consultas feitas, o nome Bragança havia sido atribuída devido a um comerciante português, de nome Bragança que recebia os tropeiros e viajantes que por ali passavam, e se instalavam para pouso em sua hospedaria, a fim de seguir viagem para as capitais Minas Gerais e São Paulo” (ISHIZU, 2009, p. 22).

vilas de Serra Negra, Amparo, Nazareth e Santo Antônio da Cachoeira (Piracaia) faziam parte da comarca Bragantina" (1999, p. 72).

A pesquisadora Maria de Fátima Guimarães Bueno nos aponta os fatores que levaram à cidade a ser elevada à categoria de Comarca de Bragança:

O primeiro refere-se à necessidade de redefinição e expansão jurídico-administrativa do Estado no Império, visando garantir a governabilidade [...] com a Independência, tivemos a divisão dos poderes em Legislativo, Executivo, Judiciário e Moderador. Porém, de fato, o processo de reconstrução herdada da Colônia prolongou-se por boa parte do século passado [...]. O segundo fator refere-se à constatação de que Bragança, no período de 1797 (elevada a Vila) e a 1859 (criação da comarca), teve um crescimento populacional [...]. O terceiro fator refere-se ao crescimento anual da renda municipal de Bragança, entre 1797 a 1859. Este crescimento poderia significar o aumento de lucro gerado por diferentes atividades econômicas. Fato que, por sua vez, poderia definir, em nível local, a necessidade de se efetivar a presença do Poder Judiciário em Bragança. Talvez com o fito de garantir as prerrogativas políticas e estratégicas dos proprietários de terra e dos comerciantes locais, na relação com o governo da Província da Corte, além de assegurar a posição privilegiada de Bragança, no panorama político da região (1997, p. 25).

Notamos então pela citação que os motivos que levaram a elevação da vila à cidade estava muito relacionada com interesses políticos, tanto do governo imperial, quanto das oligarquias cafeeiras, que tinham seus interesses nos negócios com a corte. O aumento da população local e com ele o crescimento econômico, ao que tudo indica também se tornaram relevantes às questões referentes ao controle maior que a província teria sobre suas regiões produtoras, garantindo as políticas estratégicas que seriam tomadas pelos proprietários de terras e comerciantes locais, assegurando o melhor desempenho da região naquele panorama político.

Costa nos sugere uma análise sobre como eram aplicadas as leis nas cidades naquele momento e como a máquina administrativa do Império atuava em seu controle, principalmente comercial:

A legislação posterior à Independência não chegou nunca a conceder autonomia entre as cidades mantendo-as na dependência do poder provincial e limitando seus recursos financeiros. Até mesmo a aprovação das posturas urbanas ficava subordinada à Assembléia Provincial. Essa situação reforçava a dependência dos núcleos urbanos em relação às oligarquias rurais que controlavam as legislaturas, a administração e a justiça (1999, p. 249).

Observamos que a Assembléia Provincial era quem regulamentava os Códigos de Posturas urbanas sendo os fazendeiros, quem ocupavam os cargos políticos, seriam os

responsáveis por aplicá-los. Tal medida já estava estabelecida desde 1828 e segundo Murilha, por meio de um decreto imperial de primeiro de outubro daquele ano “foram delegados às autoridades municipais, o direito e o dever de estabelecer por meio de um código de postura as diretrizes de expansão urbana e o controle dos hábitos dos moradores” (2011, p. 30).

Foi no ano de 1859 que a cidade, já denominada de Bragança, sentiu a necessidade de uma reformulação em seu Código de Posturas<sup>15</sup> pois o que foi utilizado até o ano de 1830 já estava ultrapassado. Conforme consta no Livro da Câmara Municipal, as Posturas eram:

[...] fontes inesgotáveis de elementos para a constituição da época, revelando aspectos sociais e econômicos a cada momento da história de uma localidade. [...] as normas de 1830 retratam a vila dos primeiros anos do Império enquanto o de 1859 simboliza seu tempo inicial na condição de cidade, adquirida em 1856 (1998, p. 43).

A partir das Posturas, reformuladas em 1859, é que percebemos a preocupação dos governantes locais em administrar a cidade em termos de um ordenamento social, numa tentativa, talvez, de regular e disciplinar a vida de seus moradores no que tange, principalmente, à higiene pública, além de outros aspectos, como a preocupação com as doenças. Numa ação que se direcionou para questões relativas à ordem do espaço público, voltava-se às problemáticas relacionadas às atividades econômicas praticadas na cidade, ligadas à agricultura e pecuária. Neste sentido podemos observar algumas dessas prescrições:

- a penalidade pela não extinção de formigueiros, danosos à agricultura, passou de 4.000 para 20.000 réis; - eram mantidas todas as normas proibitivas de animais soltos em terras lavradas, cujo descumprimento dava direito à parte prejudicada de apreender os animais e entrega-los ao fiscal, sujeitando-se o dono à multa de 4.000 réis e demais despesas decorrentes da apreensão e estadia; - admitem-se plantações em beiras de campo ou no rocío da cidade, desde que cercadas, e se fossem danificadas pelos animais, seus proprietários tinham o mesmo direito atribuído na questão anterior; - eventuais prejuízos de queimada podiam causar "aos vizinhos" levarem a Câmara Municipal descrever em Postura uma verdadeira solenidade para que ela se realizasse. O interessado deveria fazê-la em presença de testemunhas e os vizinhos tinham de ser convidados para assinarem-na; - corte e abate de animais, tinham de ser feitos no matadouro público, com registro de cores e marcas das rezes, além da necessidade de forração das paredes com panos brancos e limpos no

<sup>15</sup>“As Posturas eram editadas com frequência em todos os anos e a data de sua elaboração pela Câmara podia não coincidir com a data pela qual ficavam conhecidas, já que havia um trâmite no órgão provincial e somente depois de sua confirmação é que entravam em vigor.” (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p.43).

lugar em que ficasse depositada a carne e a limpeza do local do abate ou do corte tão logo finalizados (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p.45).

Tais prescrições nos faz observar que Bragança traçava iniciativas, por meio do poder público, quanto à regulação da cidade e da vida de seus moradores buscando um melhor desenvolvimento urbano, social e econômico para a cidade e seus habitantes.

Importante observar que os dispositivos disciplinares em relação às posturas eram associados, algumas vezes, às multas a serem aplicadas caso não seguissem as indicações determinadas no Código, num claro objetivo de assegurar o ordenamento e o controle dos responsáveis pela desobediência.

Ao verificar alguns destes artigos que citamos, podemos relacioná-los, mais diretamente, às questões sanitárias da cidade, compreendendo um amplo leque de medidas tomadas pelas autoridades no intuito de organizar e controlar os espaços urbano e rural que passavam por algumas mudanças na época aqui retratada.

Percebemos, ainda, referências de que se tratava mesmo de questões higienistas<sup>16</sup> como nos aponta Martins e Laurito:

Os artigos do Código de Posturas previam tudo. Não havia lixeiro, mas a Câmara não admitia lixo nas ruas: Cap. ° 2° - Art.° 12 - Não é permitido lançar nas ruas, becos, praças e aguadas das povoações qualquer imundice de má cheiro, ou cousa que sirva de estorvo ao transito, ou desasseio deles, multa de 4\$000 e obrigado a fazer a limpeza. Não se sabendo, porém o malfeitor, o Fiscal fará a custa da Câmara, continuando na indagação dele para haver a multa e as despesas feitas. Art. - 16 - Fica proibido ter cães, porcos e cabras soltos dentro desta cidade e povoações do município, e os que assim forem achados serão mortos; porém serão permitidos as cabras de leite enquanto amamentando algumas crianças (1943, p. 112).

Podemos notar a preocupação que as autoridades encarregadas pela elaboração do Código tinham com relação à organização e limpeza da cidade que, mesmo sem funcionários direcionados para a fiscalização, estabelecia que a manutenção do espaço público devesse ser de responsabilidade dos moradores. Porém, em Bragança, havia a presença de uma pessoa responsável pela fiscalização e a aplicação de multa aos que infringissem os códigos, nos indicando as reais preocupações com a ordem do espaço que já se encontrava em um processo de expansão urbana.

---

<sup>16</sup>“No fim do século XIX e início do XX, surgia uma nova mentalidade que se propunha a cuidar da população educando e ensinando novos hábitos, que tinham como desejos de melhorar a saúde coletiva da população brasileira aos que são chamados de higienistas” (GÓIS JUNIOR, 2009, p. 47).

É imprescindível ressaltar que “durante a vigência do Império, a Câmara Municipal não detinha poder de deliberar sobre as Posturas; elas eram propostas pelo Conselho ou Assembléia Provincial, órgão competente para sua aprovação” (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p. 43).

O perfil dos cidadãos que compunham a vereança da cidade era o dos senhores fazendeiros, donos de extensas áreas de plantio, mais precisamente os cafeicultores que, segundo Ishizu, "conduziam a política e administração da cidade, como que por consequência natural desses fatos" (2009, p. 55).

O aumento gradativo da produção cafeeira, na região, passou a ser acompanhado de um crescimento populacional como nos mostra o Livro da Câmara,

Com algumas oscilações, a população cresce de 11.618 em 1836 para 19.495 habitantes em 1874 [...]. O extraordinário acréscimo populacional na cidade de Bragança [...] está relacionado à euforia da cultura cafeeira na região. Certamente isso deve ter determinado um descolamento de populações de outras áreas para este município (1998, p. 78).

Notamos, de acordo com a citação, que conforme a economia cafeeira aumentava, trazia consigo necessidades de mão de obra para o trabalho fazendo com que novos habitantes se instalassem na cidade o que acelerou, notoriamente, o crescimento urbano trazendo, consigo, um melhoramento e desenvolvimento necessários para os que ali se instalavam.

Ainda no *Livro da Câmara* é possível verificar que, do ponto de vista regional, “tornou-se município importante. Sua base produtiva, que desde sua fundação se caracterizou pela variedade, diversificou-se ainda mais, consolidando seu caráter policultor e mercantil de gêneros que abastecem a capital paulista” (1998, p. 80).

Souza (2014), citando José Carlos Chiaron, em seu TCC, descreve, a partir do *Bragança Jornal Diário*, de 25 de fevereiro de 2014, que:

[...] além dos pequenos armazéns, lojas e açougues existiam ainda o comércio ambulante, estes formados pelos quitandeiros, vendedores de verduras e legumes e de doces. As visitas dos caixeiros viajantes, também chamados de "cometa", eram aguardadas com ansiedade pela população, pois além de tecidos, vestidos e quinquilharias, traziam jornais, livros, remédios, tinturas e loções para cabelo, além de cartas e encomendas pessoais (2014, p. 14).

O Almanach Bragantino, de 1914, traz informações sobre como caminhava o processo urbano de Bragança na década de 70 do século XIX, apontando uma forte

implantação de prédios públicos que auxiliariam na nova paisagem que se formava naquele momento histórico, como nos são mostrados na seguinte citação:

[...] surgiram importantes prédios que vieram a compor a cidade, inserindo-a em uma modernidade notória para a região sendo criado no ano de 1873 o Clube Literário, reduto da “classe mais abastada de Bragança”; em 1784 a Santa Casa de Misericórdia, em 1876, o Clube dos Estudantes e em 1879, foi criado o Hospital dos Morpheticos (tentativa de controle de doenças em Bragança) (1914, p. 33).

Maria Augusta Vasconcellos Diniz, em seu livro *Bragança Bi-Centenária: Homenagem a sua Padroeira Nossa Senhora da Conceição*, nos revela ainda uma Bragança que, no ano de “1876, possuía 380 casas e 8 ou 10 ruas irregulares, mal iluminadas e de larguras diferentes” (1964, p. 19).

O advogado e ex-presidente do CONDEPHAC – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural de Bragança Paulista, Valter Bertini, apresentou em sua coluna no *Jornal Cidade de Bragança*, uma série de publicações mostrando parte da história de Bragança nos idos do século XIX. Na publicação feita no dia 05 de novembro de 2006, buscou traçar um perfil de como era a cidade e sua estrutura na época:

Bragança possuía um núcleo urbano reduzido, as ruas eram de terras por ocasião da seca, predominava a poeira, e quando chovia, o lamaçal era intenso [...]. As ruas eram iluminadas por lampiões abastecidos por querosene ou óleo de baleia [...]. Para os padrões da época era um luxo possuir ruas iluminadas dessa maneira [...]. As atividades econômicas preponderantes eram o cultivo do café, algodão, gêneros alimentícios, criava-se gado, suínos e vacas. Os fazendeiros eram em número de setenta e sete, agricultura era forte, e, por esta razão, era utilizada a mão de obra escrava. (2006, p. 07).

Como podemos observar as ruas que compunham o centro urbano de Bragança eram ainda bastante precárias. Porém, a existência de iluminação já era um fator que conduziria a cidade para uma ótica moderna, segundo os padrões da época. Notamos, também, que não somente o café foi o fator principal desse impulso urbanístico. Para Bragança, a produção de outros produtos, economicamente ativos no mercado e que abasteciam não somente a província, mas toda a região bragantina fortaleceu o crescimento da cidade. Contando com um número de fazendas relativamente importante para época e com uso de mão de obra escrava, o café só veio colocá-la na lista de cidades importantes do interior da capital paulista.

Percebemos, então, que a cidade de Bragança já se encontrava em um cenário economicamente ativo, atraindo interesses dos fazendeiros que faziam parte da cena política local.

José Carlos Chiaron<sup>17</sup>, em sua coluna *Um Pouco da Nossa História*, publicada semanalmente no *Bragança Jornal Diário*, nos traz características de como se desenvolvia a cidade em relação aos aspectos urbanos e sociais:

A nossa região sempre possuiu grandes proprietários rurais [...] e com renda propiciada pela preciosa rubiácea, os fazendeiros reformaram suas casas; ergueram-se os casarões e mansões e os proprietários rurais tiveram elevado seu estilo de vida, formando uma elite com grandes poderes políticos exercendo uma enorme influência nas questões sociais (2014 s/p).

Tal cenário possibilitou um desenvolvimento urbano, incrementando, ainda mais, as necessidades para que fosse instalada a linha férrea<sup>18</sup> que auxiliaria no escoamento, para São Paulo, do que ali era produzido.

## 1.2- Nos trilhos do trem, o desenvolvimento da cidade.

Um levantamento documental que trará sobre o *Inventário de Documentos do Fundo da Secretaria dos Transportes. Departamento Ferroviário (1869-1971)*, publicado pelo *Arquivo Público do Estado de São Paulo*, traz uma série sobre o incentivo dado à construção de linhas férreas pela Província de São Paulo dos quais foram aplicados pelo então Governo do Império, com foco no desenvolvimento econômico e urbano das cidades, entre elas a de que:

O governo Imperial brasileiro estabeleceu benefícios para interessados em investir na construção das estradas de ferro [...]. Para os cafeicultores, as ferrovias prometiam reduzir, drasticamente, o tempo e o custo gasto com o transporte de café, tornando viável o cultivo em terras novas cada vez mais distantes, facilitando o comércio de mercadorias de todo o tipo (2011, p. 03).

Em termos nacionais, é importante destacar que desde 1852, pela lei n. 541, já se estabelecia os parâmetros “que tiveram considerável influência na montagem da malha

<sup>17</sup>“José Carlos Chiaron é advogado e escritor e vive na cidade de Bragança Paulista. Desde 2005 escreve para o *Bragança Jornal Diário* em sua coluna “um pouco da Nossa História, retratando a cidade de Bragança Paulista em seus aspectos, culturais, sociais, econômicos e político”. Disponível em [http://bjd.com.br/site/noticia.php?id\\_editoria=16&id\\_noticia=4598](http://bjd.com.br/site/noticia.php?id_editoria=16&id_noticia=4598). Acesso em 15 jun. 2015).

<sup>18</sup>“A primeira ferrovia efetivamente construída no Brasil foi em 1854, por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, que construiu 14 quilômetros de estrada de ferro com um propósito que ele mesmo definiu como de propaganda da inovação” (PAULA, 2012, p.209).



ferroviária (basicamente, a garantia de juros sobre o capital investido)”, menciona João Antônio de Paula (2012, p. 210). Segundo o autor, a Estrada de Ferro D. Pedro II, criada em 1855, por iniciativa do próprio governo imperial, teve seu primeiro trecho inaugurado em 1858.

Outras ferrovias foram criadas no Rio de Janeiro, nas décadas de 1860 e 1870, sobretudo para o escoamento da produção cafeeira das Zonas da Mata mineira e fluminense. [...]. “Seguiram-se as companhias: Paulista, inaugurada em 1872; Mojiana, inaugurada em 1875, e Sorocabana, também inaugurada em 1875. Estas se somaram as companhias: Bragantina, Noroeste, Alta Paulista, Araraquarense, Ituana e a Companhia Rio Claro” (PAULA, 2012, p. 210).

Seguindo os traços da cidade que se encontrava em uma expansão agropecuária considerável, com um aumento do número de habitantes e com um comércio ativo, é que os políticos bragantinos, naquele momento, e como já sabidos, os donos das fazendas produtoras, sentiram a necessidade de uma aproximação mais rápida com São Paulo, inclusive para o escoamento de seus produtos. Por conta destes homens é que começou a ser discutida a instalação de uma linha férrea, como nos aponta Ishizu:

Em 1872, ocorreu na cidade de Bragança um fato que seria decisivo em sua urbanização pelas décadas subseqüentes. Com o acúmulo gerado pelos negócios do café, os grandes fazendeiros da região reuniram-se em um grupo para investir em uma estrada de ferro que chegasse até Bragança, ligando-a com a Capital, e conseqüentemente com o Porto de Santos (2009, p. 38).

Segundo o *Anuário para Bragança*, de 1903, a Lei provincial nº36, de 06 de abril de 1872, passou a prever que:

O governo contractará com o Coronel Luiz Manoel da Silva Leme e outros a construção de uma estrada de ferro de bitola, a qual, partindo da ponta mais conveniente da linha férrea de Santos a Jundiay, dirija-se a cidade de Bragança e raios da Província de Minas Gerais, com privilégio exclusivo por noventa anos, a garantia de juros de 7 por cento sobre o capital de 1.400:000\$000 até a referida cidade e de 400:000\$000 para o prolongamento até os raios da dita província (1903, p. 305).

A citação nos aponta que a lei provincial colocou, nas mãos do Coronel Luiz Leme<sup>19</sup>, que era engenheiro respeitado e conceituado na cidade, a responsabilidade da

<sup>19</sup>Coronel Luiz Manuel da Silva Leme batizado em 15 de fevereiro de 1804 em Bragança, faleceu em 24 de fevereiro de 1884 com 80 anos completos; foi chefe do partido conservador em Bragança durante alguns anos e dedicou-se à lavoura; por sua probidade legou um nome honroso a seus filhos que seguiram carreiras

instalação da linha férrea, inclusive indicando o trajeto da estrada. Também era proposto aos investidores locais a garantia de juros sobre as rendas da mesma a fim de estimular, ainda mais, a construção daquele importante meio de transporte para cidade.

Observa-se que na ocasião da conquista da instalação da ferrovia já foram delimitados os pontos pelos quais ela passaria e atenderia a região, aproximando, inclusive, as Províncias de São Paulo e Minas Gerais, da qual Bragança fazia divisa, “com privilégio exclusivo de noventa anos” (MARTINS; LAURITO, 1942, p. 141).

Neste sentido, de acordo com a revisão bibliográfica, podemos perceber que os responsáveis pelas novas ações que vieram a ser implantadas em Bragança foram, ao longo do tempo, mapeando seus interesses e que logo propunha uma nova paisagem urbana na cidade. Isso fica claro por conta das construções realizadas no período, que vieram a proporcionar certas facilidades para a sociedade daquela época, inclusive no que se diz respeito às preocupações com a saúde pública local, com o ensino e também com a cultura para a elite agrária que se instalava naquele momento na cidade.

Caminhando pelas questões de melhorias urbanas, verifica-se que a implantação da ferrovia já estava sendo gestada cerca de 10 anos antes de sua inauguração. Bertini nos aponta que, apesar de já concedida aos senhores a construção da estrada de ferro, “somente no dia 22 de dezembro de 1877 foi aprovado o Estatuto por meio do decreto nº 6.781 que contava com 79 artigos e que foi publicado pelo Jornal *O Guaripocaba* em três edições, a partir de 03 de fevereiro de 1878” (CIDADE DE BRAGANÇA, 2006, p. 07). Tivemos acesso a uma dessas partes:

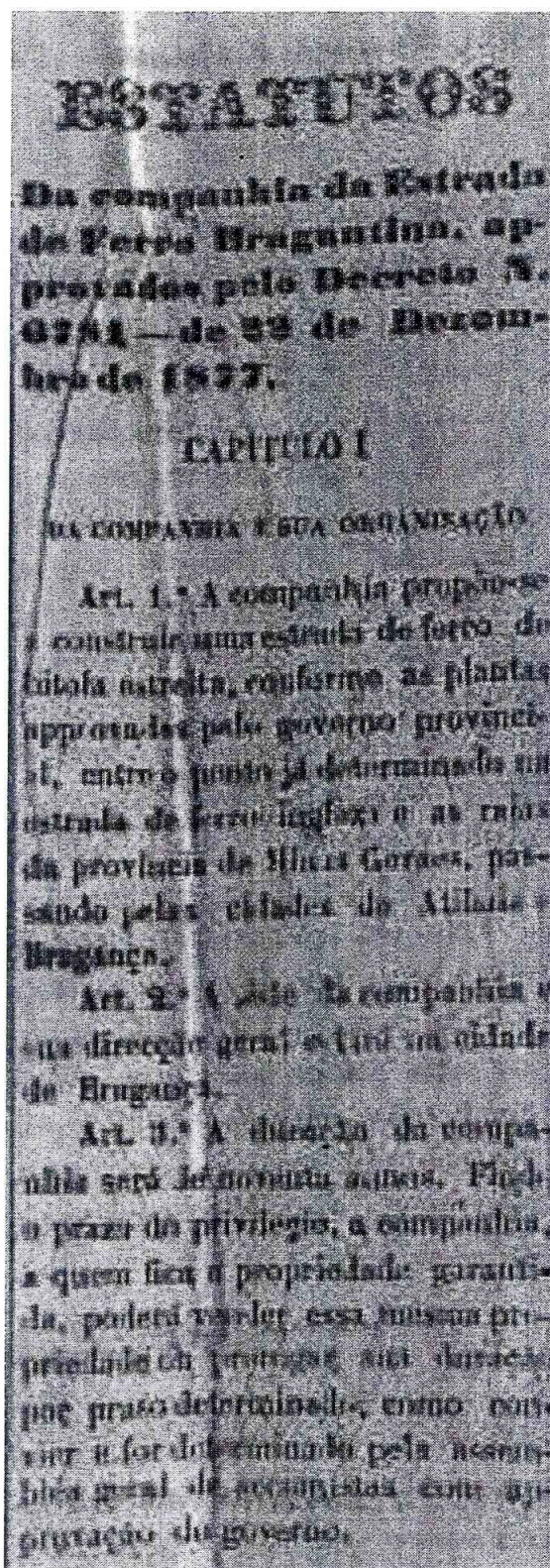


Figura 1 – Parte do Estatuto da Estrada de Ferro Bragantina  
 Fonte: *O Guaripocaba*, 1878, p.1. – CDAPH

O conteúdo publicado nesta primeira parte nos apresenta a princípio, a extensão que teria a estrada de ferro bem como o modelo<sup>20</sup> de construção da estrada. Outro detalhe tinha a ver sobre quais cidades ela alcançaria ao longo do seu percurso, podendo imaginar o interesse das pessoas envolvidas e o alcance comercial que a linha férrea proporcionaria aos moradores. Também informa o local que se daria a sede do diretório. Em seus artigos há, ainda, a identificação dos senhores que compunham a diretoria e os acionistas que investiram na execução da linha férrea, propondo ainda que estes a teriam concessão de uso bem como lucro sobre a atividade da linha.

Os 79 artigos publicados sobre a estrada de ferro na cidade de Bragança, nos traz informações sobre possíveis gastos, de materiais que seriam utilizados para tal execução, do tamanho que deveriam ser os vagões, os locais que serviriam de estações, enfim, tudo para que fosse claro, a quem interessasse como seria o processo administrativo da construção da linha férrea.

Como podemos observar as barreiras burocráticas para a construção da estrada de ferro estavam sendo delineadas e “as obras da linha férrea foram oficialmente inauguradas em 22 de dezembro de 1878, pelo então vice-presidente da província Barão de Três-Rios” (MARTINS; LAURITO, 1943, p. 48).

Ainda por meio do *O Guaripocaba* temos as seguintes informações sobre o início das obras:

Chegou anteontem n'esta cidade a grata notícia de ter sido favoravelmente resolvido o intrincado problema de nossa linha ferrea pelo Exmo. Presidente da Província, achando-se definitivamente instalada a companhia bragantina, e nomeado seu presidente o Sr. Coronel Francisco Emilio da Silva Leme. A nova foi aqui recebida com vivas demonstrações de praser, havendo á noite regozijo público, muitos fogos e duas bandas de musicas pelas ruas, com grande concurso do povo (O GUARIPOCABA, 1878, p. 01).

O registro analisado em Ata da Câmara Municipal, no dia 16 de dezembro de 1878, observou algumas exigências feitas pela Câmara para receber o presidente da Província que estaria presente na cidade para as festividades de tal inauguração:

[...] indicou o Vereador Capitão Valle que convide a Camara e seus munícipes residentes dentro da povoação para iluminarem as frentes de suas casas durante a estada do Exmo. Presidente da Província

<sup>20</sup>Na publicação o modelo se refere ao tipo de construção – bitola estreita – que era usado nos modelos já construídos no país, onde seguiam a medida entre 1 455mm, principalmente nos terrenos onde haviam mais curvas e subidas, como era o caso do caminho que havia sido aprovado pelos engenheiros da Estrada de Ferro Bragantina.

n'esta cidade por ocasião da inauguração dos trabalhos da estrada de ferro bragantina, auctorizando-se o Procurador a gastar com a iluminação por parte da câmara até a quantia de trezentos mil reis. Approvada. (CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGANÇA, 1878, p. 342).

Apesar de toda euforia em relação ao processo de construção e instalação da companhia bragantina, a população estava dividida em relação às benfeitorias de uma linha férrea, já que algumas cidades vizinhas, como Amparo, haviam entrado em crise após a instalação de sua linha.

Bertini sugere que esse descontentamento de uma parte da população tinha a ver com os comerciantes que, ao gastarem muito em termos de infraestrutura, não estavam recebendo os lucros esperados. Para ele, “após essa fase os comerciantes diante de tal situação tinham de se esforçar por sustentar seus depósitos nos mesmos moldes”. Mas tinham “os que olhavam aos efeitos sem entender as causas atribuíam erroneamente à estrada de ferro o motivo de crise” (CIDADE DE BRAGANÇA, 2006, p. 7).

Observar os movimentos que ocorreram em relação à instalação da E.F.B. nos leva a analisar dados sobre as despesas que a mesma criou ao longo de sua execução. O historiador Gabriel Cintra Gonçalves, em seu TCC sobre a *Estrada de Ferro Bragantina: um patrimônio a ser preservado*, nos sugere algumas dificuldades financeiras pelas quais teriam passado as cidades e, no caso, Bragança, a partir dos processos de implantação das mesmas. De acordo com ele, foi por conta da “necessidade também de capital para os prosseguimentos das obras e compra de materiais optou-se por um empréstimo de 800 contos que foi levantado na caixa, filial do Banco do Brasil, em São Paulo, sob garantia especial de nove acionistas” (2008, p. 16).

Não eram somente problemas de ordem financeira que atravancavam os trabalhos na linha férrea. Bertini nos aponta que o presidente da Província indeferiu o “requerimento que autorizava os trabalhos da construção da estrada de ferro, pois faltava, no requerimento, documentos indispensáveis como: cópia da escritura, indicação da quantidade de ações entre outros itens” (2006, p. 04). Souza também nos mostra que o jornal *O Guaripocaba* publicava, no decorrer dos anos, notícias sobre o andamento das obras. Em uma das notícias apontou acidentes ocorridos durante a construção da linha férrea onde, “segundo o jornal, até maio de 1881, havia morrido cinco trabalhadores, três mortes por explosão de mina” (2014, p. 18).

Apesar desses transtornos, em 04 de maio de 1884 “a linha foi provisoriamente aberta ao tráfego até Atibaia (Caetetuba) e, a 6 de agosto do mesmo ano, chegava a locomotiva ao local da Estação de Bragança” (SOUZA, 2014, p. 19).

Os então representantes da administração pública local da época, mesmo com uma série de necessidades a serem finalizadas realizou a inauguração da E.F.B., sendo considerado um evento marcante para a história de Bragança. De acordo com a análise de trechos do discurso feito por Antonio Joaquim Leme<sup>21</sup>, Presidente da Câmara naquele ano, a cerimônia de inauguração da Estrada de Ferro Bragantina foi feita com bastante entusiasmo e expectativas:

A estrada de ferro bragantina, como todas as obras do progresso, é produto de imenso trabalho e sofrimento. [...] Graças a firme vontade, a honra e hombridade desses poucos cidadãos, aí teremos aberta a estrada do progresso dos tempos modernos; mais um elemento de prosperidade histórica para essa província. [...] Cidadãos cujos nomes ficarão gravados com letras de ouro nos anaes da Companhia, graças aos vossos esforços hoje coroados de louro, abrem-se as portas dessa cidade ao mundo, à luz da civilização das raças adiantadas. (BRAGANÇA PAULISTA, 1998, p. 102).

A citação nos mostra um discurso de eternização dos responsáveis pela construção e inauguração da Estrada de Ferro. Como não poderia deixar de ser, era um evento político e um momento importante para capitalizar apoios de todas as ordens. Naquele momento, segundo o que se pode entender pelas palavras do presidente da Câmara, Bragança entraria para a história, oportunizando a cidade com a civilização e com o mundo.

Matins e Laurito nos descrevem como foram os dias que sucederam a esta inauguração:

Bragança assistiu, então, a três dias festivos e ruidosos. Ao ato inaugural compareceu d. Lino Deodato Rodrigues de Carvalho, bispo de São Paulo, havendo Dr. Antonio Joaquim Leme proferido eloquente discurso, quando da chegada do primeiro trem. Abrilantaram a cerimônia três bandas de música: a de Santo Antonio da Cachoeira, hoje Piracaia a de Atibaia e a de Bragança (1943, p. 143).

De acordo com Ishizu, “a Estrada possuía extensão de 51 quilômetros e 824 metros, com bitola estreita (1 metro); a primeira estação construída dentro do perímetro urbano foi a Taboão, no bairro de mesmo nome” (2009, p. 141).

<sup>21</sup>“Dr. Antonio Joaquim Leme foi Deputado Provincial no biênio 1880-188, pelo Partido Conservador. Nesse cargo, dotou o município de Bragança com muitas escolas em diversos bairros, ali exerceu advocacia por mais 20 anos” (MARTINS; LAURITO, 1943, p. 128).

Mathias ainda nos conta que, naquele momento de instalação da E.F.B., “a cidade contava com 3 tipografias, 2 hotéis, 3 farmácias, 2 fábricas de cervejas e licores, 2 barbearias, 2 colégios (primário e secundário) anexo para meninos e outro para meninas, 5 escolas públicas, hospital, matadouro” (1999, p. 73).

Assim, percebemos que a inauguração da E.F.B. trouxe grandes benefícios para a cidade. Diante de tal cenário, faltava mesmo um mercado, local imprescindível para recepção e envio de produtos, a partir da ferrovia. Tanto um quanto o outro espaço podiam valorizar e produzir novas propostas de ocupação para uma determinada região, no caso Bragança. É justamente no capítulo seguinte que analisaremos quais os fatores que auxiliaram a construção do Mercado Antigo que, ao ser concluído no ano de 1887 possibilitou, aos moradores de Bragança, um espaço importante em termos sociais, políticos e econômicos.

## CAPÍTULO 2

### O MERCADO ANTIGO DE BRAGANÇA PAULISTA

#### 2.1- A partir do Mercado, as mudanças na cidade.

Indico que se mude o nome da rua da Igualdade para a do Mercado, **como é hoje pelo povo chamada**, incluindo se ao Procurador a fazer a mudança. Paço da Câmara Municipal, 1º de Agosto de 1887. Martins Ferreira. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA DE BRAGANÇA, 1887, p. 537- grifo nosso).

Abrimos este segundo capítulo com o registro encontrado na Ata da Câmara Municipal de Bragança, de primeiro de agosto de 1887, no qual foi indicada a mudança do nome da então Rua da Igualdade para Rua do Mercado. Até antes da construção daquele edifício, o local era apenas um terreno que foi, provavelmente, doado por algum produtor ou comerciante local. Esta prática de doação de terra era comum na época, como pudemos observar no capítulo anterior, principalmente devido ao estímulo para se organizar as cidades e evitar problemas com doenças, fez com que o novo edifício, que abrigou o Mercado Antigo de Bragança, viesse a fazer parte do cotidiano da população que por ali circulava, sugerindo que o nome da rua tivesse como referência aquele espaço, que modificou o cenário urbano, compondo mais um dos importantes prédios da cidade no século XIX.

Historicamente, no Brasil, podemos notar, de acordo com revisões bibliográficas, que na década de 80 do século XIX, as cidades se desenvolviam, a população aumentava lentamente e os centros urbanos, geralmente mais próximos da província, iam se modernizando em relação às questões relativas às construções desses espaços momento no qual o “poder público empreendeu esforços para a construção desses edifícios – matadouros e mercados públicos – em função do impacto das epidemias nas cidades” (MURILHA, 2011, p. 21). Em se tratando especificamente das práticas de higiene, tal autor conta que as discussões sobre a problemática chegou ao Rio de Janeiro em início do século XIX. A partir da capital, os debates sobre a construção de tal prédio chegou à



outras localidades servindo “de modelo para a construção dos mercados e matadouros públicos em cidades paulistas” (MURILHA, 2011 p. 21).

Tais espaços, ao serem criados, possibilitou uma melhor organização por parte dos comerciantes, principalmente aqueles que manuseavam alimentos.

O abastecimento de gêneros alimentícios ganha um novo canal de distribuição através da construção de mercados cobertos, iniciado nas últimas décadas do século XIX. A prefeitura da capital federal estimula a multiplicação de equipamentos, através da doação de terrenos públicos para que fossem edificadas e exploradas pela iniciativa privada (2006, p. 35).

Notamos, então, que a construção dos Mercados passou a revelar não somente uma mudança no cenário urbano da época, mas também uma forma de organização do espaço público. Tal ação foi, inclusive, estimulada pelo governo possibilitando a transferência dos comerciantes ambulantes, que vendiam seus produtos diretamente nas ruas da cidade, para este tipo de prédio, mais adequado.

O Governo da Província tinha inúmeras responsabilidades em relação à organização do espaço público, do comércio e “dentre estas responsabilidades das autoridades públicas estava a de zelar pela comercialização dos alimentos” (MURILHA, 2011, p. 30). Era uma preocupação fundamental. Tratava-se de zelar pela saúde de seus moradores, principalmente no tocante à higiene pública. São simples regras de higiene que podiam garantir a longevidade de uma população.

Especialmente em termos da cidade de Bragança, após a instalação da E.F.B., temos um aumento gradativo na economia e da população, principalmente pelos negócios que iam ao encontro às transações relacionadas à produção de café. Os homens que geriam as questões sobre a urbanização estavam em sua grande maioria ligados à produção cafeeira, bem como suas famílias.

Martins e Laurito nos mostram, através de uma publicação feita no jornal *O Guaripocaba*, no ano de 1886, o perfil sociocultural e também a mudança urbana pela qual passava a cidade de Bragança:

Se pelo lado comercial, industrial, literário e artístico esta cidade tem prosperado, também tem melhorado consideravelmente pelo lado material. A cidade tem se alargado com a abertura das ruas e travessas, novas ou em continuação as existentes, empregando a municipalidade boas somas nesses serviços e em concertos, nivelamentos, calçamentos e abaulamento das suas ruas e largos. Tem se construído numerosos prédios em diversos pontos da cidade, especialmente à rua do Comércio, do Rosário, até ao aterrado e para o lado das Pedras.

A Câmara cogita ainda dos seguintes melhoramentos: remoção do cemitério para logar mais apropriado; abastecimento de água; **edificação de casa de mercado** e construção de um passeio público (O GUARIPOCABA, 1886, s/p. *apud* MARTINS; LAURITO, 1943, p. 151 - grifo nosso).

Podemos notar, então, que a cidade passou, ao longo dos anos, após a instalação da linha férrea, por consideráveis mudanças não somente no que se tratava as questões urbanísticas. No primeiro capítulo destacamos tal desenvolvimento. Possivelmente, a E.F.B. encurtou as distâncias tanto em nível econômico quanto social, possibilitando à população bragantina travar contato com outros tipos de informações e pessoas que não aquelas da própria cidade de forma muita mais rápida. Neste sentido, podemos pensar a instalação da ferrovia como sendo importante agente de mudanças nos diferentes níveis de organização da sociedade local e de seus arredores.

Tal desenvolvimento exigiu uma quantidade maior de serviços e melhorias que pudessem dar conta de um contingente de pessoas da qual era incluída os trabalhadores livres, as elites locais e regionais, os ex-escravos, os viajantes tropeiros, os aventureiros. Tais eram os que frequentavam as ruas da cidade naquele período, o que implicava numa nova configuração social e no estabelecimento de um conjunto de melhorias, conforme nos mostra a citação.

Pelas frases do jornal, podemos observar as modificações urbanas, referidas como “melhorias”, que foi oferecida à cidade recebia, podendo perceber que hábitos e costumes das cidades, muito mais urbanizadas, regiam essas novas infraestruturas, como é o caso de serviços como calçamento e alargamento das ruas. A construção dos prédios também fez parte dessas mudanças, permitindo uma nova “visão” da cidade a partir do ano de 1886, como a praça do Mercado, que passou a ser “olhada” como um local com maior importância, sugerindo fazer parte deste contexto das melhorias urbanas na cidade<sup>22</sup>.

Martins e Laurito nos apresentam os orçamentos sobre os impostos pessoais do município que “no ano de 1886 era de 24,612\$347 mil contos de réis” (1943, p. 144). Eles ainda nos revelam outros impostos que compunham o orçamento do município:

Outra boa arrecadação era a do imposto predial, abrangendo toda área urbana: Rua da Palha, das Pedras, do Agravo, Alegre, Igualdade, da Independência, do Largo da Cadeia, Largo da Matriz, da Rua Nova, da Rua do Rosário, do beco do Vale e do Beco de São Luiz (1943, p. 145).

<sup>22</sup>O livro da Câmara Municipal nos aponta dados do ano de 1886, no qual “a população era de 16.214 habitantes e a produção de café, que chegava em 250.000 arrobas” (1998, p. 78).

Caminhando neste sentido é que podemos perceber o crescimento do centro urbano de Bragança e que seus orçamentos eram considerados favoráveis permitindo, então, que a Câmara dos Vereadores investisse em melhorias na infraestrutura da cidade e na construção de prédios como o Mercado Antigo de Bragança.

## 2.2- As transformações urbanas e o surgimento do Mercado

Tencionando o Dr. Braulio Timoteo Urcoste, proprietário de um terreno sito na rua nova desta cidade, a **construir um edifício com proporções de uma Praça de Mercado**, acomodada às necessidades locais, dispondo a arrendal-o ou vendel-o para esse fim de acordo com esta Câmara, tendo já levantado a respectiva planta, propondo que para os devidos efeitos se incumba a um dos vereadores de intender-se a respeito com o mesmo Doutor, convidando-o a affericuar as rezes de um contrato com a planta do edifício, declarando- se sujeitos estas a modificações que a Câmara julgar necessária, podendo assim realizar um grande melhoramento de que tanto carece a população desta cidade: Sala das Sessões em Bragança. 1 de fevereiro de 1883 – Carlos Alvares Cruz. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA MUNICIPAL, 1883, p. 285 – grifo nosso).

De acordo com registros encontrados nas Atas da Câmara Municipal, somente no ano de 1883 é que aparece a primeira referência sobre a necessidade de construção de uma praça de mercado na cidade de Bragança. O trecho acima, que abre este item do TCC, nos revela que, naquele ano, havia apenas a sugestão da construção da praça, sendo que o proprietário do terreno tinha interesse em levantar um edifício igual a de um mercado e vender ou alugar espaços aos comerciantes interessados. Tal atitude era considerada um importante melhoramento para a cidade naquele momento histórico, e deveria seguir, então, as normas da Câmara local, tanto para a construção quanto para a administração do mesmo.

A proposta foi aprovada pela Câmara dos Vereadores. Porém, houve um voto contra: o do então presidente da Câmara, Carvalho Pinto, que se justificava da seguinte maneira: “por entender que primeiramente a Câmara devia resolver se convinha ou não estabelecer-se a praça de mercado e depois escolher-se o local apropriado para isso, podendo ser de que o que se trata, não seja o apropriado” (ATA DA CÂMARA MUNICIPAL, 1883, p. 282).

Com a instalação da E.F.B., em 1884, é que os moradores da cidade de Bragança, realmente, passaram a notar as mudanças que iam ocorrendo no cenário urbano, pois “com a facilidade do novo meio de transporte, a cidade ganhou um impulso em várias frentes, tanto econômica e cultural como urbanística” (SOUZA, 2014, p. 19).

Martins e Laurito nos trazem algumas características de como “caminhava” a cidade de Bragança no ano da instalação da E.F.B.:

Em 1884, Bragança recolhia aos cofres do governo da província a importância de 6.806\$547. A cidade possuía, neste ano 480 prédios, 13 assobradados, 14 de um andar e 1 de dois andares. Os alugueis mensais variavam de 6\$ a 6\$000. E que casas! Amplas, avarandadas, altas, claras, residências veneráveis, doiradas de tradições e lendas, onde se manifestava, sua veemente bela, a poesia de nossa terra, a poesia de nossa vida. (1943, p. 146).

Percebemos então, analisando a citação, que o processo urbano e econômico da cidade favorecia a economia da Província de São Paulo. O surgimento de casas e prédios públicos imponentes revelava um cenário social majestoso e bem estruturado. Importante destacar que tal cenário tinha como inspiração os modelos das cidades bem desenvolvidas do Estado de São Paulo. Isso porque com a mudança na configuração da cidade por conta, principalmente, da economia cafeeira e da intensificação das relações de trabalhos, o espaço urbano ganhava outras dimensões numa dinâmica diferente da que a maioria de seus habitantes estava acostumada.

Durante os anos da década de 80 do século XIX, boa parte dos moradores da cidade sentia falta de melhoramentos que acompanhassem tal mudança. No ano de 1886, com a presidência da Câmara sob o comando do Sr. Dr. Antonio Joaquim Leme a necessidade de um Mercado, em Bragança, novamente foi mencionada e já continha indicações para sua construção conforme podemos verificar nos registros da Ata da Câmara:

Indico que, em cumprimento das Posturas ultimamente aprovadas, seja designado o largo que separa as propriedades de Emygdio da Silveira Vasconcellos e Salino Ancelmo de Camargo, á rua da Igualdade, **para servir provisoriamente de mercado**, ficando o Procurador autorizado a mandar fazer desde já no lugar indicado um rancho ou barracão, prestando conta do que desprender. Sala das Sessões da Câmara Municipal de Bragança, 11 de agosto de 1886. C. Cruz – Aprovada. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1886, p. 476 - grifo nosso).

Observamos, então, que foi decidido o local que abrigaria o espaço dedicado ao Mercado Antigo de Bragança. Tratava de um largo localizado na rua da Igualdade, entre a propriedade de dois moradores. Este espaço seria provisório, naquele momento, a fim de cumprir o que determinava as posturas que, diga-se foi aprovada pelo Governo Imperial e cuja aplicação e supervisão caberia ao Governo da Província. Seria construído um rancho ou barracão que abrigaria os vendedores que, até então, comercializavam seus produtos na rua. Mas mesmo que com uma intensão provisória, o local passou a abrigar o Mercado Antigo de Bragança. Tal espaço foi, ao longo da história da cidade, sendo ampliado e reformado, sendo mantido no mesmo local até os dias atuais.

Abaixo, apresentamos um mapa do município de Bragança do ano de 1903. Este documento encontra-se no Departamento de Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Bragança Paulista. Ele nos mostra o local escolhido para erguer o edifício do Mercado Antigo de Bragança. Marcamos a distância da localização do edifício em relação ao centro da cidade. Tal visualização permite pensar que o espaço escolhido, na época, era próximo do centro urbano tornando-se, assim, como todo local de comércio, um dos espaços mais importantes da cidade. A referência da localização da rua do Comércio nos sugere que o Mercado Antigo, assim como toda a estrutura, se instalaria próximo dos locais de comércio ambulante, que já deveria acontecer na então rua da Igualdade.

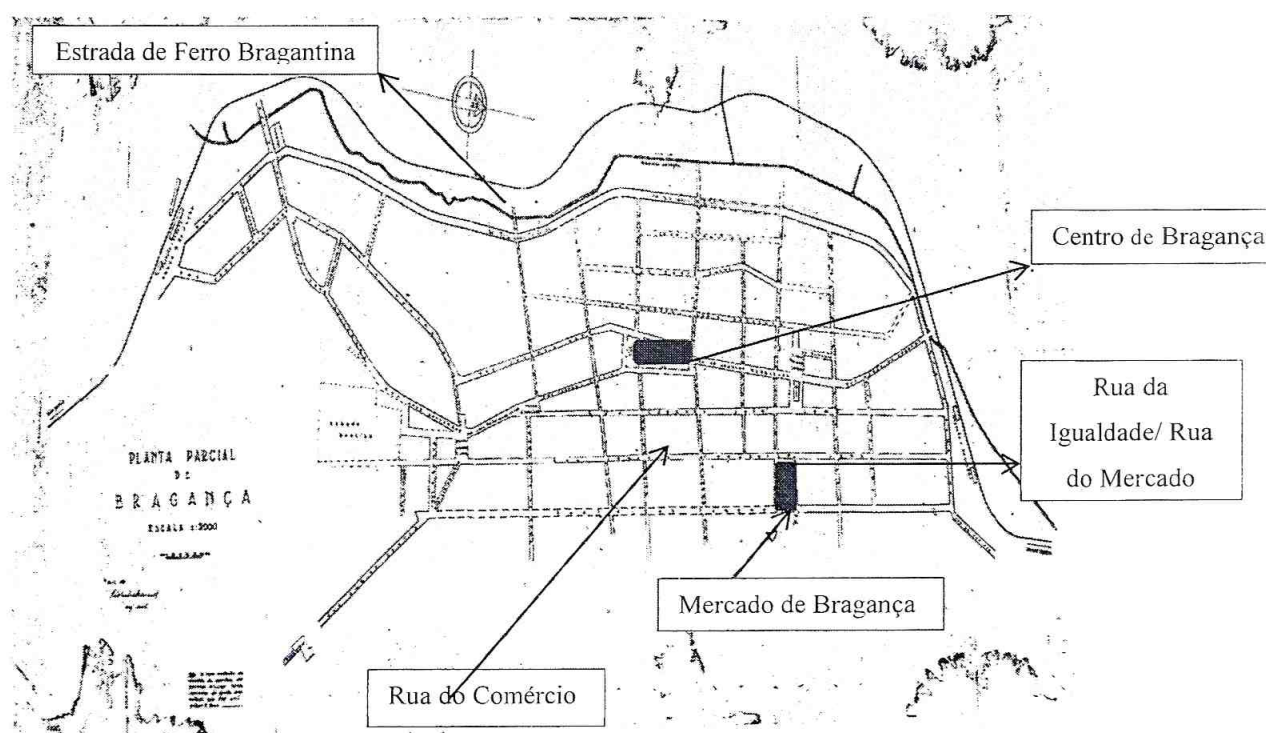


Figura 02: Cópia do mapa da cidade de Bragança Paulista em 1903

Fonte: Departamento de Obras Públicas da Prefeitura de Bragança Paulista.

Neste sentido é que compreendemos que a cidade de Bragança se parecia as necessidades que já ocorriam nos grandes centros urbanos. Segundo Oliveira Júnior, no Brasil, nos anos finais do século XIX e início do XX, aprimoravam as construções daqueles modelos de edifícios, onde “a qualidade das suas instalações físicas e repercussão social na época representam o reconhecimento da importância destes equipamentos no abastecimento e na segurança alimentar da população” (2006, p.41).

Percebemos, então, que além das questões referentes à organização do espaço direcionado para o comércio dos alimentos, tais como abastecimento e higiene, o local atribuído ao mercado passa a ter uma participação no cotidiano das pessoas nas cidades devido à proposta da localização, próxima aos espaços de comércio nas ruas, e que supostamente favoreceu, naturalmente, uma relação social diferente daquela anterior à instalação do Mercado.

Ainda nos registros encontrados na Ata da Câmara Municipal, seguimos com a pesquisa em torno da construção do Mercado Antigo de Bragança. Em agosto daquele mesmo ano de 1886, os vereadores trabalharam apontando as necessidades burocráticas a fim de contratar as pessoas responsáveis pela construção do prédio. A referência seguinte nos mostra que:

Indicou o mesmo Sr. Dr. Presidente que se chame concorrentes com o prazo de 20 dias para o nivelamento da rua da Igualdade com a Travessa do Riachuelo e do Payssandú, de conformidade com o orçamento e plano fornecido pelo Eng. Dr. Luis Gonzaga da Silva Leme.(ATA DA CÂMARA MUNICIPAL, 1886, p. 480).

Notamos que o local começaria a ser preparado para que as obras da instalação pudessem ser iniciadas e que o responsável pelas obras, o então Engenheiro Luiz Gonzaga da Silva Leme<sup>23</sup>, já tinha o orçamento e os planos necessários para prosseguir com a mesma.

Já, nos registros da Ata de primeiro de outubro de 1886, a Câmara indicava que seria divulgado um edital para a arrematação da construção do edifício:

---

<sup>23</sup>Nascido em Bragança, Luiz Gonzaga da Silva Leme fez seus estudos preparatórios no Seminário de São Paulo. Formou-se em direito na Faculdade de São Paulo, mas não seguiu carreira jurídica. Formou-se no ano de 1880, em Engenharia Civil pelo Instituto Politécnico de Rensselaer, em Troy, Nova York, Estados Unidos. Ainda estudando Engenharia no Instituto Americano, trabalhou como chefe de sessão na construção da ferrovia da Flórida. Em 1881 retorna ao Brasil como engenheiro-chefe nas obras da estrada de ferro que ligava Rio Claro, São Carlos do Pinhal à São Paulo. Em 1883 foi engenheiro-chefe nas obras da Bragantina, sendo em seguida, inspetor geral, cargo do qual permaneceu até meados de 1898. Foi engenheiro responsável por muitas obras realizadas em na cidade de Bragança, incluindo o Mercado Antigo de Bragança. Disponível em: <http://www.cbg.org.br/novo/colégio/historia/patronos/luiz-gonzaga-leme/>. Acesso em 03 ago. 2015

Indicou o Sr. Dr. Presidente que se convide por edital, com prazo máximo de 20 dias, concorrentes para a arrematação **da construção da casa que tem de servir para mercado** no lugar já determinado por esta câmara, conforme plano e orçamentos fornecidos pelo Engenheiro Dr. Luis Gonzaga da Silva Leme. Aprovada. 1 de outubro de 1886. (1886, p. 482 - grifo nosso).

A citação nos revela que, dos meses de agosto a outubro, o terreno que daria lugar ao Mercado estava pronto para que a empresa responsável pela construção iniciasse as obras do prédio. Tal urgência pode ser observada em termos das datas de início dos trabalhos, no caso, “com prazo máximo de 20 dias” a empresa seria escolhida para dar início aos trabalhos da construção do edifício sob o comando do Engenheiro Luiz Gonzaga da Silva Leme, que já possuía o projeto para a edificação.

Importante ressaltar que, em todo o material compilado sobre o mercado público, não encontramos a planta original do projeto. Poucas foram as fotos da época que pode nos auxiliar nas pesquisas sobre as características de sua construção. Daí que fizemos uso das mesmas como outra possibilidade de entendimento sobre a importância da construção do Mercado Antigo para a cidade e seus moradores em termos sociais, urbanos e econômicos.

É no ano de 1887 que as obras do mercado aparecem com grande frequência nas Atas de Registro da Câmara Municipal. Tal documentação possibilita observar que a construção se deu de maneira prática e simples. A citação a seguir nos mostra que as obras iniciadas, nos meses finais do ano de 1886, estavam bem adiantadas:

Dito Manoel Portelha, empresário do Mercado, pedindo pagamento da primeira das três prestações de conformidade com o respectivo contato, visto já a tempo, ter começado o trabalhos do edifício. 07 de janeiro de 1887 (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 493).

Manoel Portella foi o empreiteiro responsável pela edificação do Mercado Antigo de Bragança. De acordo com a citação, já no início do ano de 1887, solicitava parte do pagamento referente às obras que já estariam adiantadas em relação aos planos da Câmara, que responde ao pedido com as seguintes informações:

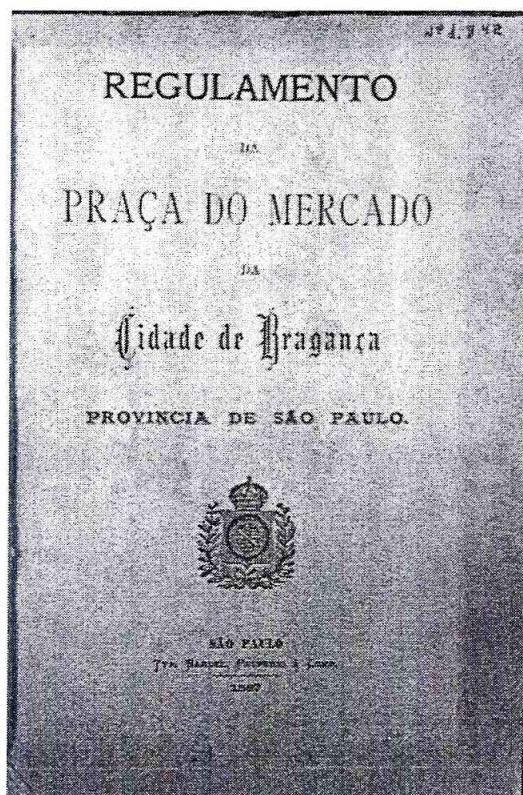
A comissão de obras públicas, examinando mais as obras do mercado a cargo do arrematante Manuel Portella vão achando os alicerces construídos em quase toda a extensão do edifício, é também de parecer que se mande fazer o primeiro pagamento requerido. Paço da Câmara Municipal de Bragança, 13 de Janeiro de 1887. – Emygdio da

Silveira Vasconcellos. Nicolás Aspirino (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 494).

Durante nossas pesquisas sobre o Mercado, ainda na Ata da Câmara de 02 de maio, encontramos o primeiro interessado em praticar o comércio de seus produtos no interior do prédio:

Dito de Antonio Gomes Nogueira Pantatião, pedindo licença por alvará para ter um quiosque ambulante pagado à praça de mercado d'esta cidade para nele vender café, quitanda, depois de pagar os devidos direitos – Deferido, marcando o fiscal o local onde não estorve o tranzito, público, nem o monumento do mercado (1887, p. 516).

Os requisitos para o funcionamento do Mercado foram sendo providenciados ao longo do tempo sendo que durante o mês de março de 1887, a Câmara fez a solicitação ao governo da Província para a elaboração do Código de Postura do Mercado Antigo de Bragança para que, no momento em que fosse inaugurado, já tivesse as diretrizes necessárias para seu funcionamento, conforme podemos observar na imagem do ano da capa do documento original que se encontra no Departamento de Assessoria Parlamentar da Câmara de Bragança Paulista. O regulamento completo encontra-se no **Anexo 1**.



**Figura 03** – Regulamento da Praça do Mercado da Cidade de Bragança, Província de São Paulo, 1887.  
Fonte: Departamento de Assessoria Parlamentar da Câmara Municipal de Bragança Paulista.



As obras do Mercado Antigo de Bragança caminhavam gradativamente a fim de que sua conclusão se desse o mais rápido possível, o que vai ocorrer no mês de junho de 1887, momento no qual o então empreiteiro das obras do Mercado, Manoel Portella Salgueiro, já sinalizava para as finalizações dos trabalhos:

Dito de Manoel Portella Salgueiro comunicando acharem se concluídas as obras do mercado de que é empreiteiro e pedindo o exame d'ellas a fim de lhe fazer o competente pagamento. Á Comissão de obras, comunicando-se o Engenheiro Dr. Luis Gonzaga Leme, que havendo a planta, para com a comissão dar parecer. Neste acto compareceu o Sr. Dr. Pereira Guimarães. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 526).

O processo de andamento das obras do Mercado, como nos mostra a citação acima, aponta que, nos meses seguintes, o Mercado já entraria em funcionamento. Tais obras passavam por fiscalização de comissões formadas por vereadores e fiscais que averiguavam o andamento das obras que eram realizadas no município a fim de aprovar, ou não, os pagamentos propostos pelos serviços prestados. Observamos que a comissão forneceu seus pareceres:

A comissão abaixo assignada, tendo sido encarregada de examinar as obras do mercado d'esta cidade, executadas pelo empreiteiro Manoel Portella. Pelo que julga que a obra esta executada de acordo com a contracto, ficando, entretanto, o empreiteiro obrigado a completar a cavação inclusa, a qual só poderá ser feita depois de concluídos os compartimentos do edificio. Bragança, 1 de julho de 1887. – Luis Gonzaga da Silva Leme – Engenheiro Civil, Nicolás Aspirino, Emygdio da Silvira Vasconcellos.

Approvado, ordenando o Procurador a fazer o ultimo pagamento da quantia de 1:083 \$334 réis. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 530).

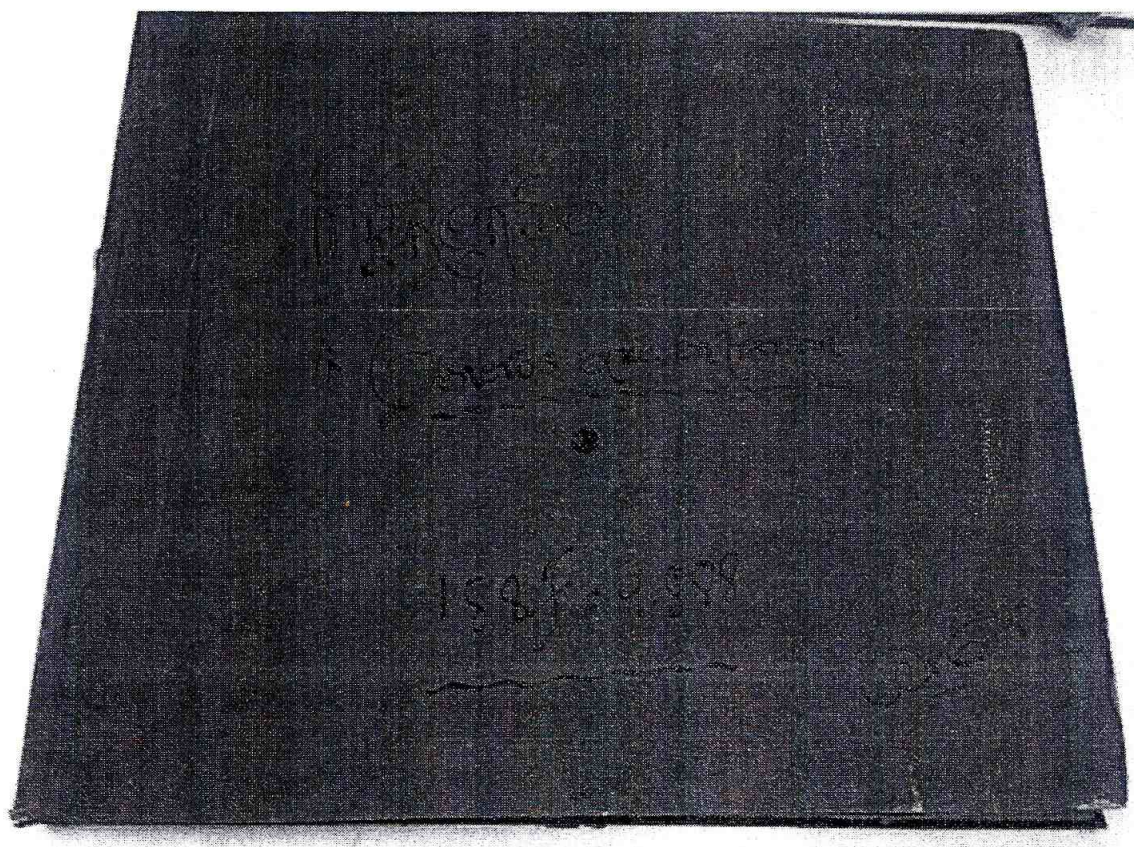
Após serem examinadas as obras foram aprovadas. Mesmo com alguns ajustes a serem realizados. Mas as obras principais, de acordo com a fiscalização da comissão foram concluídas, permitindo que a Câmara desse andamento às prerrogativas para o início das atividades que “dariam vida” àquele novo espaço na cidade.

Foram providenciados, a partir de então, pela Câmara Municipal, todos os documentos necessários para a administração daquele mercado, inclusive materiais para registro de entradas e saídas de mercadorias e também equipamentos que foram necessários para que o lugar pudesse exercer as atividades dos quais foram incumbido, o

que revela a preocupação com o bom andamento dos serviços a serem prestados naquele espaço.

Indico que se encarregue ao presidente da Câmara de adquirir livros talões, balanças, pesos e medidas necessárias para o serviço do mercado e que autorize o procurador a fiscalizar as despesas que forem feitas com esta aquisição. Sala das Sessões, 1º de julho de 1887 – Dr. Pedro D’andrade Freitas. (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 524). (Anexos 2 e 3).

Assim, livros, talões, pesos e medidas, auxiliavam a Câmara no controle das arrecadações feitas nos primeiros anos de atividades no Mercado Antigo de Bragança. No Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa Histórica da Universidade São Francisco, CDAPH, encontramos os primeiros livros de registro de entrada e saída de mercadorias que eram comercializadas nos primeiros anos de atividade, como nos mostra a foto a seguir (**Anexo 2**):



**Figura 4:** Livro de registro de entrada de mercadorias a serem vendidas no Mercado Antigo de Bragança.  
Fonte: Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa Histórica da Universidade São Francisco – CDAPH

Também estão expostas no *Museu Municipal Oswaldo Russomano* em Bragança Paulista são os equipamentos utilizados para pesos do qual os administradores daquele

espaço utilizaram para controle dos produtos que entravam e saiam do Mercado como nos mostra a foto a seguir:



**Figura 5:** Equipamentos para pesagem de produtos vendidos no mercado – 1887  
Museu Municipal Oswaldo Russomano – Bragança Paulista



**Figura 6 –** Equipamento para medição de produtos vendidos no mercado – 1887  
Museu Municipal Oswaldo Russomano – Bragança Paulista

Vale ressaltar que na mesma época ocorreu mais uma mudança de nome de rua que estava relacionada com o surgimento do Mercado. Foi registrada em Ata do dia primeiro de agosto de 1887 a seguinte informação: “Indicou o Sr. Presidente que a direita da frente do edifício do mercado, seja denominada ‘Ladeira do Mercado’ e o procurador encarregado de mandar fazer a mudança”. Isso pode nos sinalizar a importância que o edifício foi tomando não apenas nas questões relativas ao cenário urbano do qual ele já fazia parte, mas de como a sociedade e a política atuavam com relação aos prédios de uso coletivo. O Mercado, antes mesmo de ser inaugurado, esteve bastante presente na rotina do bragantino, como não poderia deixar de ser pelo que observamos até aqui.

Durante os meses subsequentes a Câmara continuou com os processos para o andamento das obras que, finalmente, vieram a ser concluídas em meados do mês de setembro e, em definitivo, no dia 15 de outubro de 1887, como nos mostra os registros em Ata, o Mercado Antigo deu início às atividades.

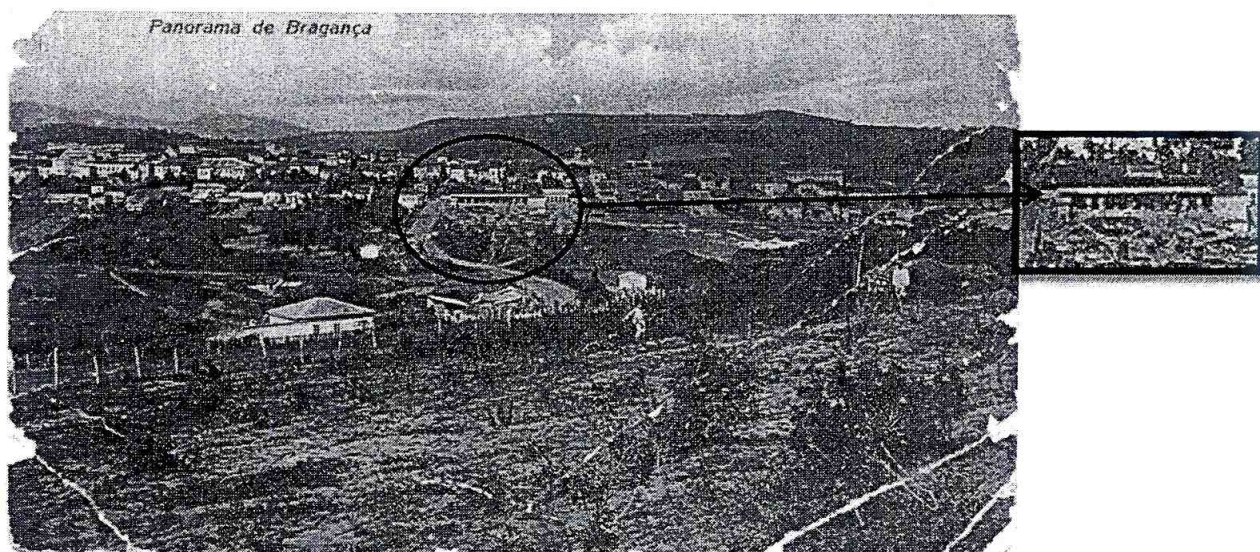
Deliberou mais a Câmara que se publique edital fazendo público que no **dia quinze do corrente em diante começa a funcionar o Mercado d’esta cidade**, decorrendo d’esde então cumprir-se o referido regimento. Achando-se presente o Administrador e o ajudante do Mercado, Francisco Bento da Silveira e Sergio Gomes Nogueira Pantaleão, foi lhes defirido o juramento dos estilos dos mesmos empregos perante o Presidente, commencionado pela Câmara (ATA DE REGISTRO DA CÂMARA, 1887, p. 551 – grifo nosso).

Assim, no dia 15 de outubro de 1887 a Câmara Municipal de Bragança, sob o comando do Presidente Emygdio da Silveira Vasconcellos<sup>24</sup>, inaugurou o tão aguardado Mercado Antigo de Bragança iniciando suas atividades na cidade. A partir de então seria mais um espaço de circulação da população local. Comerciantes e viajantes que usufruiriam, sob normas e regras, as atividades comerciais e, conseqüentemente, as novas relações sociais, possibilitando significativas mudanças na estrutura da sociedade bragantina e dos arredores. Aos poucos, o Mercado foi se destacando ora como um espaço receptor, ora como sendo um local de distribuição de produtos e serviços, muito deles, possivelmente, vinculados ao desenvolvimento da agricultura cafeeira, além de diversos gêneros alimentícios.

Na foto abaixo, podemos observar características físicas da cidade de Bragança nos anos iniciais do século XX. A análise desta fonte sugere um centro urbano modesto,

<sup>24</sup> Não foi encontradas fontes com informações sobre tal político, sabendo apenas que o mesmo, além de ocupar o cargo da presidência da Câmara entre os anos de 1887 a 1889, foi também diretor de escola na cidade. (ISHIZU, 1998).

porém aparentemente moderno para a cidade que, mesmo pequena, subsidiava toda uma região que crescia e se desenvolvia ao redor dela. Percebemos que, apesar de modernas construções para os padrões da época, ela ainda mantinha característica de áreas rurais, com processos constantes de melhorias nos aparatos urbanos como calçamento, alargamento das ruas e construções dos edifícios.



**Figura 5** – Panorama de Bragança -1903. – Ao centro, está o Mercado Antigo.  
Fonte: Museu Municipal Oswaldo Russomano – Bragança Paulista

Na mesma foto podemos observar melhor, no destaque a parte de trás do Mercado, local do qual as tropas que faziam o comércio dos os alimentos, naquele local estacionavam os animais. Era essa uma das normas exigidas no Regulamento da Praça de Mercado que tinha o intuito de organizar o local de entrada e de saída de mercadoria. Seguindo tais normas o, o Mercado Antigo de Bragança, tinha seu funcionamento regular, pois o comércio era constante no local. O segundo artigo informava que deveria “se considerar aberta de cinco e meia da manhã, seis e meia da tarde de verão e das seis horas da manhã às seis horas da tarde no inverno” (PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1887, p. 05).

O espaço passou a atender não somente a população local, que produzia alimentos a serem comercializados, mas também “importava” produtos diversos para atender a demanda que havia na cidade. Chiaron nos mostra características sobre a forte relação comercial que a cidade de Bragança tinha com a região sul da Província de Minas Gerais. Ele afirma que “havendo um forte intercâmbio comercial os lavradores mineiros visitavam com frequência a cidade para vender sua produção e fazer compras, outras

vezes, eram os negociantes locais que partiam para o Estado vizinho e ali faziam suas compras” (2014, p. 04).

Assim, com um local para a prática adequada que era sugerida para os comerciantes ambulantes, o Mercado Antigo de Bragança passou a receber também os comerciantes da região do qual aumentou, consideravelmente, o fluxo urbano, comercial e econômico da cidade. Com a linha férrea em atividade e logo anexada à linha mineira, a facilidade de mobilidade dos comerciantes da região veio a potencializar as atividades que eram executadas no interior do Mercado, como nos mostra Chiaron:

Criadores de suíno nas cidades mineiras circunvizinhas vinham vender a sua produção e seus suínos **ficavam expostos num extenso pátio situado nos fundos do antigo Mercado Municipal**, a espera dos compradores. A carne e o toucinho dos animais por eles adquiridos eram vendidos em açougues e a banha era industrializada e vendida em latas por intermédio de seus viajantes. (2014, p.04 – grifo nosso).

Essa relação apontada pelo autor de Bragança com as cidades mineiras nos sugere um contato comercial ativo com outros municípios e com as regiões vizinhas, e que não somente a população local usufruiu daquele novo espaço, mas sim, todas as pessoas que participaram daquela atividade nas proximidades da cidade.

Neste contexto, o espaço urbano de Bragança estava sendo ocupado por homens, mulheres, ricos e pobres, trabalhadores e desempregados, moradores locais e os de fora. Ou seja, um leque diversificado e contraste de pessoas que procurava acompanhar a dinâmica de vida diferente, estabelecida no interior, de uma nova configuração espacial e urbana que norteava a sociedade de então. Notamos que, lentamente, a cidade de Bragança foi modificando sua geografia, tendo o Mercado como um dos pontos de referência para tal expansão. O vigor da urbanização bem como o emergente capitalismo industrial, trouxe para a Bragança inúmeras alterações não só na ordem econômica mas também social. Tal mudança fez com que houvesse a necessidade de regular e disciplinar este novo adensamento populacional que emergia, a cada dia, na cidade em vista do seu próprio desenvolvimento e crescimento, conforme verificaremos a seguir.

### **2.3. – Com o Mercado, a regulação da sociedade**

A impressão do *Código de Postura da Praça de Mercado de Bragança*, solicitado pela Câmara ao Governo da Província, visava estabelecer regras gerais para as atividades daqueles espaços. Tal documento possibilitou obter uma série de informações sobre como

deveria seguir as atividades naquele edifício, para que houvesse um bom funcionamento do local e também fosse eficaz com relação às questões sobre o comportamento e outras formas de educação da qual os frequentadores deveriam ter novo espaço público.

A partir da análise do Código podemos perceber como as autoridades políticas regulavam e disciplinavam a vida de seus moradores de maneira geral e dos comerciantes em particular, com o fito de evitar problemas de todas as ordens. Este tipo de lei foi comum no Brasil a partir do final do século XIX, podendo ser pensadas como tentativas de normalização da sociedade em termos da cidade e seus moradores. E pode nos ajudar a pensar sobre as iniciativas do poder público no tocante à regulação da cidade e seus habitantes.

Sua implantação, em Bragança, pode ter a ver com os cuidados em termos da higiene pública, além de outros aspectos como a preocupação com a mão de obra e com as doenças. Assim, não somente tratando de regras sobre a prática comercial, o regulamento do Mercado Antigo de Bragança também traz informações sobre o comportamento que foi adequado aos comerciantes, aos fregueses, as crianças, aos escravos, aos transeuntes em geral, da condição dos alimentos, entre outros detalhes.

Já nas folhas introdutórias daquele Regulamento, as ordens do Governador da Província, no ano de 1887, da qual estava sob o comando do então Barão de Parnayba, nos revelou que as posturas ali prescritas fossem obedecidas e, principalmente, reguladas:

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nella se contém. Dada no Palácio do Governo da Província de São Paulo, aos vinte e seis do Mez de março do anno de mil oito centos e oitenta e sete (PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1887, p. 03).

Documentos como os códigos foram - e ainda são - usados como modelos de práticas regulamentadoras das ações que as sociedades produziram naquele período e que foram fundamentais para o funcionamento de locais como os dedicados aos mercados públicos ou mesmo espaços como as ruas, as casas, os hospitais, as escolas entre outros. Especialmente em relação ao Mercado, tal Regulamento era necessário, pois se tratava de um espaço dedicado exclusivamente ao comércio de alimentos e, por sua vez, de grande frequência de uma classe pauperizada, em grande maioria de trabalhadores rurais, e que em grande parte iletrada naquele período.

Em seu artigo 8º, traz informações sobre as posturas relativas aos compradores dos produtos oferecidos na Praça do Mercado. Segundo a lei, “as pessoas que comprarem nas ruas da cidade ou nas estradas do município, os gêneros sujeitos ao mercado, cujos donos não apresentam o bilhete de alta, incorrerão na pena de 30\$000 de multa. Si, porém, for para seu consumo particular a multa será de 15\$000” (SECRETARIA, 1887, p.7).

Notamos uma tentativa de controle, por parte das autoridades, em relação ao comércio de produtos na cidade além de observar as possíveis atitudes dos compradores. Com o fito de organizar o espaço público, cabia ao próprio comerciante supervisionar tais ordens. Os regulamentos contidos nos documentos nos aponta uma tentativa no controle do que era vendido, a fim de evitar que atravessadores participassem das atividades sem pagar as devidas taxas. Tal ação pode ser pensada como forma de disciplinar, através da multa, a população, para que esta adquirisse, no local destinado às atividades comerciais, os produtos necessários.

Assim, torna-se importante destacar que os dispositivos disciplinares em relação ao comércio e seus interessados diretos são associados às multas a serem aplicadas caso eles não seguissem as prescrições determinadas no Código, num claro objetivo de assegurar o ordenamento e controle dos serviços. As possibilidades das multas, em caso de desobediência, poderiam servir como pressão para os cumprimentos das normas redigidas nos artigos. Pressão esta que pode ser pensada como uma preocupação no sentido de proporcionar certa defesa e proteção aos comerciantes, à população em geral, da cidade e principalmente dos impostos arrecadados por aquele núcleo urbano.

No artigo 15º o Código prescreve, em quatro parágrafos, algumas regras de postura e conduta da população que frequentaria aquele espaço:

1º Ajuntamento de escravos, que não estiverem comprando ou vendendo, sob pena de 2\$000, que será paga pelo senhor.2º Ajuntamento de indivíduos ociosos que não estejam comprando ou vendendo e possam embaraçar o movimento regular das negociações, sob pena de 5\$000 de multa paga pelos paes, tutores e pelo chefe de família, em cuja casa residir o ingênuo.3º Os ébrios, turbulentos e loucos, que serão retirados pela polícia local, que fica obrigada a auxiliar os empregados do mercado, quando a ella elles recorrerem.4º Borrar as paredes do edificio, danifical-as e escrever nelas palavras obscenas, sob pena de 10\$000 de multa e prisão por três dias. Sendo os infratores menores ou ingênuos, proceder-se-ha como no 2º parágrafo (PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1887, p. 9).



Este artigo e seus parágrafos nos apontam algumas características bem peculiares, pois revelam o possível perfil dos frequentadores daquele espaço público que se dava para muito além dos vendedores e compradores de alimentos. Mostra, ainda, a possibilidade da presença de crianças, “os ingênuos” nas ruas da cidade em busca de alimentos, o que pode sinalizar a presença de uma população pobre em meio ao comércio e junto a um lugar que deveria ser preservado já que era um espaço que pretendia mostrar a modernidade da cidade e não um ambiente até certo ponto, com a presença de indivíduos que estavam dissonantes em relação ao que parcelas da elite desejavam para o local e para a própria cidade, como escravos, indivíduos “ociosos”, ébrios, turbulentos e loucos, entre outros, que podiam incomodar, por sua vadiagem, os homens trabalhadores, segundo o pensamento de parcelas das elites da sociedade local.

Tais parágrafos revelam que, provavelmente, pessoas que não exerciam uma ocupação dentro dos padrões de “trabalhadores honestos” e “úteis” eram representados como desqualificados, vagabundos, por um discurso que procurava “apagar” uma maneira de viver fora dos critérios imaginados como corretos e condizentes por parcelas das elites, entre elas as autoridades políticas. Tais pessoas poderiam ser vinculadas aos modos de vida e costumes que se contrapunham ao que se desejava para o local do Mercado e, por isso, deveriam ser punidos de alguma forma já que iam de encontro à nova ordem urbana desejada por alguns de moradores da cidade.

O conteúdo deste documento aponta para práticas sociais e culturais consideradas inadequadas, representadas como sinais de possível desordem, de desrespeito à ordem pública e até à vida privada, passando longe das normas pretendidas. Neste sentido transparece, nos parágrafos do artigo 15º, a tentativa de ressaltar, como negativos, certos modos de viver considerados indesejáveis ou mesmo inconvenientes, sugerindo um incômodo em relação ao comportamento desse grupo de pessoas.

A impressão do *Código de Postura da Praça de Mercado de Bragança*, solicitado pela Câmara ao Governo da Província, no ano de inauguração do edifício, visava estabelecer regras gerais para as atividades daquele espaço e nos trazem uma série de informações sobre posturas e normas que pretendiam conduzir o bom funcionamento dele, tanto em termos das questões relativas à administração, educação dos frequentadores quanto em relação às vendas e compras de produtos.

Em uma das partes de tal documento, do qual o capítulo apresenta o *Código de Regimento Interno do Mercado*, há uma série de normas relativas à relação que os comerciantes deveriam ter naquele espaço a fim de manter não somente a ordem

administrativa, mas também a ordem social e de higiene daquele edifício. Selecionamos dois artigos que mostram o rigor em termos da comercialização dos produtos:

Art.1º A praça de mercado desta cidade tem por fim servir de centro à compra e venda de gêneros alimentícios que forem importados, procedam eles ou não no município.

Art.3º É proibida a venda de gêneros alimentícios fora do mercado, quer nas ruas desta cidade, quer nas estradas deste município. A infração deste artigo será punida com multa de 20\$000, além do imposto (PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1887, p. 05).

Percebemos, então, a existência da regulação em termos da relação comercial entre a população local e os comerciantes das cidades vizinhas e que o espaço do Mercado Antigo de Bragança se colocou preparado para atender toda aquela demanda. Observamos, também, que as práticas comerciais, nas ruas, seriam de vez eliminadas e sob multa caso algum comerciante, local ou não, fizesse suas atividades a céu aberto, seja no centro de Bragança ou nas estradas que davam acesso a outras cidades da região. Tal preocupação pode ter a ver com o temor das doenças e epidemias resultantes da falta de higiene pública e sanitária e do próprio comportamento da maioria da população. Mas também com o a intensão pelo controle absoluto sobre os impostos que tal controle propôs aos Governos do país.

A foto apresentada a seguir pode nos trazer uma ideia de como era o pátio interno do Mercado Antigo de Bragança nos apresentando o perfil dos frequentadores daquele espaço. Por meio dela podemos notar a simplicidade do local, e de como era a estrutura que abrigou tal local, ainda em sua formação inicial que continha uma área coberta e com um pátio aberto, ainda de terra, que nos revela as características da construção do Mercado Antigo.

Seguindo os padrões e modelos eu começaram a surgir no Brasil em tal época possuía quiosques e salas na área coberta e bancadas para vendas que podiam ser locadas diariamente para o comércio ambulante, praticado pelos agricultores locais e da região. O pátio ainda de terra e os balaios trançados nos sugerem o perfil ainda rural daquela sociedade que vivia as novas atividades daquele prédio

Nos moldes dos primeiros mercados da Europa, possuía quiosques e salas na área coberta e bancadas para vendas que podiam ser locadas diariamente para o comércio ambulante, praticado pelos agricultores locais e da região. O pátio ainda de terra e os balaios trançados nos sugerem o perfil ainda rural daquela sociedade que vivia as novas atividades daquele prédio. Não podemos esquecer que o recorte escolhido paa este TCC

coincide com um período de transição. A cidade de Bragança estava crescendo – em termos físicos e populacionais – os meios de transporte e comunicação evoluindo, os bairros se constituindo e diferenciando-se. Enfim, uma transformação que mudava o perfil da cidade, substituindo, lentamente, o agrário pelo urbano, o barulho das charretes pela locomotiva, os lampiões a querosene pela iluminação a gás.



**Figura 5** – Pátio interno do Mercado Antigo de Bragança -1903.  
Fonte: Museu Municipal Oswaldo Russomano – Bragança Paulista.

Neste sentido, podemos verificar, ao longo deste capítulo, a importância do Mercado para Bragança. A criação do edifício, no centro da cidade, modificou hábitos e costumes de seus moradores numa clara demarcação de um período de grandes mudanças que ocorriam não só em Bragança como em muitas cidades do país que viviam o processo de crescimento populacional e urbano. Tais modificações contribuíram para que as cidades, de maneira geral fossem lentamente se modificando deixando para trás algumas características típicas de uma cidade provinciana tornando-se, ao longo do tempo, um importante centro econômico. Bragança não foi diferente e seguiu o caminho da história. Caminho que a colocou nos trilhos do desenvolvimento urbano, econômico e social, fosse pela comercialização do toucinho ou do café.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos, neste TCC, analisar os processos que deram origem à instalação do edifício destinado ao Mercado Antigo de Bragança. Ao longo das pesquisas realizadas, pudemos nos aprofundar no entendimento de fatos históricos importantes que auxiliaram no surgimento de construções imponentes, modificando não apenas o cenário urbano/arquitetônico mas junto deles, os hábitos da população, que eram incorporados ao cotidiano das pessoas nos anos finais do século XIX e início do século XX.

No decorrer dos dois capítulos tentamos, resumidamente, redesenhar o cotidiano econômico e comercial característicos da cidade de Bragança Paulista em uma determinada época, no caso, fins do século XIX, mas com a possibilidade de enxergar tais mudanças nos dias atuais. Também tivemos a oportunidade de revisitar o cenário histórico nacional, analisando de forma sucinta as modificações ocorridas principalmente após a chegada da Família Real ao Brasil.

Assim, no primeiro capítulo focamos no desenvolvimento urbano de Bragança, nas modificações ocorridas e, paralelamente, como os Mercados foram surgindo não só no Brasil e não somente no século XIX. Verificamos que tais estabelecimentos surgem por volta da Idade Média, fruto de necessidades locais e que acabaram sendo relacionados com o desenvolvimento de muitas cidades.

Em Bragança, a instalação da E.F.B. mudou a visão de mundo dos moradores pois junto à sua instalação ocorreram mudanças significativas não só em termos econômicos mas também em nível de sociedade, cultura, política, assim como os hábitos em geral passando Bragança Paulista a compor o mapa das cidades importantes da Província de São Paulo.

No segundo capítulo tentamos recuperar parte da história de Bragança que trata sobre a instalação do Mercado Público de Bragança e que a partir da análise de fontes primárias, da qual nos possibilitou compreender um pouco sobre como foi dada as necessidades para implantação e construção do edifício que veio a abrigar as atividades comerciais da cidade, e que além de centro comercial, serviu de instrumento de educação da população não apenas carente de informações e conhecimento em termos de higiene, mas também relacionadas às manipulação de alimentos, limpeza do espaço público, entre outros necessidades. Por meio de uma série de documentos normativos, as autoridades públicas locais criaram instrumentos que determinaram quais as práticas que as pessoas

deveriam seguir nos remetendo a um sentido de tentar evitar inúmeros problemas em termos de doenças ou outros de ordem social. Tais posturas tinham, entre outros objetivos, conduzir e orientar a sociedade pelo caminho da higiene, da ordem, da modernidade.

O diálogo com a documentação primária, como pode ser percebido, foi acompanhado da leitura e análise de outras fontes que nos deram suporte para ampliar nossa percepção a respeito das mudanças processadas na cidade Bragança e que envolveram as mais diversas camadas da sociedade ora auxiliando ora prejudicando-a.

Importante dizer, nestas considerações finais, que as questões que nos provocaram para iniciar esta pesquisa foram, de certa forma, respondidas, já que mostraram o percurso das mudanças processadas na cidade de Bragança tanto em nível econômico, social e urbano a partir da construção e funcionamento do Mercado, em 1887. Nessa direção, os dois capítulos que compuseram este TCC sinalizaram pistas que possibilitaram recuperar parte do cotidiano dos moradores e visitantes envolvidos, direta ou indiretamente, com o funcionamento do Mercado.

A partir das nossas pesquisas e observando as atividades atuais dos Mercados públicos não só de Bragança Paulista é que percebemos que os processos industriais foram moldando, ao longo dos anos, novas maneiras de comercialização de alimentos, fazendo surgir espaços como shopping centers e hipermercados, e que tomaram o espaço dedicado aos mercados públicos.

A partir disso, então, que muitas autoridades públicas perceberam que os Mercados poderiam servir de atrativo turístico, já que muitos deles são do século XIX. Assim, muitas cidades acionaram seus órgãos regulamentadores do patrimônio material e imaterial e se dispuseram a reformular as atividades comerciais, divulgando tais estabelecimentos como sendo locais onde as pessoas poderiam se encontrar e explorar o espaço para a disseminação da arte e da cultura local, como, por exemplo, o Mercado Municipal de São Paulo, o Mercado Ver o Peso de Belém, o Mercado Público de Belo Horizonte, entre outros tantos, importantes em todas as cidades brasileiras. É assim que o Mercado Municipal Waldemar de Toledo Funk, de Bragança Paulista, permaneceu ao longo do tempo no local que primeiramente seria provisório e se modificou, ao longo dos seus 128 anos, buscando aprimorar ou mesmo acompanhar as necessidades de cada época e se recolocar entre as constantes mudanças arquitetônicas que sofre a cidade constantemente.

O que notamos é que o local mantém suas atividades de comércio de alimento até os dias atuais se preocupando com uso adequado do espaço, não somente para a prática de venda de alimentos, mas para o desenvolvimento de outras atividades no local. Porém percebemos que há um caminho longo a ser traçado na cidade de Bragança Paulista em termos de preservação e recuperação dos patrimônios históricos. Isso porque, além das atividades turísticas serem remotas, principalmente em se tratando do uso dos espaços de preservação da memória local para essas práticas, pouco se tem escrito sobre a história da cidade, sempre ficando a cargo de pesquisas feitas para graduação e alguns memorialistas.

Tal deficiência pode dificultar os processos a serem criados para a atividade turística e para as atividades educativas da população local o que nos levar a questionar: Como os órgãos públicos visualizam a importância da história e da memória local para o desenvolvimento de novas atividades econômicas? Como esses locais podem despertar na sociedade os olhares necessários para a preservação dessa história e memória das cidades? Como esses estabelecimentos podem colaborar para ações de educação da história local? Enfim são várias as questões a serem feitas.

Queremos, neste momento do texto, acentuar que não tivemos claro, pretensão de esgotar a temática. São vários os aspectos que ainda podem e deve ser explorados e investigados no que diz respeito á história de Bragança, da Estrada de Ferro, do Mercado. Afinal, são inúmeras as dimensões que recobrem a história de tais temas. Também não podemos deixar de mencionar as várias possibilidades de uso de fontes primárias que precisam ser divulgadas por meio de TCCs, dissertações, teses ou mesmo pela mídia e que serviriam como difusão da educação patrimonial, despertando novos olhares para a cidade de Bragança Paulista.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALMANACH BRAGANTINO. Bragança: Papelaria Almeida, 1914.

ALMANACK DE BRAGANÇA PARA 1900. Bragança: Typografia Commercial, 1889.

ALVES, Lidiane Aparecida. **Os mercados Públicos e as cidades:** As transformações do mercado municipal de Uberlândia (MG). Instituto de Geografia UFU. Programa de Pós Graduação. Uberlândia, Minas Gerais, 2011.

BERTINI, Valter. **Estrada de Ferro Bragantina parte I.** Cidade de Bragança. Bragança Paulista, 06 de nov. de 2006. Patrimônio Histórico doces memórias, p.07.

\_\_\_\_\_. **Estrada de Ferro Bragantina parte II.** Cidade de Bragança. Bragança Paulista, 06 de nov. de 2006. Patrimônio Histórico doces memórias, p.07.

\_\_\_\_\_. **Estrada de Ferro Bragantina parte IV.** Cidade de Bragança. Bragança Paulista, 03 de dez. de 2006. Patrimônio Histórico doces memórias, p.07.

BUENO, Maria de Fátima Guimaraes. **O corpo e as sensibilidades modernas. Bragança (1900-1920).** Tese (Doutorado). Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2007.

CÂMARA Municipal de Bragança Paulista. **Trajetória e identidades, 1797-1997 Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista.** Bragança Paulista: Câmara Municipal, 1998.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção nacional (1830 – 1889).** In: **As Marcas do período. p. 21 à 35.** Editora Objetiva, São Paulo, 2011.

CHIARON, José Carlos. Um pouco da Nossa História. **Os nossos antigos meios de locomoção e transporte.** Bragança Jornal Diário. 24 set. 2014, p. 04.

\_\_\_\_\_. Um pouco da Nossa História. **O antigo matadouro municipal**. Bragança Jornal Diário. 02 jun. 2014, p. 04.

\_\_\_\_\_. Um pouco da Nossa História. **Dr. Joaquim Leme, um homem além do seu tempo**. Bragança Jornal Diário. 08 abr. 2014, p. 04.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República**. Momentos decisivos. Editora Contexto. São Paulo, 2010.

DINIZ, Maria Augusta Vasconcellos. **Bragança Paulista Bi-Centenária**: Homenagem a sua Padroeira Nossa Senhora da Conceição, São Paulo, 1964.

GLABER, Louise. **A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)**. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, 2012.

GÓIS JUNIOR, Edivaldo. Movimento Higienista na História da Vida Privada no Brasil: **Do Homogêneo ao Heterogêneo**. Ver. Cient. Uninove São Paulo. São Paulo, 2012.

GONÇALVES, José Gabriel Cintra. **Estrada de Ferro Bragantina**: Um patrimônio a ser preservado. Trabalho de conclusão de curso. Faculdade de Ciências e Letras de Bragança Paulista, Bragança Paulista, 2008.

INVENTÁRIO, de documentos do Fundo Secretaria dos Transportes. **Departamento Ferroviário (1869 -1971)**. Governo do Estado de São Paulo. Arquivo Público do Estado de São Paulo. São Paulo, 2011.

ISHIZU, Andréia Luri. **Evolução da malha urbana e arquitetura de Bragança Paulista 1884-1967**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP. Editora Unicamp: São Paulo, 1996.



LEITE, Beatriz W. Cerqueira. Região Bragantina. **Estudo Econômico Social 1653-1836**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968.

MARTINS, Ana Luiza. **A História do Café**. Editora: Contexto. São Paulo, 2008.

MARTINS, Nelson Silveira e LAURITO, Domingos. **Bragança 1763-1942**. São Paulo: Editora M. Ponzini & Cia, 1943.

MATHIAS, Luiz Gonzaga Pires. **Em Busca dos Marcos Perdidos**, Bragança Paulista: EDUSF, 1999.

MURILHA, Douglas. **O higienismo e a construção dos mercados e matadouros públicos**. Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, São Paulo, 2011.

OLIVEIRA JUNIOR, José Valino de. **Fluxograma do processo de projeto arquitetônico aplicado a mercados públicos**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, Paraíba, 2006.

PAULA, João Antonio de. O processo Econômico. In: **A construção nacional (1830-1889)**. CARVALHO, José Murilo (org). Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

PINTAUDI, Silvana Maria. **Os mercados públicos: Metamorfose de um espaço na História urbana**. UNESP, 2006.

PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, Secretaria do Governo. **Regulamento da Praça do Mercado da Cidade de Bragança**. Província de São Paulo. Typ. Baruel, Paupério e Comp. São Paulo, 1887.

SOUZA, Larissa Saukas Bento de. **Um Imperador na cidade das sete colinas: Dom Pedro II em Bragança Paulista (1884-1186)**. Trabalho de Conclusão de Curso. Faculdade de Ciências e Letras de Bragança Paulista. São Paulo, 2014.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001.

**ARQUIVOS, ACERVOS E FONTES CONSULTADAS.****1 – CDAPH/USF (Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa em História da Educação/ Universidade São Francisco):**

Jornal O Guaripocaba N°34

\_\_\_\_\_ N°37

\_\_\_\_\_ N°436

Livros de registros de entradas e saídas de mercadorias, livros administrativos dos anos de 1887/88. 1889, 1903.

**2 – Centro de Documentação Parlamentar de Bragança Paulista**

Atas de Registro da Câmara Municipal de Bragança -1880 – 1888;

Código de Postura de Bragança de 1881;

Regulamento da Praça de Mercado de Bragança – 1887;

**3- Secretaria Municipal de Obras Públicas de Bragança Paulista.**

Mapa da cidade de Bragança – 1903

**4- Museu Municipal de Bragança Paulista - Oswaldo Russomano**

Pesos e Medidas usados no Mercado Antigo de Bragança - 1887

## ANEXOS:

## ANEXO 1 – REGULAMENTO DA PRAÇA DE MERCADO DE 1887.



## N. 33

O Barão do Parnaíba, presidente da provincia de São Paulo, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial, sob proposta da respectiva camara, decretou a seguinte resolução :

Art. 1.º Ficam creados na praça do mercado da cidade de Bragança os empregos de administrador e ajudante, tendo aquelle a porcentagem de trinta e cinco por cento, e este de quinze dos rendimentos da praça do mercado.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O secretario da provincia a faça imprimir, publicar e correr.

— 4 —

Dada no Palacio do Governo da Provincia de São Paulo, aos vinte e seis dias do mez de Março do anno de mil oito centos e oitenta e sete.

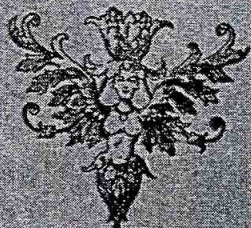
(L. S.)

BARÃO DO PARANHYBA.

Para V. Exc. vêr, Olympio O'Reilly a fez.

Publicada na Secretaria do Governo da Provincia de S. Paulo, aos vinte e seis dias do mez de Março do anno de mil oito centos e oitenta e sete.

O Secretario da Provincia—*Estevam Leão Baurroul.*



## LEIS PROVINCIAES N. 118

O Barão do Parnaíba, presidente da provincia de S. Paulo, etc., etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial, sob proposta da Camara Municipal de Bragança, decretou a seguinte resolução:

Art. 1.º A praça do mercado desta cidade tem por fim servir de centro à compra e venda de generos alimenticios que forem importados, procedam elles ou não do municipio.

Art. 2.º A praça do mercado se conservará aberta diariamente de cinco e meia horas da manhã, às seis e meia da tarde no verão, e das seis horas da manhã às seis da tarde no inverno.

Art. 3.º É prohibida a venda de generos alimenticios fóra do mercado, quer nas ruas desta cidade, quer nas estradas deste municipio. A infracção deste artigo será punida com a multa de 20\$000, além do imposto.

Exceptuam-se :

§ 1.º As hortaliças, fructas, pão, doces, biscoitos vendidos em tableiros.

§ 2.º Os peixes e carnes em estado fresco.

§ 3.º Os generos que tiverem obtido bilhete de alta do administrador do mercado.

§ 4.º Os generos sujeitos ao mercado, que forem importados com destino certo, para serem entregues a pessoas determinadas, vindo acompanhados de guia do remittente, em que se declare a quantidade e qualidade dos mesmos generos, e ás pessoas a quem são enviados, e depois de satisfeitos os impostos devidos ao mercado.

§ 5.º As aves, farinha, feijão e arroz, que não forem destinados á exportação, não podem ser guiados como dispõe o § anterior.

Art. 4.º Os importadores dos generos sujeitos ao mercado, residentes ou não no municipio, são obrigados a estacionar nunca menos de ~~do~~ horas durante o dia na praça do mercado; exceptuando-se os seguintes, que ali permanecerão duas horas: os escravos que trouxerem bilhete de seu senhor e as pessoas que conduzirem capados frescos.

§ 1.º Fimdo o prazo, os importadores ou fornecedores poderão retirar os generos, entregando-lhes o administrador o bilhete de alta.

§ 2.º O bilhete de alta consistirá em um impresso, datado e assignado pelo administrador, e concebido nos seguintes termos:—Tem alta F. para tantos cargueiros ou sacos de tal genero, medindo ou pesando tanto, etc.

§ 3.º O bilhete de alta não terá vigor por mais de três dias e não poderá ser transferido.



— 7 —

§ 4.º O bilhete de alta só será dado aos fornecedores ou importadores que tiverem vendido, na praça do mercado, uma parte de seus generos, e nunca áquelles que os levam ao mercado por méra formalidade, exigindo preços exorbitantes e esperando obterem alta para negociarem a vontade.

Art. 5.º O importador de generos, chegando ao mercado, descarregará com toda brevidade os generos que trazer em carros, carroças ou animaes, fazendo retirar immediatamente os vehiculos e animaes; não o fazendo, incorrerá na multa de 5\$000.

Art. 6.º Os importadores de generos que estiverem na praça do mercado são obrigados a conservar abertos os quartos que occuparem e terem os generos expostos á venda, sem occultação de alguns, para se evitar o monopolio e se poder examinar as suas qualidades, e não os fechará por qualquer pretexto, sob pena de 10\$000 de multa.

*este  
art. não  
tem sancão  
e applica*

Art. 7.º É prohibido, na praça do mercado, comprar ou vender generos para os vender, antes dos importadores ou fornecedores terem alta, e comprar, em qualquer parte, esses generos, pretextando ser para seu uso ou consumo e revendel-os no todo ou em partes. Os que assim praticarem incorrerão na pena de 30\$ de multa e quatro dias de prisão.

Art. 8.º As pessoas que comprarem nas ruas da cidade ou nas estradas do municipio, os generos sujeitos ao mercado, cujos donos não apresentarem o bilhete de alta, incorrerão na pena de 30\$000 de multa. Si, porém, fór para seu consumo particular a multa será de 15\$000.

Art. 9.º O fiscal e o administrador do mercado, empregarão toda vigilância, afim de evitar que, com os lavradores e fornecedores, sejam introduzidos atravessadores a comprarem e venderem no mesmo lugar.

Art. 10. São atravessadores aquelles que comprarem, tratarem, ajustarem ou apalavrarem os generos sujeitos á praça do mercado, antes de lá chegarem os fornecedores com os generos.

Art. 11. São fornecedores ou importadores todas as pessoas que trouxerem generos para vender nesta cidade.

Art. 12. Os fornecedores são obrigados a vender a cada comprador, de 5 á 50 litros, os generos que forem de medida; de 4 á 15 kilos, os que forem de peso, e de 1 á 10 os que forem de contar—pelos preços correntes ou pelos das ultimas vendas havidas no mercado, sob pena de 10\$000 de multa.

§ Unico. Em tempo de carestia é obrigado o fornecedor de generos alimenticios a vendel-os em pequenas porções, mesmo de 1 litro ou 1 kilo, não excedendo de 10 kilos ou litros á cada comprador, sob pena de 10\$000 de multa.

Art. 13. Os fornecedores que não quizerem sujeitar-se a vender os generos pelos preços correntes ou pelos ultimos preços do mercado, quando queiram retirar-se, não poderão obter o bilhete de alta para vendel-os na cidade, e unicamente permissão para retirar do mercado seus generos.

Art. 14. Toda a pessoa que conduzir generos sujeitos ao mercado, que os vender fóra deste, contra o estabelecido neste regulamento, será multada em 30\$. A mesma pena soffrerá o comprador.

Art. 15. E' prohibido dentro da praça do mercado :

§ 1.º Ajuntamento de escravos, que não estiverem comprando ou vendendo, sob pena de 2\$000, que será paga pelo senhor.

§ 2.º Ajuntamento de individuos ociosos que não estejam comprando ou vendendo e que possam embaraçar o movimento regular das negociações, sob pena de 5\$000 de multa. Sendo menores ou ingenuos os infractores, será a multa paga pelos paes, tutores e pelo chefe da familia, em cuja casa residir o ingenuo.

§ 3.º Os ébrios, turbulentos e loucos, que serão retirados pela policia local, que fica obrigada a auxiliar os empregados do mercado, quando a ella elles recorrerem.

§ 4.º Borrarr as paredes do edificio, damnifical-as e escrever nellas palavras obscenas, sob pena de 10\$000 de multa e prisão por tres dias. Sendo os infractores menores ou ingenuos, proceder-se-ha como no § 2.º

Art. 16. Si algum ébrio se apresentar com generos no mercado, o administrador tomará conta dos generos, em presença de duas testemunhas, os fechará num quarto, para entregal-os, quando elle recuperar a razão. | Si, porém, tratar-se de um louco ou se a loucura desenvolver-se depois que o individuo estiver no mercado, o administrador arrecadará os generos como acima, e communicará o occorrido á autoridade competente, para tomar as providencias precisas. O mesmo fará o administrador no caso de abandono de generos no mercado.

Art. 17. O importador de generos ou qualquer outro negociante que, na praça do mercado, alterar as

va é }  
princípio }  
muito }  
parte }

Art. 2.º  
parte 1.  
difficil  
se der  
no o que  
seu longo  
Luis

— 10 —

pesadas ou medições, fica sujeito a multa de 30\$000 e seis dias de prisão; na mesma pena incorrerá o comprador que o mesmo praticar com o vendedor, prejudicando-o, quer nas pesadas ou medições, quer no pagamento.

Art. 18. As pessoas que lançarem mão da astúcia, do engano e de ameaças para conseguir do importador de generos baixa no preço, em seu proveito ou em proveito de outrem, incorrerão na pena de 30\$ de multa.

Art. 19. Quando entre o importador e o atravessador houver combinação para, sustentando um preço superior a cotação diária, este comprar os generos daquelle, illudindo deste modo o disposto neste regulamento, soffrerá cada um a multa de 30\$000 e quatro dias de prisão. Para provar esta infracção basta que se demonstre: 1º que o vendedor sustentou um preço superior a cotação dos ultimos tres dias da praça; 2º que, depois de obter alta, os vendeu integralmente ou em porções á pessoas que costumam negociar nesses generos.

Art. 20. Aquelles que na praça do mercado espalharem noticias falsas sobre epidemias na cidade, recrutamento, motins, insurreições, tendo ou não por fim aterrar e afungentar os fornecedores, incorrerão na multa de 15\$000.

### DOS EMPREGADOS DO MERCADO, SUAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES

Art. 21. Ao administrador, compete:

§ 1.º Fiscalisar todo serviço da praça do mercado e velar no cumprimento fiel do regulamento.

*Este art. não tem razão de ser. É contra a liberdade de commercio*

*ou não está*

— 11 —

§ 2.º Designar os quartos para accommodation dos generos e seus donos.

§ 3.º Alugar os quartos aos importadores de generos.

§ 4.º Dar o bilhete de alta de conformidade com o art. 4.º e §§ 2.º e 4.º

§ 5.º Fiscalisar a qualidade e salubridade dos generos expostos a venda, obstando a venda dos que estiverem damnificados ou falsificados, os quaes apprehenderá, dando parte ao fiscal do occorrido, communicando-lhe o nome do infractor e das testemunhas.

§ 6.º Ter sob sua guarda as chaves dos quartos que forem alugados, as medidas, balanças, pesos e mais utensilios, pertencentes ao mercado—em boa ordem, aferidos e muito limpos.

§ 7.º Arrecadar os rendimentos do mercado, prestar ~~semestralmente~~ contas ao secretario da camara da receita escripturada diariamente com datas successivas, numeros, talões, etc., em um livro proprio, a cargo do ajudante; entregando a importancia da receita ao procurador da camara, que passará recibo. No fim de cada mez o procurador fará pagamento aos empregados do mercado da porcentagem a que tiverem direito.

§ 8.º Fazer a sua custa a limpeza da praça, quartos e área do mercado todas as manhãs até ás 8 horas.

† X Art. 22. Ao ajudante compete :

§ 1.º Substituir o administrador, quando este, por motivo de força maior, não possa comparecer, participando este facto ao presidente da camara *de pres*

*o da mesa*  
§ 2.º multar os infractores, deito *em*

§ 2.º Abrir todos os dias, nas horas marcadas pelo artigo 2.º, as portas do mercado e fechá-las; fechando ainda as dos quartos desoccupados e occupados.

§ 3.º Logo que entre no mercado um fornecedor, fazer o lançamento em livro proprio, fornecido pela camara, aberto, numerado, rubricado e encerrado pelo presidente da mesma, do nome do fornecedor, da qualidade e quantidade dos generos, do dia e hora em que entraram e da quantia paga pelo importador.

§ 4.º Concluido o lançamento no livro, em acto continuo encherá o talão do pagamento que, depois de assignado pelo administrador ou por quem o substituir, será incontinentemente entregue ao portador que pagará a quantia delles constante. Os talões terão as necessarias explicações e serão rubricados pelo presidente da camara.

§ 5.º Remetter mensalmente ao secretario da camara o livro de lançamentos e os talões, afim de examinados immediatamente por este, lhe serem devolvidos; communicando o secretario por escripto ao procurador a exactidão das contas.

§ 6.º Ser substituido, em caso de força maior, por um dos fiscaes, que será designado pelo presidente da camara.

Art. 23. A falta de cumprimento dos arts. 21 e 22 e seus paragraphos será punida com a multa de 5\$000.

Art. 24. Os fiscaes são obrigados a ir diariamente ao mercado, percorrendo-o todo, velarem e fazerem observar a boa execução deste regulamento e das posturas municipaes.

Art. 25. É expressamente prohibido aos empregados do mercado comprar generos aos fornecedores, ou ter com elles qualquer negocio; receber generos a pretexto de vendel-os em commissão ou tel-os em deposito ou guarda, sob a pena de 20\$000 de multa.

### RENDAS DO MERCADO

Art. 26. Além dos direitos a que estão sujeitos pelas posturas municipaes, pagarão mais os importadores ou fornecedores pelos generos que trouxerem ao mercado os impostos seguintes :

De cada quarto que occuparem durante o dia	500 réis
Os que se arrancharem fóra dos quartos por estes se acharem occupados—por dia .	250 réis
De cada 15 kilos de toucinho . . . . .	200 réis
De cada 15 kilos de fumo . . . . .	500 réis
De cada barril de aguardente . . . . .	500 réis
De cada 50 litros de polvilho . . . . .	300 réis
De cada cargueiro de fructas . . . . .	200 réis
De cada cabeça de carneiro, cabrito, leitão e perú . . . . .	300 réis
De cada 50 litros de pinhão e amendoim .	200 réis
De cada 50 litros de arroz limpo . . . . .	150 réis
De cada 50 litros de feijão . . . . .	200 réis
De cada 50 litros de batatas . . . . .	100 réis
De cada 50 litros de farinha de mandioca .	100 réis
De cada 50 litros de farinha de milho . .	50 réis
De cada 50 litros de arroz com casca . .	100 réis
De cada 50 litros de fubá . . . . .	100 réis
De cada queijo . . . . .	40 réis
De cada cargueiro de abobora . . . . .	100 réis

De cada 15 kilos de café. . . . .	40 réis
De cada 15 kilos de assucar . . . . .	40 réis
De cada ave. . . . .	20 réis
De cada passaro vivo . . . . .	100 réis
De cada rapadura. . . . .	5 réis
De cada palmito . . . . .	10 réis
De cada duzia de ovos. . . . .	10 réis
De cada kilo de cebolas . . . . .	10 réis
De cada taboleiro que estacionar no mercado ou utensilio qualquer com generos ex- postos a venda . . . . .	200 réis
Para ter botiquim ou outro ramo de negocio no mercado, pagará annualmente . . . .	30\$000

Art. 27. Na estação da linha ferrea não podem os generos acima descriptos, sujeitos ao mercado, serem despachados sem que o dono desses generos ou a pessoa encarregada de embarcal-os, tenha pago o direito a que estão sujeitos pelo presente regulamento; exceptuando-se, porém, o café, fumo e toucinho. Para isso será apresentado aos empregados incumbidos dos despachos—o talão do pagamento do imposto, rubricado pelo presidente da camara e assignado pelo administrador do mercado. A infracção deste artigo será punida com a pena de 20\$000 de multa, que recahirá sobre os empregados da companhia que tal falta commetterem; pagando ainda a companhia a importancia dos impostos dos generos despachados.

#### DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 28. Todas as penas de multas marcadas no presente regulamento, serão duplicadas na reincidencia até a alçada da camara.



— 15 —

Art. 29. A pena de prisão, querendo o infractor, poderá ser substituída pela de multa de igual quantia á marcada no artigo infringido, não excedendo ella de 30\$000.

Art. 30. Os locatarios dos quartos são responsáveis pelas avarias e estragos que occasionarem nos mesmos e obrigados a conserval-os assejados e limpos.

Art. 31. As multas por infracção deste regulamento serão impostas cumulativamente pelo fiscal da camara e administrador.

Art. 32. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida resolução pertencer, que a cumpram e a façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O secretario da provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palacio do Governo da Provincia de São Paulo, aos trinta dias do mez de Abril do anno de mil oito centos e oitenta e sete.

(L. S.)

BARÃO DO PARNAHYBA.

Para V. Exc. vêr,—Antonio Gomes de Araujo Junior a fez.

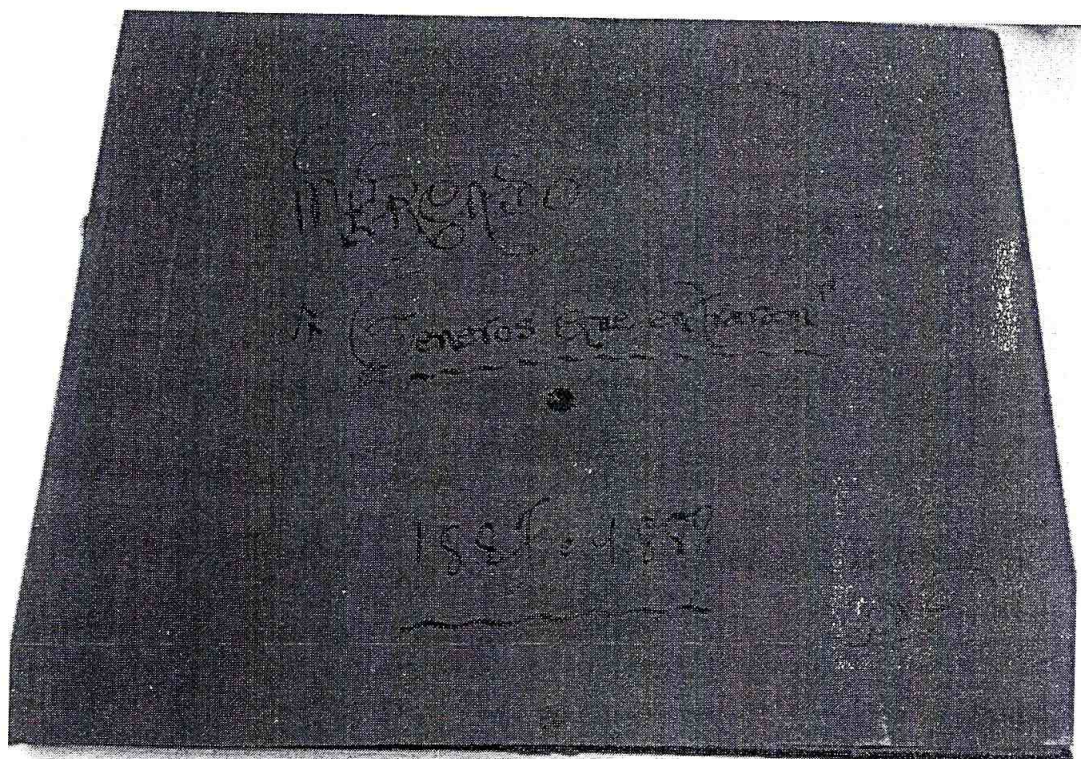
Publicada na Secretaria do Governo da Provincia de S. Paulo, aos trinta dias do mez de Abril do anno de mil oito centos e oitenta e sete.

O Secretario da Provincia—*Estevam Leão Bourroul.*

---

ANEXO 2 – LIVROS DE REGISTROS DE ATIVIDADES DO  
MERCADO

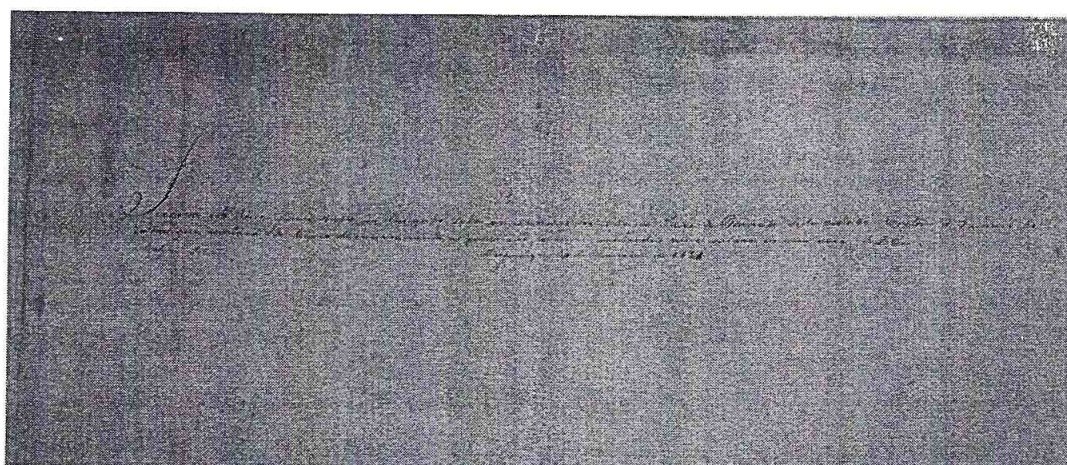
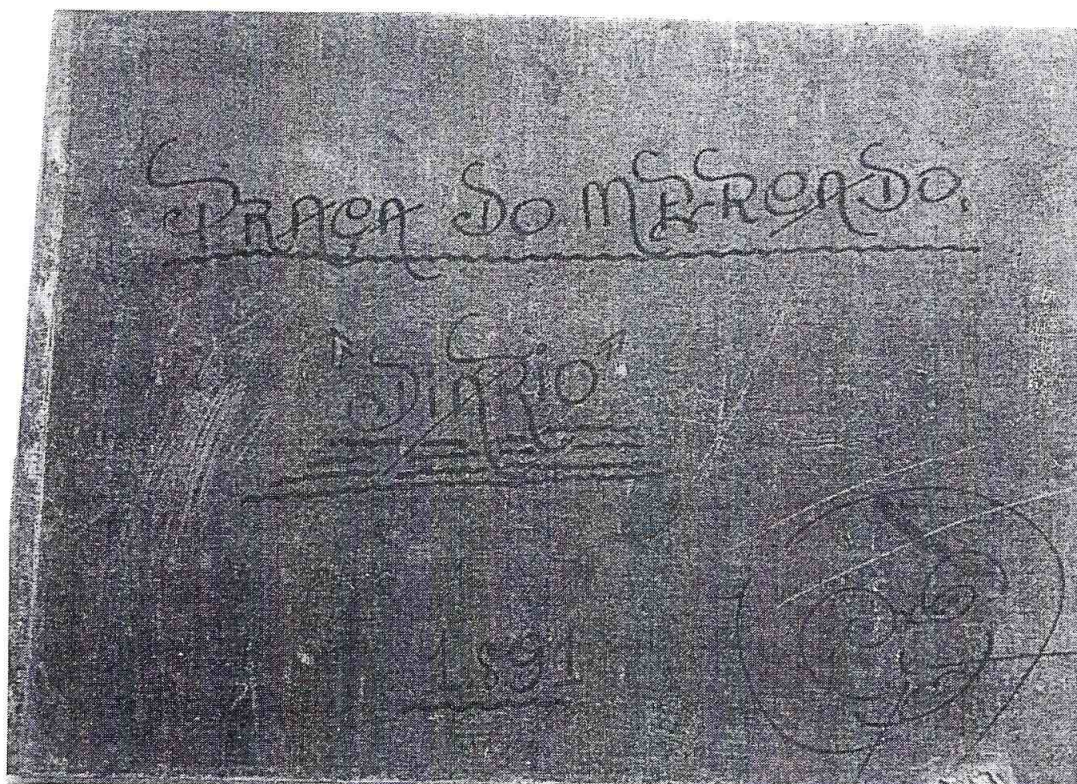
1- REGISTROS DE ENTRADAS DE MERCADORIAS - 1887 –  
Tombo nº652 – Loc. 5/09 - CDAPH



*Aberto*

Desse modo este livro ficou e permanecerá em guarda e segurança de  
seu conteúdo e para os interessados desta cidade, sempre faltar em algum  
lado e para melhor entendimento, tendo em vista o tempo e o espaço  
passado de tempo e a natureza de alguns livros e documentos  
Bragança, de 24 de Agosto de 1887  
João José da Silva  
Tenente de Câmara



**ANEXO 2****2 - LIVRO DE REDISTRO DIÁRIO DO MERCADO 1891.****Tombo nº 632 – 160 páginas – Loc. 5/10 - CDAPH**

The image shows a ledger page with a grid structure. The columns are labeled at the top as follows: **Date**, **Name**, **Letter**, **Amount**, **Balance**, **Debit**, **Credit**, **Total**, **Balance**, **Debit**, **Credit**, **Total**. The page contains several rows of handwritten entries in cursive script. The text is mostly illegible due to the dark scan quality, but some words like 'Debit' and 'Credit' are visible in the lower right section. The grid lines are faint but clearly define the columns and rows.

## ANEXO 2

## 3- LIVRO DE RECEBIMENTO FEITOS NO MERCADO 1891/92

Tombo nº637 – 160 páginas- Loc. 5/10 - CDAPH

