

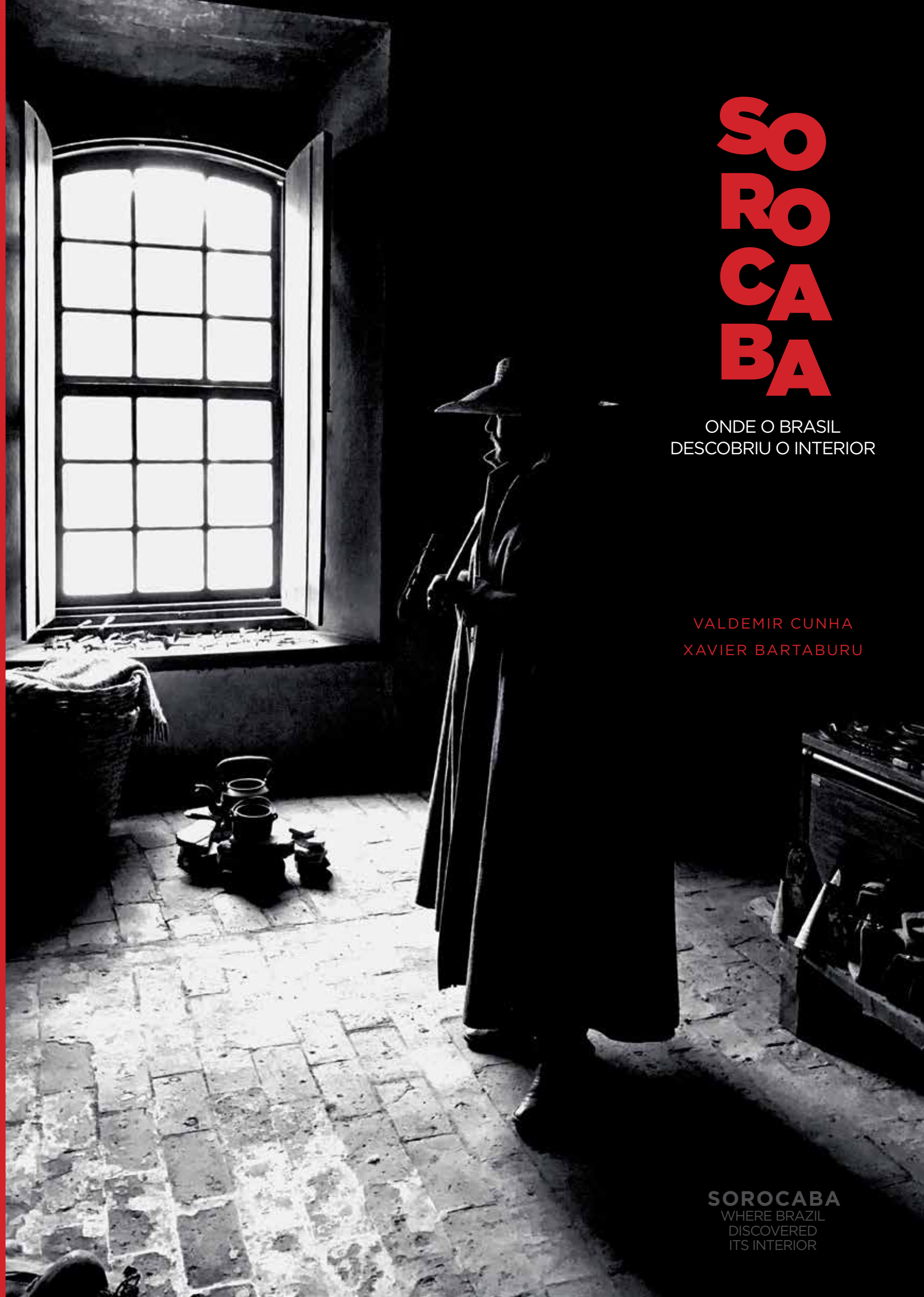


Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-64444-13-3
9 788564 444133

VALDEMIR CUNHA
XAVIER BARTABURU

SOROCABA

ONDE O BRASIL
DESCOBRIU O INTERIOR



SOROCABA

ONDE O BRASIL
DESCOBRIU O INTERIOR

VALDEMIR CUNHA
XAVIER BARTABURU

SOROCABA
WHERE BRAZIL
DISCOVERED
ITS INTERIOR



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Cunha, Valdemir
Sorocaba : onde o Brasil descobriu o interior =
Sorocaba : where Brazil discovered the countryside /
[fotos/photos] Valdemir Cunha ; [texto/text] Xavier
Bartaburu ; [tradução/translation Maya Diane
Johnson]. -- São Paulo : Editora Origem, 2017.

Edição bilingue: português/inglês.
Bibliografia.
ISBN: 978-85-64444-13-3

1. Sorocaba (SP) - Fotografias 2. Sorocaba (SP) -
História I. Bartaburu, Xavier. II. Título.
III. Título: Where Brazil discovered the countryside.

17-05971

CDD-779.981552

Índices para catálogo sistemático:

1. Sorocaba : São Paulo : Estado : História :
Fotografias 779.981552



PATROCÍNIO



REALIZAÇÃO



SOROCABA

ONDE O BRASIL
DESCOBRIU O INTERIOR

SOROCABA
WHERE BRAZIL
DISCOVERED
ITS INTERIOR

VALDEMIR CUNHA FOTO

XAVIER BARTABURU TEXTO

ELI SUMIDA ARTE



São Paulo
2017

Carta do patrocinador

Quando o projeto deste livro começou, nosso desejo era que a cidade de Sorocaba finalmente pudesse ter um livro de arte com produção gráfica diferenciada, proporções maiores, capa dura e fotos históricas jamais publicadas, além de imagens atuais. Dessa forma, o objetivo era oferecer uma pesquisa minuciosa que tratasse toda a imensidão e complexidade dos temas que compõem a história sorocabana.

A cidade dos tropeiros, dos imigrantes de tantos lugares, da siderurgia que fabricava as armas brancas do Império, da chegada dos trilhos da ferrovia e suas estações, das várias ondas de industrialização, do rio que batizou seu nome, de seus personagens, prédios históricos, parques, ciclovias, bem como da sua visão de futuro e singularidade contemporânea.

Queríamos um livro que servisse de referência para aqueles que vivem em Sorocaba, estudantes e estudiosos, assim como para os que pouco conhecem sobre esse importante município do Brasil. Uma cidade que projetou importantes famílias empreendedoras no país, foi berço de tantas indústrias e hoje continua atraindo investimentos do exterior e de outras regiões do Brasil por ser exemplo de sustentabilidade, qualidade de vida e por oferecer um ambiente que estimula a produção, a criação e a inovação.

Nosso desejo era ambicioso. E ele foi concretizado. É com muito orgulho que entregamos à cidade este livro com a fascinante história de **Sorocaba, onde o Brasil descobriu o interior.**

Cristiano Biagi
Diretor presidente



LETTER FROM THE SPONSOR

When we decided to create this book, our wish was that the city of Sorocaba would finally have a large hard-cover art book with premium graphic design and never-before-published historical photos together with photos of the city today. Our goal was to offer a meticulous study of the immense and complex topics which compose the history of Sorocaba.

It is a city of muleteers, of immigrants from so many places, of the steel industry that produced swords and knives for the Empire, where railways and their stations arrived, of the many waves of industrialization, the river which lent its name, its personalities, historical buildings, parks, bike paths as well as its vision of the future and contemporary uniqueness.

We wanted a book that would be a reference for those who live in Sorocaba, for students and the studios as well as those who still know little of this important Brazilian municipality. It is a city which helped form prominent entrepreneurial Brazilian families and was the birthplace of so many industries. Sorocaba today continues to attract investments from overseas and other regions of the country because of its standards for sustainability, quality of life and the fact that it offers an environment that foments production, creation and innovation.

We had an ambitious wish, and today we have realized it. It is with great pride that we present the city with this book carrying the fascinating story of Sorocaba, where Brazil discovered its interior.

Cristiano Biagi
CEO



Carta do editor

Olhar sobre a cidade

A cidade foi minha primeira aventura como viajante. De tempos em tempos meu pai juntava a família e lá íamos nós de São Paulo para Sorocaba, as vezes de trem pela Sorocabana, visitar os parentes. Para um garoto de 4 anos era como ir Paris, Barcelona, Lisboa... Em Sorocaba me comportava como um explorador tentando conhecer todos os lugares e histórias possíveis.

Foi exatamente dessa forma que percorri Sorocaba hoje. Fotografando como se eu estivesse em Paris, Lisboa, ou qualquer cidade importante da Europa.

Claro que, com o passar do tempo, descobri a importância daquela cidade na história do Brasil, e hoje, após finalizar esse livro, percebo que nosso país e o Estado de São Paulo seriam bem diferentes caso Sorocaba não existisse.

Sorocaba, onde o Brasil descobriu o interior, não é um simples livro de história. Ele liga a memória afetiva de um fotógrafo viajante com a relevância de um lugar que ajudou na formação do país. É incrível perceber que aquela sensação de infância de estar visitando um lugar tão importante como as grandes cidades europeias não estava errada: Sorocaba num certo tempo era minha Paris e foi assim que a redescobri.

Convido todos a entrarem nessa história de tropeiros, da primeira siderúrgica da América do Sul, dos trens e suas ferrovias, dos tecidos e a Manchester paulista, com o mesmo entusiasmo daquele garoto que de alguma forma acreditava que Sorocaba era igual a Paris.

Qualquer cidade pode ser Paris, basta abrir bem os olhos e se permitir ver.

Valdemir Cunha

A look over the city

My first travel adventures were in the city. Once in a while, my dad would get the family together and off we would go to Sorocaba to visit relatives, sometimes by train on the Sorocabana railway. For a four-year-old boy, it was like going to Paris, Barcelona or Lisbon...in Sorocaba, I behaved like an explorer out to see as many places and as much history as possible.

It was exactly with this perspective that I explored Sorocaba in preparing this book—taking photos as if I were in Paris, Lisbon or any important European city.

Of course, as time passed, I discovered Sorocaba's importance in Brazil's history and today, after finishing this book, I can see that not only São Paulo State but also Brazil would not be the same if Sorocaba didn't exist.

Sorocaba, where Brazil discovered its interior isn't simply a history book. It connects a travel photographer's fond memories with the relevance of a city that helped Brazil take shape. It is amazing to realize that the sensation I had as a child of visiting a place as important as Europe's major cities wasn't wrong: Sorocaba at one time was my Paris and I rediscovered it as such.

Please join us in this story of muleteers, of South America's first iron mill, of trains and their railways, of textiles and the paulista version of Manchester, with the same enthusiasm as that boy who in some way believed that Sorocaba was just like Paris.

Any city can be Paris, all you need to do is open your eyes and allow yourself to see it.

Valdemir Cunha



1. Matriz.
2. São Bento.
3. S. Clara.
4. S. Antonio (Misericórdia).
5. Santa Cruz.
6. Theatre de S. Rafael.
7. Theatre de S. Clara.
8. Cadeia nova.

TIDADE DE SOROCABA.

9. Cadeia velha.
10. Misericórdia.
11. Casa dos Inimigos Pais de Brigadario R. Tobias.
12. General M. Lopes.
13. Barão de Mogimirim.
14. Igreja nova do Rosário.
15. Casas das tropas.
16. Morro da terra.

LINHA DO TEMPO

1500

1589/1597

Afonso Sardinha encontra a jazida de ferro do morro de Araçoiaba, onde monta uma fundição.

Afonso Sardinha finds iron ore deposits on Araçoiaba Hill, where he builds a foundry

1599

Dom Francisco de Sousa, governador-geral, funda o povoado de Nossa Senhora de Monte Serrat, aos pés do morro de Araçoiaba

Bishop Francisco de Sousa, governor-general, founds the town of Nossa Senhora de Monte Serrat, at the foot of Araçoiaba Hill

1600

1611

Os moradores de Monte Serrat se mudam para o povoado de Itavuvu, rebatizada São Felipe, às margens do rio Sorocaba

The inhabitants of Monte Serrat move to the region of Itavuvu, on the banks of the Rio Sorocaba

1654

Baltasar Fernandes funda, em terras que eram de sua fazenda, o povoado de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba

Baltasar Fernandes founds the village of Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba on his own land.

1660

A capela construída por Baltasar Fernandes é doada aos monges beneditinos, que começam a construção do mosteiro de São Bento

The monastery built by Baltasar Fernandes is donated to the Benedictine monks

1661

Sorocaba é alçada à condição de vila

Sorocaba becomes a village

1700

1730

Cristóvão Pereira de Abreu, comerciante português, chega a Sorocaba trazendo do Rio Grande do Sul a primeira tropa de mulas para venda na cidade

Portuguese nobleman Cristóvão Pereira de Abreu arrives in Sorocaba bringing the first large pack of mules for sale in the city from Rio Grande do Sul

1750

Junto ao rio Sorocaba, surge o Registro de Animais para pagamento dos impostos decorrentes do comércio de mulas. A feira de muare se desenvolve na sequência

The Register of Animals is opened next to the Rio Sorocaba for collecting taxes from the mule trade. The mule market then develops.

1800

1810

O Rei Dom João VI decreta a construção de uma fundição próximo ao morro de Araçoiaba

King João VI decrees the construction of a foundry near Araçoiaba Hill

1818

A Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, a primeira siderúrgica de grande porte no país, começa a funcionar com êxito

The Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, the first large ironworks in the country, starts up successful operations

1842

Rafael Tobias de Aguiar lidera em Sorocaba a Revolução Liberal

Rafael Tobias de Aguiar leads the Liberal Revolution in Sorocaba

1851

Manoel Lopes de Oliveira instala os primeiros teares a vapor do estado de São Paulo

Manoel Lopes de Oliveira installs the first steam looms in the state of São Paulo

1862

Inglêses enviam sementes de algodão herbáceo a Sorocaba, dando origem à fase áurea da cultura algodoeira

British send seeds of herbaceous cotton to Sorocaba, leading to the golden age of cotton farming

1870

O militar austro-húngaro Luís Mateus Maylasky articula a fundação da Estrada de Ferro Sorocabana

Austro-Hungarian military man Luis Mateus Maylasky founds the Sorocabana railroad

1875

O primeiro ramal da Sorocabana, entre Sorocaba e São Paulo, é concluído

The first branch of the Sorocabana railroad, between Sorocaba and São Paulo, is completed

1882

O imigrante português Manoel José da Fonseca instala a Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte, a primeira grande tecelagem da cidade

Portuguese immigrant Manoel José da Fonseca establishes the Nossa Senhora da Ponte Fabric Factory, the city's first large textile mill

1883

Francisco Mattarazzo, imigrante italiano, abre uma fábrica de banhas em Sorocaba, marco inicial da construção de seu império industrial na capital paulista

Italian immigrant Francisco Mattarazzo opens a lard factory in Sorocaba, the starting point of the construction of his industrial empire in the state capital

1885

Primeiro registro da chegada de imigrantes espanhóis à cidade

First record of the arrival of Spanish immigrants in the city

1887

A Câmara Municipal de Sorocaba declara livres todos os escravos do município

The Municipal Council of Sorocaba declares all slaves of the municipality freemen

1890

É criada a fábrica têxtil Santa Rosália. No mesmo ano, o Banco União monta uma estamperia em Votorantim

The Santa Rosália textile factory is created. In the same year, Banco União set up a textile printing plant in Votorantim

1892

A Sorocabana se funde com a companhia Ituana, dando origem a uma nova empresa ferroviária, a União Sorocabana e Ituana

The Sorocabana railroad merges with the company Ituana, giving rise to a new railway company, União Sorocabana e Ituana

1892

É criada a fábrica de tecidos Santa Maria

The Santa Maria textile mill opens

1895

A Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema encerra sua produção

The Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema closes

1897

Último ano da feira de muare, que coincide com a primeira grande epidemia de febre amarela na cidade

Last year of the mule market, which coincides with the first major epidemic of yellow fever in the city

1897

O coronel Antônio Proost Rodvalho abre a primeira fábrica de cimentos do país

Colonel Antônio Proost Rodvalho opens the country's first cement factory

1900

1900

A luz elétrica chega a Sorocaba

Electric power arrives in Sorocaba

1906

João de Camargo, ex-escravo, tem uma visão mística que o leva a construir uma capela no bairro de Águas Vermelhas

João de Camargo, a former slave, has a mystical vision that leads him to build a chapel in the Águas Vermelhas neighborhood

1909

Os trilhos da Sorocabana são arrendados a um grupo americano, que funda a Sorocabana Railway Company

Rails belonging to the Sorocabana are leased to an American group, which founds the Sorocabana Railway Company

1909

O inglês John Kenworthy cria Companhia Nacional de Estamperia, que mais tarde compraria as fábricas Santa Rosália e Santa Maria

Englishman John Kenworthy creates the Companhia Nacional de Estamperia, that later would buy the factories Santa Rosália and Santa Maria

1900

1913

Abertura da Santo Antônio, a última grande tecelagem da cidade

Santo Antônio, the last great textile mill in the city, is opened

1913

Criação do clube de futebol São Bento

The São Bento football club is created

1914

Inauguração da usina hidrelétrica de Itupararanga

Inauguration of the Itupararanga hydroelectric power plant

1917

Operários anarquistas, na maioria imigrantes italianos e espanhóis, organizam a primeira greve geral de Sorocaba

Anarchist workers, mostly Italian and Spanish immigrants, organize the first general strike in Sorocaba

1918

O português Antônio Pereira Inácio e o italiano Nicolau Scarpa criam a Fábrica Votorantim S.A.

Portuguese Antônio Pereira Inácio and Italian Nicolau Scarpa create Fábrica Votorantim S.A.

1924

O clube São Bento muda sua sede para o estádio Humberto Reale, na Vila Hortênsia

The São Bento football club moves its headquarters to Humberto Reale stadium in Vila Hortênsia

1936

José Ermírio de Moraes, da Votorantim, articula a criação da fábrica Santa Helena, introduzindo a empresa na produção de cimento

Votorantim's José Ermírio de Moraes creates the Santa Helena factory, beginning cement production at the company

1942

Morre João de Camargo

João de Camargo dies

1963

Votorantim se emancipa de Sorocaba e se torna município

The borough of Votorantim emancipates from Sorocaba and becomes a municipality

1968

É criado o Parque Zoológico Municipal Quinzinho de Barros

The Quinzinho de Barros Municipal Zoo is created

1969

A Fábrica de Aço Paulista se instala em Sorocaba, dando início a uma nova fase industrial

The Fábrica de Aço Paulista opens in Sorocaba, beginning a new industrial phase

1977

Começa a operar a planta da Sorocaba Refrescos, destinada à fabricação de produtos da The Coca-Cola Company

The Sorocaba Refrescos plant begins to manufacture products of The Coca-Cola Company

1978

O estádio Walter Ribeiro se torna a casa oficial do clube São Bento

The Walter Ribeiro Municipal Stadium becomes the official home of the São Bento football club

1992

O governo federal cria a Floresta Nacional de Ipanema, para proteger as ruínas da fábrica de ferro e a mata do entorno

The federal government creates the Ipanema National Forest to protect the ruins of the ironworks and the surrounding forest

1994

Instalação da Universidade de Sorocaba (Uniso), a primeira da cidade

The city's first university, Universidade de Sorocaba (UNISO) is established

1997

Começa o programa de despoluição do rio Sorocaba

The Rio Sorocaba cleanup begins

2000

2008

Dois áreas verdes públicas são criadas na cidade: o Parque Kasato Maru e o Parque das Águas

Two public green areas are created in the city: Parque Kasato Maru and Parque das Águas

2012

A Toyota instala sua fábrica em Sorocaba e o Parque Tecnológico de Sorocaba abre as portas na zona norte da cidade

Toyota installs its factory in Sorocaba and the Parque Tecnológico de Sorocaba opens its doors in the North Zone of the city

2013

No edifício das antigas fábricas de tecidos Nossa Senhora da Ponte e Santo Antônio, é construído o Pátio Cianê Shopping

Pátio Cianê Shopping Center is built in the old Nossa Senhora da Ponte e Santo Antônio textile mill

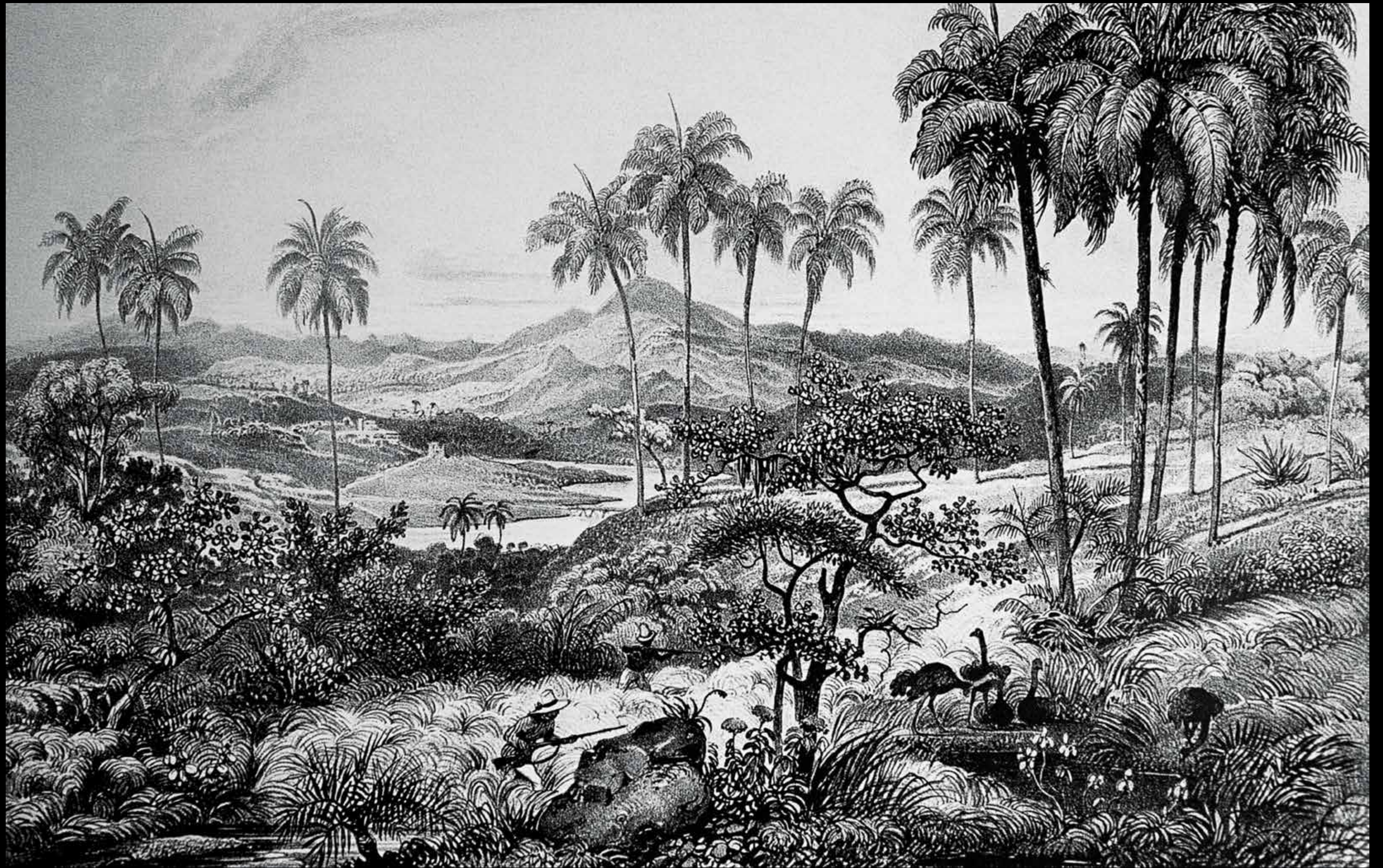
2014

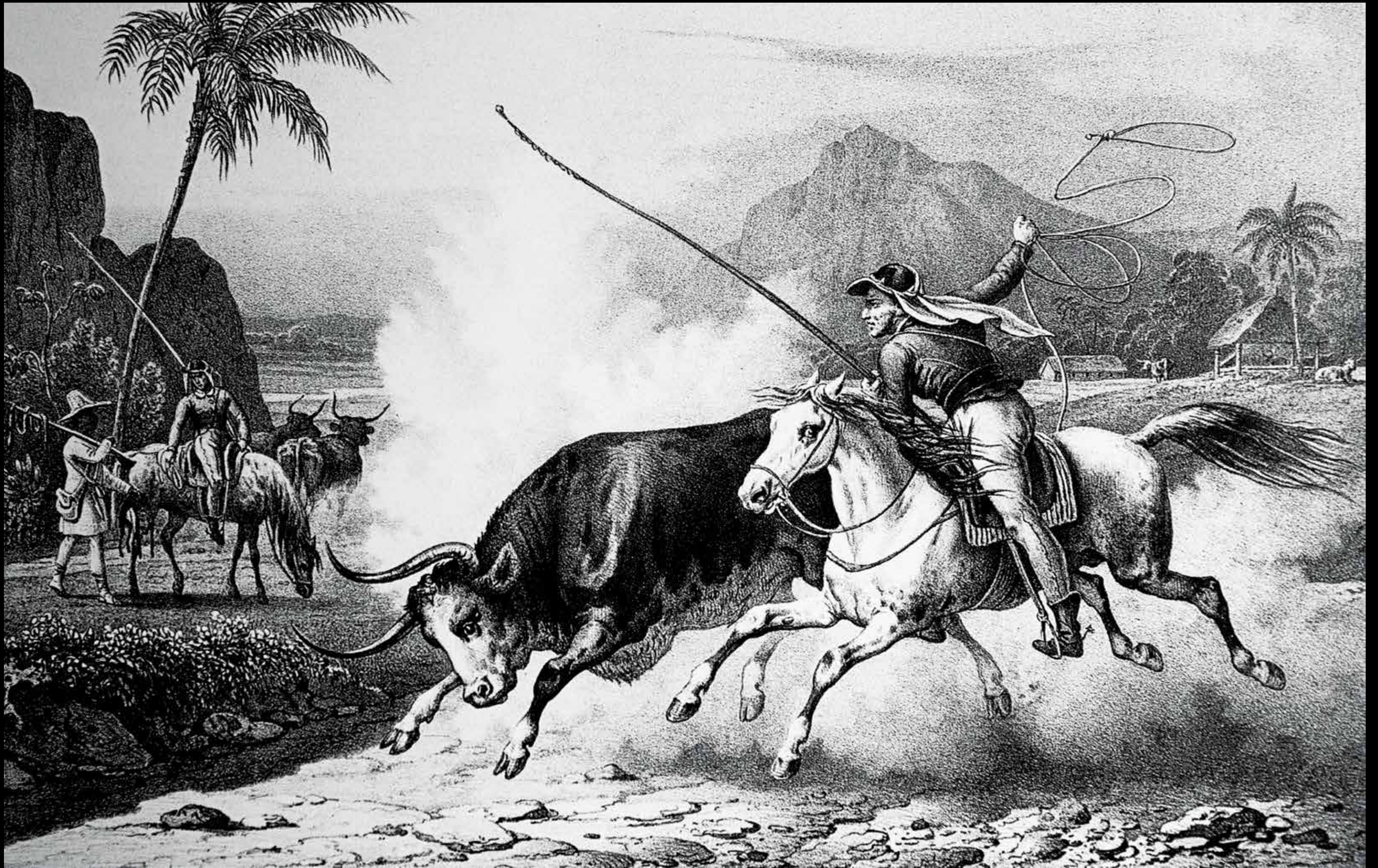
Inauguração do Jardim Botânico Irmãos Villas-Bôas, o primeiro da cidade

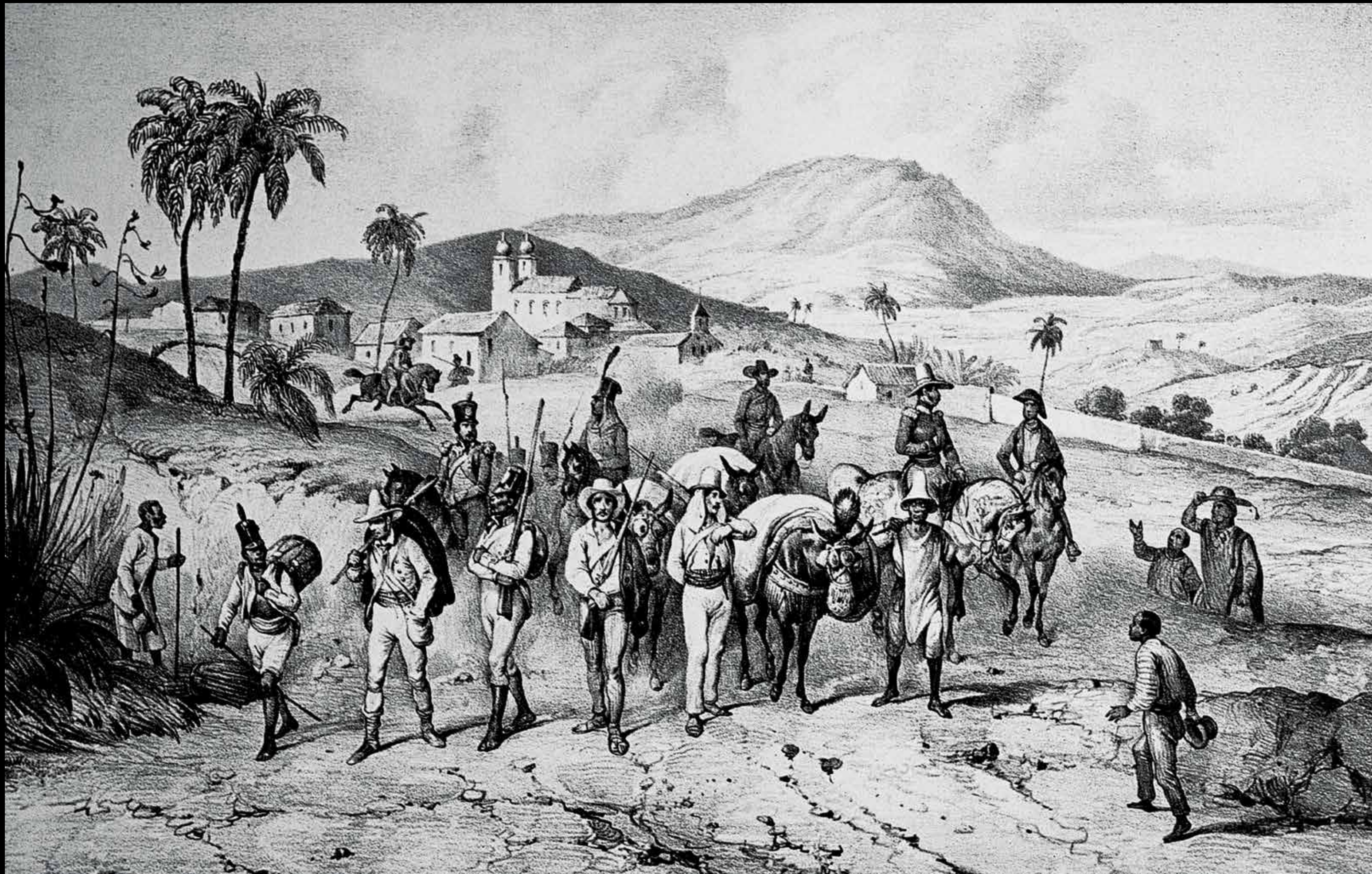
Inauguration of the Irmãos Villas-Bôas Botanical Garden











Terra de rios generosos, a meio caminho entre a serra e o sertão, Sorocaba já era lugar de passagem e de encontros desde muito antes da chegada dos portugueses. Aqui cruzava o Peabiru, via indígena que, segundo se diz, conectava o Atlântico ao Pacífico. No vale do rio Sorocaba propriamente, viviam os tupiniquins, mas também guaianases, carijós e guaranis, vindos de pontos distantes como Curitiba ou o litoral, que faziam da região uma escala em suas viagens pelo Peabiru ou, de barco, pelo rio Tietê. Sorocaba, muito antes de ser cidade, já desfraldava uma de suas muitas vocações: a de ser um importante entroncamento de trilhas e caminhos, nó primordial capaz de interligar os mais distantes pontos da nação.

Foi seguindo uma dessas trilhas previamente abertas pelos índios que Afonso Sardinha e seu filho de mesmo nome chegaram à região em fins do século 16 – não se sabe o ano exato, mas estima-se que foi em 1589 ou 1597. Vinham em busca de ouro e prata acolá do Jaraguá. Não encontraram nenhum dos dois, mas viram um brilho metálico no rio das Furnas, aos pés do morro do Araçoiaba, que parecia ser de certo valor. E era. Subindo a vertente central do morro, alcançaram a nascente, e lá, perto do cume, encontraram vasto depósito de minério de ferro. Era uma montanha inteira do mineral – a primeira jazida descoberta no Brasil.

Para os índios, o morro do Araçoiaba configurava um ponto de referência importante no Peabiru, pois constituía a única elevação da região, uma colina solitária avistada à distância, por trás da qual o sol se punha. Daí o nome: em tupi, Araçoiaba significa “esconderijo do sol”. Mais tarde, o mesmo morro passou a ser conhecido popularmente como Ipanema, nome de um dos ribeirões que o circundam, também batizado pelos tupiniquins. “Água ruim” é seu significado em tupi, provavelmente pela escassez de peixes, ocasionado pelo excesso de ferro nas águas. Na mão dos brancos, porém, prestou-se a grande fama, pois terminou nomeando a primeira siderúrgica nacional – a Real Fábrica

de Ferro de São João do Ipanema – e, também, a praia mais célebre do país. A Ipanema carioca deve seu nome justamente a um sorocabano: José Antônio Moreira Filho, o Barão de Ipanema, que, em fins do século 19, comprou e loteou as terras que dariam origem ao bairro da Zona Sul do Rio de Janeiro.

Pois foi no Ipanema sorocabano, aos pés do morro, que Afonso Sardinha e seu filho inauguraram a primeira forja das Américas. Era uma fundição rudimentar no início – apenas dois fornos, um fole, uma bigorna –, mas com capacidade para transformar o minério em 100 quilos diários de ferro maleável. A notícia não tardou em chegar aos ouvidos do governador-geral, Dom Francisco de Sousa, que em 1599 mandou cravar um pelourinho próximo ao morro do Araçoiaba, demarcando a fundação do povoado de Nossa Senhora de Monte Serrat.

A ferraria, de tão rudimentar, não prosperou. Nem o povoado, uma vez que as condições de sobrevivência na região eram por demais extremas. Mal entrado o século 17, seus habitantes ou haviam voltado para a capital ou tinham se mudado para uma paragem algumas léguas a leste, às margens do rio Sorocaba, numa região que os índios chamavam de Itavuvu e onde os portugueses haviam criado novo arraial em 1611, batizado de São Felipe. Também este não vingou.

A CAPELA QUE VIROU CIDADE

O pelourinho só encontrou pouso definitivo em 1661, num lugarejo a légua e meia de distância de Itavuvu, também à beira do Sorocaba. Nasceu da determinação de um homem, o bandeirante Baltasar Fernandes, que alguns anos antes se mudara acompanhado de grande comitiva para tomar posse das terras que lhe haviam sido presenteadas pela mãe e pelo irmão, André. A mãe era ninguém menos que Susana Dias, neta do cacique Tibiriçá, um dos protagonistas da fundação de São Paulo, e ela mesma fundadora de Santana de Parnaíba junto com seu filho, André Fernandes. Outro irmão de Baltasar, Domingos, foi o fun-



region with bountiful rivers halfway between the mountains and the dry inland *sertão*, Sorocaba had long been a place of passage and a meeting point long before the Portuguese arrived. The Peabiru, a path said to have connected the Atlantic to the Pacific used by the native peoples, ran through here. The Sorocaba River valley was home to the Tupiniquins, but many other peoples were represented here: Guayana, Carijós and Guarani from distant points such as Curitiba or the coast, who had made the region a stopover in their travels on the Peabiru path or by boat on the Rio Tietê. Long before it was a city, Sorocaba had already developed one of its many vocations: that of being an important crossroads, a primordial knot capable of connecting the most distant points of the country.

It was following one of these native trails that Afonso Sardinha and his son of the same name arrived in the region at the end of the 16th century. The exact year is unknown, but it is estimated to have been in 1589 or 1597. They came in search of gold and silver beyond Jaraguá, but found neither. They did, however, notice a metallic glow in the Rio Furnas at the foot of Araçoiaba Hill, which seemed to be of some value. And it was. Up the central slope of the hill, they reached the river's source, and there, near the summit, they found a vast deposit of iron ore. It was an entire mountain of the mineral, and the first to be found in Brazil.

For the native people, Araçoiaba Hill was an important point of reference on the Peabiru path, as it was the highest point in the region, behind which the sun set. Hence the name: in Tupi, Araçoiaba means “hiding place of the sun”. Later, the same hill began to be known popularly as Ipanema, after one of the surrounding rivers, also named by the Tupiniquins. “Bad water” is its meaning in Tupi, probably because of the lack of fish due to high iron levels in the water. But the colonizers made the river famous, giving its name to Brazil's first steel mill – the Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema – and also to the

most celebrated beach in the country. Ipanema Beach in Rio de Janeiro was named by a *Sorocabano*, José Antônio Moreira Filho, the Barão de Ipanema, who, at the end of the 19th century, bought and subdivided the lands that would give rise to the neighborhood in the South Zone of Rio de Janeiro.

For it was at Sorocaba's Ipanema, at the foot of the hill, that Afonso Sardinha and his son inaugurated the first forge in the Americas. It was a rudimentary foundry at first – just two ovens, a bellows and an anvil – but capable of turning the ore into 100 kilos of malleable iron per day. The news soon reached the ears of the governor-general, Dom Francisco de Sousa, who in 1599 had a pillory erected next to Araçoiaba Hill, marking the establishment of the town of Nossa Senhora de Monte Serrat.

The smithy was so rudimentary that it did not prosper. Neither did the village, due to the extreme survival conditions in the region. At the beginning of the 17th century, its inhabitants had either returned to the capital or had moved a few leagues to the east on the banks of the Rio Sorocaba in a region which the Indians called Itavuvu and where the Portuguese had created a new camp in 1611 called São Felipe. But this town also didn't survive.

THE CHAPEL THAT BECAME A CITY

The pillory only found its definitive landing place in 1661, in a village about 9 kilometers from Itavuvu, also on the banks of the Rio Sorocaba. It was due to the determination of one man, *bandeirante* explorer Baltasar Fernandes, who had moved a few years before, accompanied by a large entourage to take possession of the lands that had been presented to him by his mother and his brother, André. His mother was none other than Susana Dias, the granddaughter of chief Tibiriçá, one of São Paulo's founders, and herself the founder of Santana de Parnaíba together with her son, André Fernandes. Another brother of Baltasar, Domingos, was the founder of Itu. They

SOROCABA TINHA COMO GRANDE VANTAGEM SUA LOCALIZAÇÃO: ERA A VILA MAIS OCIDENTAL DA CAPITANIA, JÁ NA BOCA DO SERTÃO, ÀS MARGENS DE UM RIO NAVEGÁVEL QUE GARANTIA ACESSO DIRETO AO TIETÊ.

dador de Itu. Uma família de pioneiros, portanto.

Conta-se que, por volta de 1646, Baltasar Fernandes, já aposentado do ofício de bandeirante e quase octogenário, teria saído de Santana de Parnaíba liderando um grupo composto de membros de sua família e cerca de 370 índios escravizados. Seu destino: um pedaço de terra seis léguas a oeste, na confluência dos rios Sorocaba e Lageado, onde se espriavam os campos ainda virgens de sua sesmaria. Ali, montara um moinho de trigo e pusera-se a plantar uvas, mandioca e algodão. Construíra também uma capela no alto da colina, consagrada a Nossa Senhora da Ponte, santa que depois batizaria o povoado que surgiria ali. Em 1654, temos o primeiro registro oficial da existência desse povoado, mencionado no inventário da segunda esposa de Baltasar Fernandes. Chamava-se Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba – um nome que trazia em si a dupla herança indígena e portuguesa.

Indígena, porque Sorocaba era o nome que os tupiniquins davam ao rio que por ali corria – “terra de voçorocas”, uma alusão à quantidade de sulcos naturais provocados pela erosão ao longo do vale. Quanto à Nossa Senhora da Ponte, por um tempo se imaginou que fosse uma referência a uma ponte sobre o rio Sorocaba que existia por lá, construída na época da ferraria de Afonso Sardinha. Mas como essa ponte estava um tanto longe da capela, o mais provável é que tenha sido em honra a uma invocação da Virgem Maria muito popular no norte de Portugal, devoção antiquíssima, datada da Idade Média, que teria surgido em algum lugarejo do Minho – este, sim, vizinho a uma ponte. De fato, a imagem que Baltasar Fernandes trouxe consigo quando da construção da capela vinha exatamente de Portugal. Da mesma forma como a imagem atual, hoje no altar da Catedral, trazida no século 18 de terras lusas. Sorocaba é a única cidade do Brasil cuja padroeira é Nossa Senhora da Ponte.

Junto à capela, Baltasar Fernandes mandara também erguer um mosteiro, que em 1660 seria doado aos monges beneditinos de Santana de Parnaíba, junto com parte das terras. A condição

era que os monges se encarregassem de alfabetizar os novos sorocabanos e ainda ensinar-lhes o latim e o cantochão. Sorocaba converteu-se, assim, na única cidade brasileira que cresceu em torno a um mosteiro. Em 1661, Baltasar foi a São Paulo pedir ao governador que alçasse o povoado à condição de vila. Em 3 de março daquele ano, Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba ganhou pelourinho e câmara municipal.

BERÇO DE BANDEIRANTES

Mais do que bons campos para lavar ou criar gado, no entanto, Sorocaba tinha como grande vantagem sua localização: era a vila mais ocidental da capitania, já na boca do sertão, às margens de um rio navegável que garantia acesso direto ao Tietê, sem passar por Itu ou Porto Feliz (na época Araraguaba). Não foi por acaso que, depois da vinda de Baltasar Fernandes, chegou também um grande número de bandeirantes vindos de São Paulo, Santana de Parnaíba ou Itu, atraídos pela possibilidade de fazer de Sorocaba um conveniente ponto de partida para explorações ao interior paulista, aproveitando-se dos caminhos já abertos pelos índios, como o Peabiru. Esses mesmos caminhos lamentavelmente foram também a ruína desses índios, dado que os bandeirantes de Sorocaba se tornaram especialistas na captura de nativos para escravização e exportação. Por trás do comércio, estavam nomes que se tornaram célebres, como Miguel Sutil, Brás Teves, Pascoal Moreira Cabral e André de Zúnega.

Dois deles entraram, por acaso, para a história do Mato Grosso, distante seis meses de viagem de Sorocaba. Ali, Pascoal Moreira Cabral encontrou ouro no rio Coxipó em 1719, feito que daria origem à cidade de Cuiabá e faria dela o centro de uma das mais frenéticas corridas do ouro em tempos coloniais. Em 1722, outro bandeirante sorocabano, Miguel Sutil, encontrou nova jazida a poucas léguas do local original, fazendo com que futura capital do Mato Grosso se mudasse para esse novo lugar, onde está até hoje. Daí se diz que Sorocaba é duplamente fundadora

SOROCABA'S GREAT ADVANTAGE WAS LOCATION: IT WAS THE WESTERNMOST VILLAGE IN THE CAPTAINCY, THE GATEWAY TO THE SERTÃO AND IT SAT ON THE BANKS OF A NAVIGABLE RIVER GUARANTEEING ACCESS TO THE RIO TIETÊ.

were a family of pioneers.

It is said that around 1646, Baltasar Fernandes, already retired from the trade of *bandeirante* and nearly eighty years old, left Santana de Parnaíba leading a group composed of members of his family and about 370 enslaved natives. His destination: a piece of land 36 kilometers to the west where the Sorocaba and Lageado rivers merge, where the still-virgin fields of the land allotted to him by the king was located. There he had set up a wheat mill and started planting grapes, manioc and cotton. He had also built a chapel high on the hill, consecrated to Nossa Senhora da Ponte, a saint whose name would later be given to the village that grew there. In 1654, we have the first official record of the existence of this settlement, mentioned in the inventory of Baltasar Fernandes' second wife. It was called Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba – a name carrying both an indigenous and Portuguese heritage.

Indigenous because Sorocaba was the name that the Tupiniquins gave to the river that flowed there – “land of the fallen-in embankments”, an allusion to the number of natural furrows caused by the erosion throughout the valley. As for Nossa Senhora da Ponte [Our Lady of the Bridge], for a time it was imagined to be a reference to a bridge over the Rio Sorocaba that existed there built during the time of Afonso Sardinha's smithy. But since this bridge was rather far from the chapel, it is most likely to have been in honor of a very popular invocation of the Virgin Mary in the north of Portugal, an age-old devotion dating back to the Middle Ages that appeared in a village in Minho – which does, in fact, lie next to a bridge. In fact, the carved saint that Baltasar Fernandes brought with him when the chapel was built came from Portugal. Just as the saint on the Cathedral's altar today was brought in the 18th century from Portugal. Sorocaba is the only city in Brazil whose patroness is Nossa Senhora da Ponte.

Next to the chapel, Baltasar Fernandes also had a monas-

tery built which would be donated in 1660 to the Benedictine monks of Santana de Parnaíba, along with part of the land. The condition was that the monks should be responsible for the literacy of the young Sorocabans, to teach them Latin and to chant. Sorocaba thus became the only Brazilian city that grew up around a monastery. In 1661, Baltasar went to São Paulo to ask the governor to make the village into a town. On March 3 of that year, Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba got a pillory and city hall.

BIRTHPLACE OF THE BANDEIRANTES

More than the fertile fields to till or raise cattle, Sorocaba's main advantage was its location: it was the westernmost town in the captaincy, the entryway to the *sertão*, on the banks of a navigable river that guaranteed direct access to the Rio Tietê without having to pass through Itu or Porto Feliz (called Araraguaba at the time). It was no coincidence that, after the arrival of Baltasar Fernandes, a large number of bandeirantes came from São Paulo, Santana de Parnaíba or Itu, attracted by the possibility of making Sorocaba a convenient starting point for explorations in the interior of São Paulo, taking advantage of the paths already opened by the natives, such as the Peabiru. These same pathways were also unfortunately the ruin of these peoples, since the Sorocaba bandeirantes became specialists in the capture of natives for enslavement and export. Behind this trade were names that became famous, such as Miguel Sutil, Brás Teves, Pascoal Moreira Cabral and André de Zúnega.

Two of them entered, by chance, into the history of Mato Grosso, a distant six months' journey from Sorocaba. There, Pascoal Moreira Cabral found gold in the Rio Coxipó in 1719, leading to establishment of the city of Cuiabá, the center of one of the most frenzied gold rushes in colonial times. In 1722, another Sorocaba bandeirante, Miguel Sutil, found a new deposit a few kilometers from the original site, causing the future cap-

MAIS DO QUE APENAS UMA ESCALA COMERCIAL, SOROCABA TORNOU-SE O CRIATÓRIO DE UM NOVO TIPO DE BRASILEIRO, POR CONVENÇÃO CHAMADO DE TROPEIRO – CONDUTOR DE TROPAS.

de Cuiabá. Mas foi mesmo o ouro de Minas que garantiu a Sorocaba um lugar cativo na história do Brasil. E, mais uma vez, graças a sua posição avantajada no mapa do país, no ponto exato onde o rio Sorocaba se tornou uma fronteira líquida entre dois Brasis: o do sul e o do norte.

Já em fins do século 17 havia uma rota que conectava Sorocaba a Curitiba, onde grandes extensões de campo se prestavam à criação de bois e cavalos. Desde cedo, portanto, já se criara um eixo comercial entre Sorocaba e o sul da Colônia, que servia basicamente para o transporte de animais para o resto do país. Sorocaba era uma boa escala, pois o clima não ali era nem muito frio, nem muito quente, e além disso havia pastagens abundantes – as últimas antes do mar de morros e vales que se estendiam até Minas. Ao mesmo tempo, a vila tinha no rio uma divisa natural, cuja única ponte poderia facilitar enormemente os negócios e todos os trâmites alfandegários deles decorrentes.

Os cavalos curitibanos, entretanto, tinham pouca serventia nos caminhos pedregosos que levavam às minas, que só animais capazes de suportar grandes cargas por um longo tempo poderiam percorrer. Mulas, por exemplo. E delas havia aos milhares no Pampa, em particular na Argentina, na região de Córdoba, remanescentes do transporte de prata das minas de Potosí, na Bolívia, que na primeira metade do século 18 já andava decadente, levando também ao declínio o comércio de muares que florescera na região do Rio da Prata por ação dos espanhóis. Havia, portanto, um excedente de mulas e burros no sul do continente, que bem poderiam suprir a demanda de um Brasil que reclamava maiores vínculos entre os pontos distantes do território.

MULAS PARA O MUNDO

Em 1733, enquanto as monções bandeiristas ainda subiam o Tietê rumo às minas de ouro de Cuiabá, Cristóvão Pereira de Abreu, fidalgo a serviço da Coroa portuguesa, chegou a Sorocaba trazendo consigo a primeira grande leva de animais dos campos meridio-

nais, milhares de cabeças destinadas a servir de carga em Minas Gerais para serem vendidas em Sorocaba. Não foi o primeiro a fazê-lo, como se acredita: mulas e burros já vinham sendo trazidos do Pampa havia alguns anos por homens que já poderiam ser chamados de tropeiros. O mérito de Cristóvão foi o de alargar e melhorar o caminho existente, aberto por Silva Correia, construindo pontilhões e alterando seu percurso, para encurtar a viagem das tropas. Algo que podemos considerar a primeira highway tropeira do Brasil colonial.

A partir do ano seguinte, tropas de mulas e burros passaram a chegar anualmente à cidade. No início vinham da Argentina e do Uruguai, onde eram criadas pelos jesuítas; mais tardes, os estancieros da província de São Pedro, atual Rio Grande do Sul, também passaram a produzi-las, estabelecendo um novo ponto de origem para uma rota que conectava – e enriquecia – todo o centro-sul do Brasil. Os sulistas numa ponta, os mineiros na outra – e no meio Sorocaba, onde em 1750 Portugal instalou o mais importante registro oficial para o comércio de animais na Colônia, responsável pela arrecadação de impostos decorrentes das vendas. O que já era um bom negócio para a Coroa tornou-se ainda melhor a partir de 1755, quando o governo português, usando como justificativa a necessidade de reconstruir Lisboa após o terremoto, criou uma nova taxa, na qual se acrescentava mais 5% sobre o valor de venda dos muares. Boa parte da capital portuguesa foi reerguida com dinheiro arrecadado em Sorocaba.

Mais do que apenas uma escala comercial, Sorocaba tornou-se, sobretudo, o criatório de um novo tipo de brasileiro, por convenção chamado de tropeiro – condutor de tropas. Eram em grande medida sorocabanos os homens que, todo fim de ano, viajavam até os campos do Sul, de onde vinham, ao longo de três ou quatro meses, tangendo mulas e burros na casa dos milhares. Chegavam por volta de abril ou maio, quando acampavam nos campos a sudoeste do morro do Araçoiaba, à espera dos compradores, dando origem à única feira de muares de que se teve

MORE THAN JUST A COMMERCIAL STOP-OVER, SOROCABA BECAME THE BIRTHPLACE OF A NEW TYPE OF BRAZILIAN, THE MULETEERS, CALLED TROPEIROS.

ital of Mato Grosso to move to its current location. This is why it is said that Sorocaba is doubly founder of Cuiabá. But it was actually the gold in Minas Gerais that guaranteed Sorocaba its status in Brazilian history together with its position on the map, at the exact point where the Rio Sorocaba became a liquid border between two Brazils: the South and the North.

By the end of the 17th century there was a route that connected Sorocaba to Curitiba, where large tracts of land lent themselves to raising cattle and horses. From the beginning, a commercial route had been created between Sorocaba and the South of the Colony, which was mostly used to transport animals to the rest of the country. Sorocaba was a good stopover, for the climate here was neither too cold nor too hot, and there were abundant pastures – the last before the sea of hills and valleys that extended to Minas Gerais. At the same time, the village had a natural border in the river whose single bridge facilitated the business dealings and all the resulting customs procedures.

The Curitiba horses, however, had little use on the stony paths leading to the mines, which only animals capable of bearing large loads for a long time could travel. Mules, for example. And there were thousands of them in the Pampa, particularly in Argentina, in the region of Córdoba. They were remnants of the time when routes were used to transport silver from the Potosi mines in Bolivia, which by the first half of the 18th century were already in decline, leading also to a drop in the trade of mules that had flourished in the Rio da Prata region because of the Spaniards. There was, therefore, a surplus of mules and donkeys in the South of the continent, which could well supply the demand of a Brazil in need of better connections between the distant points of its territory.

MULES FOR THE WORLD

In 1733, while the bands of bandeirantes were still going up the Rio Tietê to the gold mines in Cuiabá, Cristóvão Pereira de

Abreu, a nobleman in the service of the Portuguese Crown, arrived in Sorocaba, bringing with him the first large pack of animals from the South. There were thousands of animals destined to serve as pack animals in Minas Gerais for sale in Sorocaba. He was not the first to market the animals, as is believed: mules and donkeys had already been being brought from the Pampa for a few years by muleteers. Cristóvão's merit was to widen and improve the existing road that had been opened by Silva Correia. He built small bridges and altered the route, shortening the journey. Some consider it the first herdsman's highway in colonial Brazil.

Beginning the following year, packs of mules and donkeys began to arrive in the city every year. In the beginning, they came from Argentina and Uruguay where they were raised by the Jesuits. Later, the farmers of the province of São Pedro, now Rio Grande do Sul, also began to raise them, establishing a new point of origin for a route that connected—and brought riches to—the entire Central-South of Brazil. The southerners at one end, the miners at the other, and Sorocaba in the middle, where in 1750 Portugal installed the most important official register for the trade of animals in the Colony, whereby sales taxes were collected. What was already a good deal for the Crown became even better after 1755, when the Portuguese government, using the need to rebuild Lisbon after the earthquake as a justification, raised the tax by 5% on the sale of mules. Much of the capital for Portugal was raised with money collected in Sorocaba.

More than just a center of commerce, Sorocaba became, above all, the birthplace of a new type of Brazilian, called *tropeiro*, or muleteer. They were mostly local men who traveled to the fields in the South at the end of every year, returning over a three or four-month journey, herding mules and donkeys by the thousands. They arrived around April or May, when they camped in the fields southwest of Araçoiaba Hill, waiting for

NUM ÚNICO ANO, QUASE UM TERÇO DOS TRIBUTOS ARRECADADOS NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO VIERAM DO COMÉRCIO DE ANIMAIS EM SOROCABA.

IN ONE SINGLE YEAR, NEARLY A THIRD OF THE TAXES COLLECTED IN THE PROVINCE OF SÃO PAULO CAME FROM THE SALE OF ANIMALS IN SOROCABA.

notícia no Brasil colonial. Em Sorocaba jamais se criaram mulas – a cidade apenas as vendia. Era, por assim dizer, como uma grande concessionária de veículos não-motorizados.

A grande parcela dos muares adquiridos em Sorocaba tinha mesmo como destino as jazidas de Minas Gerais. Mas não só: as mulas e os burros sorocabanos estavam em diversas partes da Colônia, servindo de carga também em portos como Santos e Rio de Janeiro. Os animais ganharam relevância sobretudo quando o Brasil começou a ficar grande demais, exigindo dos comerciantes longas distâncias a serem percorridas entre um ponto e outro. Foi uma época em que escravos, tanto africanos quanto indígenas, começaram a ficar caros demais quando comparados ao custo de um muar: com o preço de um homem, capaz de carregar 50 quilos, comprava-se quatro mulas, que juntas somavam 150 quilos de carga. Por conta disso, os muares de Sorocaba se tornaram o melhor meio disponível para a troca de produtos e de ideias no Brasil colonial. Não é exagero dizer que os tropeiros foram os inventores da unidade nacional, pois não apenas conectavam cidades situadas a quilômetros de distância como ainda faziam nascer vilarejos por onde quer que passassem, tendo, assim, nossa primeira grande malha viária.

A feira de Sorocaba alcançou o auge na primeira metade do século 19, quando as lavouras de cana em Itu demandaram o aumento das tropas para o transporte de açúcar até Santos. Na época, chegaram a ser negociadas anualmente na feira em torno de 200 mil cabeças. Num único ano, 1835, 27% dos tributos arrecadados na província de São Paulo vieram do comércio de animais. Isso, evidentemente, trouxe grande riqueza a Sorocaba, não apenas em função dos muares, mas também decorrente da vigorosa produção artesanal que se desenvolveu às margens da feira, vendida num mercado paralelo que ocorria no centro da cidade. Nos meses em que não se vendiam mulas, grande parte da população se dedicava ao feito de redes, baixeiros, facões e peças de arreio em couro, artes das quais os sorocabanos se

tornaram especialistas.

Os negócios da venda das mulas começaram a decair na segunda metade do século 19, coincidindo com a chegada dos trilhos da Sorocabana, na década de 1870. Afinal, quem precisa de patas quando existem locomotivas? O trem, porém, foi apenas uma das razões que levaram ao fim da feira de muares. Um fator que contribuiu em grande medida foi a liberação da criação de mulas em todo o Brasil, antes restrita ao Rio Grande do Sul – regiões que tinham grande demanda de animais, como Minas Gerais, passaram também a criá-los, dispensando a necessidade da compra em Sorocaba. Essas duas circunstâncias foram gradualmente reduzindo o tamanho da feira, favorecendo o golpe final, dado pela febre amarela. Foram duas epidemias em sequência, uma em 1895, outra em 1897, ambas com imenso saldo de mortos. Sorocaba se tornou uma cidade fantasma, na qual ninguém queria entrar. O ano de 1897 terminou sendo o último da feira de muares – ao menos oficialmente, pois o comércio de mulas continuou até os anos 1950, numa escala muito menor, transferido para Itapetininga

A PRIMEIRA SIDERÚRGICA

Enquanto isso, não muito longe das invernadas onde as mulas engordavam, o morro do Araçoiaba voltava ao foco de atenção, desta vez por parte de ninguém menos que o rei Dom João VI, interessado em revitalizar as jazidas de ferro, que andavam esquecidas desde o século 17. Bastou que a corte portuguesa se mudasse para o Brasil, em 1808, para que, no ano seguinte, o rei já contratasse dois especialistas encarregados de projetar uma fundição às margens do rio Ipanema. Um era o engenheiro alemão Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen, pai de Francisco Adolfo de Varnhagen, o primeiro historiador brasileiro; o outro, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de José Bonifácio e futuro Ministro da Fazenda. A fábrica poderia ter sido em Minas Gerais, onde havia mais minério de ferro, mas Sorocaba, além

buyers. The event was colonial Brazil's only mule market. No mules were ever raised in Sorocaba, only sold. It was, as it were, a large non-motorized vehicle dealership.

Most of the mules sold in Sorocaba went to the mines in Minas Gerais, but not all. Sorocaba mules also served as pack animals the ports of Santos and Rio de Janeiro. The animals became important especially when Brazil began to become too large, requiring traders to travel long distances from one point to another. It was a time when slaves, both African and indigenous, began to be too expensive when compared to the cost of a mule: for the price of a man capable of carrying 50 kilos, a trader could buy four mules, which together could carry 150. Sorocaba mules became the best means available for the exchange of products and ideas in colonial Brazil. It is no exaggeration to say that the tropeiros created a sense of national unity, not only connecting cities miles apart, but also creating villages along their routes, thus weaving the nation's first network of roadways.

The Sorocaba market reached its peak in the first half of the 19th century, when sugarcane plantations in Itu needed more animal labor to transport sugar to Santos. At that time, around 200,000 head were traded at the market each year. In 1835, 27% of taxes collected in the province of São Paulo came from the animal trade. This, of course, brought great wealth to Sorocaba, not only because of the mules, but also the robust artisan markets that grew up around the market and in the center of town. In the months when mules were not sold, much of the population worked making nets, horse blankets, machetes and leather harnesses—arts for which Sorocabans became well-known.

The mule trade began to decline in the second half of the 19th century, coinciding with the arrival of the Sorocabana Railway in the 1870s. After all, who needs hooves when you have locomotives? But the train was just one of the reasons leading to the end of the mule market. Another large contributing fac-

tor was the release of mules throughout Brazil. Previously only found in Rio Grande do Sul, regions that had a strong demand for the animals, such as Minas Gerais, also began to raise them, diminishing the need for the Sorocaba market. These two factors had been gradually reducing the size of the fair when the final blow was given by yellow fever. There were two epidemics, one in 1895, the other in 1897, both with an immense death toll. Sorocaba became a ghost town avoided by all. The year 1897 ended up being the last of the mule market – at least officially, as the mule trade continued, albeit on a much smaller scale, in Itapetininga until the 1950s.

THE FIRST STEEL MILL

Meanwhile, not far from the fields where the mules were fattened in the winter, Araçoiaba Hill returned to the limelight, this time because of King Dom Joao VI, interested in again mining the iron deposits that had been forgotten since the 17th century. The Portuguese court moved to Brazil in 1808 and the very next year the King hired two specialists in charge of designing a foundry on the banks of the Ipanema River. One was German engineer Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen, the father of Francisco Adolfo de Varnhagen, the first Brazilian historian. The other was Martim Francisco Ribeiro de Andrada, brother of José Bonifácio and future Minister of Finance. The factory could have been built in Minas Gerais where there was more iron ore, but aside from its excellent location near the port of Santos and crossroads of the paths opened by the tropeiros, Sorocaba had the advantage that many remains of the Sardinha ironworks remained on Araçoiaba Hill, which facilitated installation of the new foundry both from the technical and administrative points of view.

Everything indicated that Varnhagen was also to be responsible for construction of the factory, but to his surprise the government decided to hire a team of Swedish miners in 1810 led

QUANDO A GUERRA DA SECESSÃO ESTOUROU NOS ESTADOS UNIDOS, A INGLATERRA ELEGEU SOROCABA COMO A SUA NOVA LOUISIANA, UMA BELA FONTE DE MATÉRIA-PRIMA QUE NÃO DEIXARIA AS MÁQUINAS PARAREM.

de sua excelente localização, próxima ao porto de Santos e encruzilhada dos caminhos abertos pelos tropeiros, tinha no morro do Araçoiaba os resquícios da ferraria dos Sardinha, fator que facilitava a implantação da nova fundição tanto do ponto de vista técnico quanto administrativo.

Tudo indicava que Varnhagen seria também o responsável pela construção da fábrica, mas, para sua surpresa, o governo decidiu contratar, em 1810, uma equipe de mineiros suecos, chefiada por Carl Gustav Hedberg. O contrato era para durar dez anos, mas acabou sendo revogado logo após a inauguração da fábrica, em 1814, em face ao desastre que havia sido sua gestão. Sim, a fundição havia sido inaugurada, mas a um custo 45 vezes maior do que o previsto e com uma produção de ferro 40 vezes menor. Para consertar o estrago, Varnhagen foi chamado de volta, agora como novo diretor e responsável pela reforma da planta. Em 1818, a Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema nascia, finalmente, como a primeira siderúrgica de grande porte no país.

Com ela, nasciam também ideias novas, sobretudo envolvendo a autonomia industrial do Brasil, severamente dependente da Inglaterra. O próprio Martim Francisco, um dos autores do projeto siderúrgico da fábrica de Ipanema, tornou-se, quando deputado, um forte defensor do pensamento liberal, partidário de ideias que iam da educação laica ao fim dos empréstimos externos. Entre seus discípulos havia um sorocabano, Rafael Tobias de Aguiar, grande financiador da siderúrgica e por sua vez amigo de outro liberal, este ainda mais arrojado, Diogo Feijó, que, além de padre, foi deputado, Ministro da Justiça, senador e regente do Império.

Feijó e Martim Francisco não se bicavam, mas encontraram em Tobias de Aguiar um denominador comum, dado que se tornara um importante porta-voz das ideias liberais no tempo em que foi deputado e nas duas ocasiões em que foi eleito presidente da província da São Paulo (cargo hoje equivalente ao de governador). Em Sorocaba, Tobias de Aguiar era figura de grande influência, pois acumulava cargos na Real Fábrica de Ferro e na arrecadação

de impostos pelo comércio de mulas. Além disso, era casado com Domitila de Castro Canto e Melo, a Marquesa de Santos, outrora a preferida de Dom Pedro I.

Nada mais natural, portanto, que fosse ele, junto com Diogo Feijó, o líder da revolta que estourou em Sorocaba em maio de 1842, deflagrada a partir de um contra-ataque dos conservadores, que haviam declarado a dissolução de uma assembleia de maioria liberal, alegando fraude nas eleições. Houve levantes liberais em todo o país, mas apenas Sorocaba e a mineira Barbacena pegaram em armas. Sorocaba, inclusive, se declarou a nova capital da província de São Paulo, com Tobias de Aguiar alçado ao cargo de presidente pela massa de revoltosos. Os sorocabanos chegaram a ir ao encontro das tropas de Duque de Caxias em Campinas, mas tiveram que bater em retirada, em desvantagem tanto de número quanto de armas. Diante do fracasso, Tobias de Aguiar ordenou que toda a população voltasse à vida normal, enquanto ele fugiria rumo ao Rio Grande do Sul, disfarçado de tropeiro. Dessa forma, quando as tropas imperiais entrariam em Sorocaba, não haveria com quem guerrear. E assim foi: graças a essa estratégia, a cidade foi poupada e nenhum tiro foi dado. Só Tobias de Aguiar foi preso, já na altura de Passo Fundo.

A ERA DO ALGODÃO

Na segunda metade do século 19, enriquecida pela feira de muare e pela produção de ferro na fábrica de Ipanema, Sorocaba havia se tornado uma das poucas cidades no interior de São Paulo desprovida de uma elite agrária relevante. Ao contrário da vizinha Itu, onde os engenhos de açúcar haviam levantado sobradões e igrejas com altar folheado a ouro, Sorocaba crescera como uma cidade de comerciantes, povoada por tropeiros, mascates, caixeiros e alfaiates, rica à sua maneira, ainda que mais modesta. Houve, sim, canaviais em Sorocaba, mas a cultura que prosperaria por ali seria a do algodão, cultivado desde tempos coloniais para atender às tecelagens artesanais que

WHEN THE CIVIL WAR BROKE OUT IN THE UNITED STATES, ENGLAND CHOSE SOROCABA AS ITS NEW LOUISIANA, A GREAT SOURCE OF RAW MATERIALS THAT WOULD KEEP ITS MILLS RUNNING.

by Carl Gustav Hedberg. The contract was to last ten years, but was revoked soon after the plant's inauguration in 1814 due to disastrous management. The smelter had been inaugurated, but at a cost 45 times higher than expected and with iron production 40 times less than expected. Varnhagen was called back to mend the damage, now as the new director and responsible for the plant's renovation. In 1818, the Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, Brazil's first large iron mill, began operating.

It was a time of new ideas, especially for industrial autonomy in Brazil, which had been severely dependent on England until that time. Martim Francisco himself, one of the creators of the iron project at the Ipanema factory, became a strong advocate of liberal thinking, promoting ideas ranging from secular education to the end of foreign loans. Among his disciples was Rafael Tobias de Aguiar, a Sorocabano and financier of the steel mill and, in turn, the friend of another liberal, Diogo Feijó, who, besides being a priest, was a deputy, Minister of Justice, Senator and regent for the Empire.

Feijó and Martim Francisco found in Tobias de Aguiar a common thinker, since he had become an important spokesman for liberal ideas during the time he was a senator and during his two terms as president of the province of São Paulo (equivalent to today's governor). In Sorocaba, Tobias de Aguiar was an influential figure, accumulating positions at the Real Fábrica de Ferro and as tax collector on the mule trade. Plus, he was married to Domitila de Castro Canto e Melo, the Marquesa de Santos, formerly the favorite of Dom Pedro I.

It was no surprise that he and Diogo Feijó, leader of the revolt that broke out in Sorocaba in May 1842, were targeted in a counter-attack by the conservatives. They had declared the dissolution of a liberal-majority Legislature, alleging election fraud. Liberal uprisings sprang up around the country, but only Sorocaba and Barbacena in Minas Gerais took up arms. Soro-

caba was declared the new capital of the province of São Paulo, with Tobias de Aguiar placed in the position of president by the rebels.

The Sorocabanos came to meet the troops of Duque de Caxias in Campinas, but had to retreat, outnumbered both in men and weapons. Faced with failure, Tobias de Aguiar ordered that the entire population return to normal life while he fled to Rio Grande do Sul disguised as a tropeiro. That way, when the imperial troops entered Sorocaba, there would be no one with whom to fight. Thanks to this strategy, the city was spared and not a shot was fired. Only Tobias de Aguiar was arrested, on the top of Passo Fundo.

THE COTTON ERA

In the second half of the 19th century, Sorocaba had become one of the few cities in the interior of São Paulo devoid of any relevant agrarian elite. Unlike neighboring Itu, where sugar mills had built up overgrown houses and churches with gold-leafed altars, Sorocaba had grown by way of the mule market and iron production at the Ipanema mill, a merchant's town populated by tropeiros, peddlers, clerks and tailors. It was rich in its own way, but modest. There were sugar plantations in Sorocaba, but the crop that would thrive there would be cotton, cultivated since colonial times to be used in the handmade weavings that had developed for tropeiro trade.

The first initiative related to the Industrial Revolution took place in 1851 when Manoel Lopes de Oliveira installed the first mechanical steam looms in São Paulo State in Chácara Amarela. Like the handmade woven goods in the region, he used as his raw material the only cotton available there, the tree-grown variety. The mill manufactured the thick cloth used to make the clothes for slaves and the poorer population. His production spanned the entire production chain: it was able to gin, card, spin and weave cotton, producing 8 kg of fabric per day. It was

EM APENAS MEIA DÉCADA, A REGIÃO DO MÉDIO TIETÊ NÃO SÓ VIU A CHEGADA DOS TRILHOS COMO AINDA GANHOU DUAS FERROVIAS: A SOROCABANA E A ITUANA. AMBAS CORRENDO PARALELAS – E COMPETINDO ENTRE SI.

havam se desenvolvido às custas do comércio tropeiro.

A primeira iniciativa nos moldes da Revolução Industrial aconteceu em 1851, quando Manoel Lopes de Oliveira instalou na Chácara Amarela os primeiros teares mecânicos a vapor do estado de São Paulo. Assim como as tecelagens artesanais, usava como matéria-prima o único algodão disponível por ali, o arbóreo, neste caso destinado à fabricação dos panos grossos com que se confeccionavam as roupas dos escravos e da população mais pobre. Sua fábrica abrangia toda a cadeia produtiva: descaroçava, cardava, fiava e tecia o algodão, e chegou a produzir 8 quilos de tecido por dia. Mas não deixava de ser uma planta rudimentar, pois seu proprietário a montara sem a orientação de técnicos especializados, nem mão-de-obra preparada para operar as máquinas. Em poucos anos de funcionamento, os teares quebraram – não se sabe se foi pela inexperiência dos escravos que ali trabalhavam ou, segundo se conta, em decorrência de um motim dos escravos que teria culminado com a destruição do equipamento.

Mas a fábrica da Chácara Amarela foi uma experiência isolada. Sorocaba ainda esperaria três décadas para ver florescer uma indústria têxtil de fato. Nesse interim, no entanto, o algodão vicejou com força pelo vale, favorecido pela Guerra da Secessão nos Estados Unidos, deflagrada em 1862, que bloqueara os portos americanos e deixara sem algodão as tecelagens inglesas. Ciente de que já havia uma cultura algodoeira no interior de São Paulo, além das condições ideais de plantio, a Inglaterra, por meio da Associação de Suprimento de Algodão de Manchester, elegeu Sorocaba como a sua nova Louisiana, uma bela fonte de matéria-prima que não deixaria as máquinas pararem.

Como o algodão que aqui se plantava não era dos melhores, os ingleses trataram logo de enviar novas sementes, estas de algodão herbáceo, que chegaram ainda no ano de 1862. Os algodoeiros se espalharam sem demora, envolvendo todos os sorocabanos que tivessem à disposição uma foice, um machado

e uma enxada. Em 1864, a produção local somava 3 mil arrobas; dois anos depois, a safra bateu nas 27 mil arrobas. Com comprador garantido, o algodão logo tomou à frente na renda do município, superando inclusive a feira de muares, que já andava meio decadente em decorrência da chegada das estradas de ferro ao país. Podemos dizer que a Sorocabana, ao mesmo tempo em que contribuiu para o fim do tropeirismo, ajudou a fazer do algodão um ótimo negócio.

CHEGAM OS TRILHOS

A figura-chave por trás dessa virada foi um militar austro-húngaro, chegado a Sorocaba no ano de 1865 supostamente fugido de um assassinato. Chamava-se Majlaszky Lajos Mátyás, nome impronunciável em português que aqui acabou se convertendo em Luís Mateus Maylasky. Inteligente e ambicioso, Maylasky logo se tornou figura de destaque no comércio sorocabano, enriquecendo com a importação de máquinas descaroçadoras e a exportação de fibras de algodão. Foi um dos grandes incentivadores da cotonicultura em Sorocaba. Só faltava uma ferrovia para impulsioná-la ainda mais.

Itu já estava construindo a sua, e Maylasky chegou a ser convidado pelos proprietários da Estrada de Ferro Ituana a participar como acionista, junto com outros empresários sorocabanos. Maylasky, por sua vez, disse que só toparia entrar com a condição de que fosse feita uma extensão até Sorocaba. Os ituanos negaram, e Maylasky criou sua própria ferrovia: dois meses depois, estava fundada a Companhia Sorocabana. O dinheiro ele já tinha, angariado junto à elite algodoeira sorocabana. Só faltava a autorização do imperador, coisa que conseguiu quando propôs um trajeto que incluísse a fábrica de ferro em Ipanema, menina dos olhos de Dom Pedro II. As obras começaram em 1872 e o primeiro ramal ficou pronto em 1875: 111 quilômetros entre Sorocaba e São Paulo, até a atual estação Júlio Prestes. Um ano depois, inaugurava-se a extensão até a fábrica de ferro.

IN ONLY FIVE YEARS, THE MID-TIETÊ REGION SAW NOT ONLY THE ARRIVAL OF TRAIN TRACKS BUT BEGAN BEING SERVED BY TWO RAILWAYS: THE SOROCABANA AND THE ITUANA, WHICH RAN PARALLEL AND COMPETED WITH ONE ANOTHER.

a rudimentary plant, as Lopes de Oliveira had set it up with neither the guidance of specialized technicians, nor trained labor for operating the machines. After a few years of operation, the looms broke. The reason why is unknown, although explanations say it was either the inexperience of the slaves who worked there or because of a mutiny of the slaves culminating in destruction of the equipment.

But the Chácara Amarela factory was an isolated experiment. Sorocaba would still wait three decades before its textile industry flourished. In the meantime, however, cotton thrived in the valley, fueled by the Civil War in the United States, set off in 1862, which had blocked American ports and had left the English textile mills without cotton. Aware that there was an established cotton farming industry in São Paulo State which benefitted from ideal growing conditions, England's Cotton Supply Association of Manchester chose Sorocaba as its new Louisiana, a beautiful source of raw material that would keep its cotton mills running.

In 1862, the English sent herbaceous cotton seeds to Brazil in 1862 because it was of better quality. Any farmer with a sickle, axe and hoe in Sorocaba had access to them. In 1864 local production amounted to 3,000 *arrobas* (an *arroba* weighs a little over 15 kilograms); two years later, the harvest amounted to 27,000 arrobas. With a guaranteed buyer, cotton soon became the municipality's lead revenue producer, leading even the mule market, which had hit hard times since arrival of railroads in the country.

The Sorocabana Railway may have brought an end to mule trade, but it did help to make cotton into a great business.

THE RAILS ARRIVE

The key figure behind this change was an Austro-Hungarian military man named Majlaszky Lajos Mátyás, who arrived in Sorocaba in 1865, supposedly running away from a murder. Unpronounceable in Portuguese, his name was soon changed

to Luís Mateus Maylasky. Intelligent and ambitious, Maylasky soon became a prominent figure in Sorocaban business, getting rich by importing cotton gins and exporting cotton fibers. He was one of the main instigators of cotton farming in the municipality, and the only thing missing to drive it further was a railroad.

Itu had already laid its rails, and Maylasky had been invited to be a shareholder in the Ituana Railway together with other businessmen in Sorocaba. Maylasky said he would only buy in if an extension were laid to Sorocaba. The Ituanos refused, and Maylasky decided to make his own railroad: two months later, the Companhia Sorocabana was founded. He already had the money, raised among the local cotton elite. He only needed authorization of the Emperor, which he gained when he proposed a route that would include the ironworks in Ipanema, Dom Pedro II's personal favorite. Rails began being laid in 1872 and the first section was ready in 1875: 111 kilometers connecting Sorocaba to today's Júlio Prestes Station in São Paulo. A year later, the link to the ironworks was inaugurated.

In merely half a decade, the Mid-Tietê region had become home to two separate railways—parallel to one another and, of course, competing. In order to avoid conflict of interest, areas of interest were established at the time for each railway. The Ituana was supposed to carry commerce and production from the left bank of the Rio Tietê, and the Sorocabana would take care of the right bank of the Rio Paranapanema. But the dispute continued for many years and was only resolved when Rio de Janeiro banker Francisco de Paula Mayrink assumed Maylasky's position as President.

Mayrink headed the fusion of the two companies in 1892, when they were physically joined in the city that today carries his name, Mairinque. Renamed the União Sorocabana e Ituana, the new company grew as service provider for the coffee industry in the state, which had taken the place of the old sugarcane

APÓS A DECADÊNCIA DA FEIRA DE MUARES, SOROCABA TORNOU-SE UMA CIDADE INDUSTRIAL, DONA DE UMA PAISAGEM TOMADA POR CHAMINÉS E FUMAÇAS, CONHECIDA NO PAÍS COMO A “MANCHESTER PAULISTA”.

Em apenas meia década, portanto, a região do Médio Tietê não só viu a chegada dos trilhos como ainda ganhou, numa tacada só, duas ferrovias. Ambas correndo paralelas – e, é claro, competindo entre si. Para evitar o conflito de interesses, estabeleceram-se na época áreas de influência para cada uma: a Ituana se encarregaria de escoar o comércio e a produção proveniente da margem esquerda do Tietê, enquanto a Sorocabana se ocuparia da margem direita do rio Paranapanema. A disputa, porém, continuou por muitos anos, e só foi resolvida depois que o banqueiro carioca Francisco de Paula Mayrink assumiu o lugar de Maylasky na presidência.

Foi Mayrink quem promoveu a fusão das companhias em 1892, quando passaram a se entroncar na altura da cidade que hoje leva seu nome, Mairinque. Rebatizada como União Sorocabana e Ituana, a nova companhia deu prosseguimento à gana expansionista, agora seriamente empenhada em facilitar o escoamento da produção cafeeira paulista, que crescia no lugar dos antigos canaviais. Foram construídas extensões até Itararé, rumo ao Paraná, e também Botucatu, na direção do Mato Grosso, inclusive rasgando terras virgens, na esperança de povoá-las. A visão unicamente desenvolvimentista, no entanto, não foi suficiente para cobrir os investimentos na expansão da rede, e a União Sorocabana e Ituana acabou decretando falência em 1903.

Quem assumiu a companhia foi o governo federal, que depois a vendeu ao estado de São Paulo, que por sua vez a arrendou a um grupo americano, o mesmo por trás da Madeira-Mamoré, em Rondônia. Nas mãos desse grupo, liderado pelo empresário Percival Farquhar, a chamada Sorocabana Railway Company deveria permanecer por 60 anos, mas o contrato foi rescindido após uma década, em 1919, pelo descumprimento de algumas cláusulas. Mais uma vez, os trilhos da Sorocabana voltaram ao controle do governo estadual, desta vez para viver aqueles que foram seus anos de ouro, com grande expansão da rede – incluindo um tão esperado ramal até Santos –, compra de novas locomotivas e me-

lhorias na estrutura. Em 1929, foi criado inclusive um sistema de ensino profissionalizante para os ferroviários, a Escola Profissional Mixta de Sorocaba, que acabou servindo de modelo aos cursos que seriam criados mais tarde pelo Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial).

A “MANCHESTER PAULISTA”

Por volta dessa época, início do século 20, a Sorocabana havia se tornado também uma via importante para o transporte daquilo que se convertera na maior fonte de renda do município de Sorocaba, os tecidos. A Real Fábrica de Ferro fechara suas portas em 1895 e a feira de muares fizera sua última edição dois anos depois. No lugar, crescera uma próspera indústria têxtil, em decorrência dos negócios bem-sucedidos com o algodão. Sorocaba era agora uma cidade industrial, dona de uma paisagem tomada por chaminés e fumaças, conhecida em todo o país como a “Manchester Paulista”.

A primeira fábrica fora fundada em 1882 por um comerciante português, Manoel José da Fonseca, que fizera fortuna com um estabelecimento comercial no centro, a Loja do Sol. Chamou-se Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte, erguida às margens do córrego Supiriri, bem ao lado dos trilhos da Sorocabana. Diferentemente da experiência anterior, na Chácara Amarela, a planta fora equipada com as máquinas a vapor mais avançadas daquele tempo. Fonseca também não trabalhava com escravos: abolicionista, preferia contratar mão-de-obra assalariada. A própria Sorocaba, inclusive, era uma cidade de alma não-escravagista: no Natal de 1887, cinco meses antes da Lei Áurea, a Câmara Municipal declarou livres todos os escravos.

Em 1890, mais duas fábricas têxteis começariam a ser construídas na região. Uma era a Santa Rosália, administrada pelos alemães George Oetterer e seu genro Frank Speers, com capital fornecido por Francisco de Paula Mayrink, o mesmo da ferrovia Sorocabana. A outra ficava mais afastada do centro, precisamente

FOLLOWING THE DECLINE OF THE MULE TRADE, SOROCABA BECAME AN INDUSTRIAL CITY, ITS SKYLINE DOMINATED BY CHIMNEYS AND SMOKE, KNOWN ACROSS THE COUNTRY AS “MANCHESTER PAULISTA”.

fields. Rails were laid to Itararé, toward Paraná, and also to Botucatu, in the direction of Mato Grosso. The hope was to settle virgin territory, but development alone wasn't enough to pay for investments in growth of the railway network and the União Sorocabana e Ituana ended up declaring bankruptcy in 1903.

The federal government took over the company, later selling it to the state of São Paulo. The state then leased rights to an American group, the same one that was running the Madeira-Mamoré Railway Rondônia. Under direction of entrepreneur Percival Farquhar, the Sorocabana Railway Company was to run for 60 years, but the contract was rescinded in 1919 after just ten years due to failure to meet contractual requirements. Once again, the Sorocabana's rails were being run by the state government, and would have its golden age of expansion, including even the long-awaited line to Santos, new locomotives and improved infrastructure. In 1929 a technical job training school was even created, the Escola Profissional Mixta de Sorocaba, which would later serve as model for courses created by SENAI (the National Industrial Job Training Service).

“MANCHESTER PAULISTA”

At the turn of the 20th century, the Sorocabana Railway had also become an important means of transport for what would become the largest source of revenue for the municipality of Sorocaba: textiles. The Real Fábrica de Ferro had closed its doors in 1895 and the mule market had been held for the last time two years later. In their place, a prosperous textile industry would grow, result of the successful cotton trade. Sorocaba was now an industrial city, its skyline dotted with chimneys and smokestacks, known across the country as the “Manchester Paulista”.

The first factory had been founded in 1882 by a Portuguese businessman, Manoel José da Fonseca, who had made his fortune with a shop downtown called the Loja do Sol. The plant was called the Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte,

raised on the banks of Supiriri creek alongside the tracks of the Sorocabana. Unlike the previous experiment in Chácara Amarela, this factory was equipped with the most modern equipment available at the time. Fonseca also didn't use slaves; he was an abolitionist and preferred to work with salaried staff. Sorocaba itself was, in essence, not a slave-based city. On Christmas 1887, five months before the emancipation law was passed, the City Council declared all slaves in the city freemen.

Construction would begin on two more textile mills in 1890. One was Santa Rosália, run by the German George Oetterer and his son-in law, Frank Speers. Capital behind the industry came from the Sorocabana Railway's Francisco de Paula Mayrink.

The other was farther out of town on an old farm called Cachoeira do Votorantim, named for a waterfall located there whose name in Tupi means “big white foam”. The Banco União had bought the farm to establish a printing plant for *chita* fabric [a colorful flower print traditional to Brazil], which later began weaving fabric. And a third textile mill would be built that decade, the Santa Maria, created in 1892.

Both this and the Santa Rosália mill would be purchased at the start of the 20th century by Englishman John Kenworthy who, together with the Alvejaria, Tinturaria e Estamparia São Paulo [a bleaching, dyeing and printing plant] which he already owned, led to Sorocaba's first textile conglomerate, the Companhia Nacional de Estamparia (CNE). Kenworthy would built yet a fourth mill in 1913, Santo Antônio, the last of Sorocaba's large textile mills. Together, the four factories had some 2,500 looms and over 3,000 employees.

With this, Sorocaba had five large mills in the first decades of the 20th century, heavy players in what was already the state's largest inland industrial center, favored by its proximity both to the railroad and also the Rio Sorocaba, whose white water stretches allowed for the construction of hydroelectric plants. Aside from the textile mills, by the 1930s, the city also

NO FIM DO SÉCULO 19, SOROCABA JÁ ERA UMA CIDADE COM FORTE ACENTO COSMOPOLITA. HAVIA PORTUGUESES, ALEMÃES, ITALIANOS, SÍRIO-LIBANESES, MAS SOBRETUDO ESPANHÓIS, CONCENTRADOS DO OUTRO LADO DO RIO.

nas terras de uma antiga fazenda de nome Cachoeira do Votorantim, batizada em função de uma queda d'água próxima, que em tupi significa "grande espuma branca". A fazenda havia sido adquirida pelo Banco União com a intenção de montar uma estampanaria de chitas, mais tarde estendida à fabricação de tecidos. Aquela década assistiria ainda à constituição de uma terceira planta têxtil, a Santa Maria, criada em 1892.

Tanto esta quanto a Santa Rosália seriam compradas no começo do século 20 pelo inglês John Kenworthy, que, somadas à Alvejaria, Tinturaria e Estampanaria São Paulo, que ele já possuía, dariam origem ao primeiro conglomerado têxtil de Sorocaba, a Companhia Nacional de Estampanaria (CNE). Kenworthy montaria ainda uma quarta planta em 1913, a Santo Antônio, a última das grandes fábricas de tecido sorocabanas. Juntas, as quatro tinham cerca de 2500 teares e mais de 3 mil funcionários.

Sorocaba chegava, assim, às primeiras décadas do século 20, com cinco grandes tecelagens, figuras de proa naquilo que já era o maior parque industrial do interior de São Paulo, favorecido pela proximidade com a estrada de ferro e, também, com o rio Sorocaba, cujos trechos encachoeirados permitiam a construção de usinas hidrelétricas. Além das fábricas de tecidos, a cidade contava, por volta dos anos 1930, com plantas produtoras de carroças, calçados, chapéus, doces, bebidas, óleos, móveis, ferramentas agrícolas (na Metalúrgica Nossa Senhora Aparecida, a primeira depois do fechamento da fábrica de Ipanema) e, a partir de 1936, também de cimento – um desdobramento da experiência do Banco União na fazenda de Votorantim.

Naquela altura já não havia mais banco nenhum: a empresa falira durante a Primeira Guerra Mundial e fora arrematada pelo italiano Nicolau Scarpa e pelo português Antônio Pereira Inácio, que em 1918 criariam a Fábrica Votorantim S/A. Scarpa depois venderia sua parte a Pereira Inácio, que por sua vez transmitiria, aos poucos, o comando da empresa a seu genro, um engenheiro de minas pernambucano de nome José Ermírio de Moraes. Foi

dele a iniciativa de estender os negócios da Votorantim à produção de cimento, com a inauguração da Fábrica Santa Helena – apenas o primeiro passo daquele que se tornaria um dos maiores grupos industriais do país.

NOVOS SOTAQUES

Para atender às necessidades da indústria, era natural que a cidade também se modernizasse. A luz elétrica chegou junto com o século 20: no ano de 1900, durante a Festa do Divino, as ruas de Sorocaba se iluminaram pela primeira vez, graças à instalação de uma pequena usina movida a lenha pelos irmãos Lacerda, nos fundos de um sobrado do Largo do Rosário. Era um sistema um tanto rudimentar no início, que só melhoraria de fato com a inauguração de uma hidrelétrica no rio Sorocaba, em 1907. Essa mesma usina foi vendida quatro anos depois à potência energética da época, a São Paulo Tramway, Light and Power Company (por apelido "Light"), responsável por levar a cabo a construção daquela que seria uma das primeiras represas do país.

Em maio de 1914, depois de outros cinco anos de trabalho na serra de São Francisco, 12 quilômetros de canos levaram água pela primeira vez a Sorocaba, ligados diretamente ao manancial da represa de Itupararanga. As mesmas águas também passaram a acender as 548 lâmpadas existentes em Sorocaba na época, além de iluminar parte da cidade de São Paulo. Nos últimos dias de 1915, os primeiros bondes elétricos começaram a circular pela cidade. Das 5 da manhã às 10 horas da noite.

Nesse momento Sorocaba já era, além de moderna e industrial, uma cidade com forte acento cosmopolita, em parte proporcionada pelos cerca de 2 mil operários que participaram da construção da hidrelétrica de Itupararanga, muitos deles estrangeiros, em parte pelos imigrantes que haviam começado a se instalar na cidade no final do século 19. Havia portugueses, alemães, italianos, sírio-libaneses, mas sobretudo espanhóis,

AT THE END OF THE 19TH CENTURY, SOROCABA HAD BECOME A COSMOPOLITAN CITY. ITS POPULATION INCLUDED PORTUGUESE, GERMANS, ITALIANS AND SYRIAN/LEBANESE, BUT MOSTLY SPANIARDS, WHO LIVED IN A COLONY ON THE OTHER SIDE OF THE RIVER.

had companies manufacturing cargo wagons, footwear, hats, candy, beverages, oil, furniture, farm tools (at the Metalúrgica Nossa Senhora Aparecida, the first to open after the Ipanema ironworks was closed) and, starting in 1936, cement, a development on the Banco União's Votorantim farm.

At that point, there was no longer any bank; the company had been closed during World War I and bought by Italian Nicolau Scarpa and Portuguese Antônio Pereira Inácio who in 1918 created the Fábrica Votorantim S/A. Scarpa would later sell his share to Pereira Inácio, who would in turn gradually turn control of the company over to his son-in-law, the Pernambuco mine engineer named José Ermírio de Moraes. It was this man who grew Votorantim's activities to include cement production when he inaugurated the Santa Helena factory, the first step toward becoming one of Brazil's largest industrial groups.

NEW ACCENTS

Modernization was Sorocaba's natural reaction to meet the needs of its industries. Electric power arrived together with the 20th century: during the Pentecost Festival in 1900, the city's streets were illuminated for the first time, thanks to the installation of a small wood-powered power plant by the Lacerda brothers in the back yard of a two-story house on Largo do Rosário. It was as a fairly rudimentary system at the beginning that would improve only with the inauguration of a dam on the Rio Sorocaba in 1907. This hydroelectric plant was sold four years later to the largest power company at the time, the São Paulo Tramway, Light and Power Company (popularly known as "Light") which was responsible for building what would be one of Brazil's first reservoirs.

In May of 2014, after another five years of work in the São Francisco mountains, 12 kilometers of pipe carried water to Sorocaba for the first time, directly connected to the Itupararanga Reservoir. The same water would power the 548 light bulbs in

Sorocaba at the time, aside from illuminating a good part of São Paulo city. In the last days of 1915, the first electric trolley cars began running throughout the city from 5:00 in the morning until 10:00 at night.

At this time Sorocaba was already a cosmopolitan city aside from being modern and industrial. Many of the 2,000 workers participating in construction of the Itupararanga hydroelectric plant were foreigners, and some were immigrants who had settled in the city at the end of the 19th century. There were Portuguese, Germans, Italians and Sírio-Lebanese, but mostly there were Spanish, who had settled across the river in Além-Ponte and Vila Hortênsia, where they farmed onions and potatoes and also worked in the factories. The first record of Spaniards arriving in Sorocaba dates to 1885, the year the first immigrant arrived to work on the farm that would lend its name to the borough: Além-Ponte. Many others came later, thousands in fact, who little by little made their homes near to the today's Avenida Nogueira Padilha, where lots of land would become houses, shops and cultural centers like the famous Cine Teatro Alhambra movie theater. In the 1930s, it had already become Brazil's largest Spanish colony.

Another large contingent of immigrants were the Japanese, the first of whom, Nabek Shiroma, arrived in Sorocaba from Okinawa in 1918. Unlike the Spaniards and other immigrants, the Japanese worked almost exclusively with agriculture, avoiding the factories. They grew oranges and kept shops. For a long time, they owned most of the stands in the Municipal Market. It was no accident that the Japanese community built its monument, the Clock Tower, near to the Market, inaugurated in 1954 in honor of the city's tricentennial.

FOOTBALL AND MIRACULOUS CURES

The industrial growth also brought, along with the influx of immigrants, the birth of professional sports in the city. An initia-

NA IGREJA DO NOSSO SENHOR DO BONFIM DAS ÁGUAS VERMELHAS, JOÃO DE CAMARGO TECEU UMA AMÁLGAMA ESPIRITUAL QUE ERA A TRADUÇÃO DA SOCIEDADE SOROCABANA DA ÉPOCA.

concentrados do outro lado do rio, nos bairros de Além-Ponte e Vila Hortênsia, onde se dedicavam a cultivar cebolas e batatas, além de trabalhar nas indústrias. O primeiro registro da vinda de espanhóis a Sorocaba data de 1885, ano de chegada do primeiro imigrante, que viera trabalhar na fazenda que justamente daria origem ao bairro de Além-Ponte. A ele se seguiram outros tantos, milhares na verdade, que aos poucos foram se estabelecendo nas adjacências da atual avenida Nogueira Padilha, onde as terras loteadas dariam origem a casas, comércios e centros culturais, como o célebre Cine Teatro Alhambra. Na década de 1930, já constituíam a maior colônia espanhola do Brasil.

Outro grande contingente de imigrantes foram os japoneses, cujo primeiro representante, Nabek Shiroma, chegou a Sorocaba em 1918, proveniente de Okinawa. Diferentemente dos espanhóis e de outros estrangeiros, os japoneses praticamente não foram trabalhar na indústria: concentraram-se na atividade agrícola, em particular no cultivo de laranjas, e no comércio. Durante muito tempo, foram os donos de grande parte das bancas do Mercado Municipal. Não por acaso, foi próximo ao mercado que a comunidade nipônica construiu aquela que é a grande marca física de sua presença em Sorocaba, a Torre do Relógio, inaugurada em 1954 por ocasião do tricentenário de fundação da cidade.

FUTEBOL E CURAS MILAGROSAS

O crescimento industrial também favoreceu, além do afluxo de imigrantes, o florescimento do esporte profissional na cidade. Foi por iniciativa de um grupo de funcionários de duas fábricas, uma de arreios, outra de chapéus (estes egressos de uma equipe que existira anteriormente, o Club Athletico Chapeleiros), que nasceu, em setembro de 1913, nos fundos do Mosteiro de São Bento, a equipe que levaria o futebol sorocabano para todo o Brasil. Fundado como Sorocaba Athletic Club, o São Bento só receberia seu nome atual um ano depois, não se sabe se por causa do mosteiro

homônimo ou como homenagem ao São Bento paulistano, clube de grande sucesso na época.

A mudança para o Além-Ponte aconteceu em 1924, onde o São Bento instalou um gramado onde eram as terras de Quinzinho de Barros, ex-prefeito de Sorocaba. Nove anos depois, foi inaugurado o estádio Humberto Reale, casa oficial do São Bento durante cinco décadas, até que fosse concluída a construção do estádio municipal Walter Ribeiro. O antigo campo foi palco de algumas das maiores conquistas do Azulão, coincidente com a fase áurea do clube, em que integrou por vários anos consecutivos a Primeira Divisão do Campeonato Paulista (atual série A2). Um marco dessa época foi o amistoso contra o Nacional, campeão uruguaio, em cujo time jogavam alguns dos participantes da vitória na Copa do Mundo de 1950. Realizada em 1956 no Humberto Reale, quando o São Bento contava apenas três anos de profissionalização, foi a primeira partida internacional da cidade. Para orgulho dos sorocabanos, o Azulão terminou o jogo empatado em 2 a 2 com o Nacional.

Nem tudo era festa no Além-Ponte, porém. Como era de praxe nas grandes cidades industriais, os funcionários das fábricas costumavam se organizar não apenas em associações esportivas, mas também entidades políticas. Em Sorocaba não foi diferente: nas vilas operárias que cresceram em torno das indústrias e das ferrovias, surgiram, desde o fim do século 19, diversas ligas, círculos e sociedades destinadas a defender os interesses dos operários perante os empresários. Muitos eram imigrantes, particularmente italianos ou espanhóis, e sua grande maioria anarquistas, socialistas ou comunistas – fato que rendeu a Sorocaba o apelido de “Moscou paulista”. Um marco dessa luta foi a primeira greve geral da cidade, organizada em 1917 por iniciativa dos anarquistas. Por três dias, 10 mil operários paralisaram suas atividades.

Enquanto tudo isso ocorria na cidade, alvoroçada pela atividade industrial, um curioso fenômeno se desenrolava lentamente no bairro das Águas Vermelhas, que no começo do século 20 era

AT THE CHURCH CALLED NOSSO SENHOR DO BONFIM DAS ÁGUAS VERMELHAS, JOÃO DE CAMARGO WOVE TOGETHER A SPIRITUAL BLEND THAT REPRESENTED SOROCABAN SOCIETY AT THE TIME.

tive of a group of workers from two factories, one that made harnesses and another, hats (these left over from a team that had existed before, the Club Athletico Chapeleiros or Hatmakers' Athletic Club) which came into being in September 1913 behind the São Bento Monastery. The team would take Sorocaban football to all of Brazil. First named the Sorocaba Athletic Club, São Bento would only receive its current name a year later. It is not known if it was named after the monastery, or after São Paulo's São Bento club, which was very successful at the time.

In 1924, São Bento moved to Além-Ponte and made a playing field on the land that had belonged to Sorocaba's ex-Mayor, Quinzinho de Barros. Nine years later the Humberto Reale stadium was inaugurated, the club's official home field for five decades until the Walter Ribeiro municipal stadium was built. The old field was the stage for some of the greatest victories of Azulão (“Big Blue”), during its golden age when it ranked in the First Division of the Campeonato Paulista for many consecutive years (today's A2 series). A landmark of this era was the game against Uruguayan champion team Nacional. Some players that had played in the famous 1950 World Cup match were on the team at the time. Held in 1956 at Humberto Reale only three years after São Bento had become a professional team, it was the city's first international game. To the pride of the locals, Azulão tied the game 2 to 2 against Nacional.

But not all was fun and games in Além-Ponte. As happens in large industrial cities, factory workers would form not only sports clubs but also political organizations. Things were no different in Sorocaba: in the neighborhoods surrounding the factories and railways, a number of leagues, circles and societies had been forming since the end of the 19th century to protect the interests of factory workers. Many laborers were immigrants, especially Italians and Spanish and most were anarchists, socialists or communists—a fact that earned Soroca-

ba the nickname “Moscow Paulista”. One landmark of this fight was the city's first strike, organized in 1917 by the anarchists. For three days, 10,000 workers paralyzed industry.

While this was going on in the city, driven by industrial activity, a curious phenomenon was slowly coming to light in the Águas Vermelhas neighborhood, which at the start of the 20th century was still an uninhabited area far from downtown. There, the medium and ex-slave João de Camargo would, in 1906, have a mystical vision in which he received via the spirit of a boy named Alfredinho, the instruction to build a chapel to help sick people and those in need of spiritual orientation. Nhô João, as he came to be known, would hear voices telling him which plants and oils the person should use. Those who did swore they were healed.

Here, the Bom Jesus do Bonfim das Águas Vermelhas church became a prominent center for syncretic religion during the first half of the century. Here, Catholic saints, *candomblé orixás* and *Umbanda* entities [figures worshipped in African religions] were worshipped. Nhô João, as he was known, had woven a spiritual world that mixed traditions of Sorocaban Society at the time on one side, Catholicism of the white elite on the other with the African-Brazilian divinities that were worshipped in many black communities in the region. One of these communities, the quilombo de Cafundó, became a symbol of the resistance of Afro-Brazilian culture in the state of São Paulo.

According to local tradition, Cafundó came into being in 1866 when a local farmer set free a small group of slaves including the couple João Congo and Ricarda, to whom a plot of land was given. The Cafundó Community is said to have grown from their descendants who, even near to Sorocaba, spent much of the 20th century preserving their traditional farming methods, their mud and thatch homes, their religious ceremonies and their language – a curious dialect known as cupópia, derived from quimbundo, a Bantu dialect spoken in Angola. To-

NO INÍCIO DO SÉCULO 21, SOROCABA E CAMPINAS SE TORNARAM RESPONSÁVEIS POR UM TERÇO DO PIB INDUSTRIAL PAULISTA. SÓ SOROCABA CONGREGAVA MAIS DE 2 MIL FÁBRICAS.

ainda uma área desabitada e distante do centro. Ali, o médium João de Camargo, ex-escravo, tivera em 1906 uma visão mística, na qual teria recebido, do espírito de um menino de nome Alfredinho, a incumbência de construir uma capela para ajudar as pessoas doentes ou aquelas necessitadas de orientação espiritual. Nhô João, como ficara conhecido, dizia ouvir vozes que lhe indicavam quais plantas ou óleos a pessoa deveria usar. Quem usava, jurava que funcionava.

Nascia, assim, a igreja de Bom Jesus do Bonfim das Águas Vermelhas, que, ao longo da primeira metade do século, tornou-se um importante centro de devoção sincrética, onde se cultuavam santos católicos, orixás do candomblé e entidades da umbanda. Nhô João, como ficou conhecido, havia tecido uma amálgama espiritual que era a tradução da sociedade sorocabana da época: de um lado, o catolicismo da elite branca; do outro, o culto às divindades afro-brasileiras que se praticava entre as muitas comunidades negras da região. Uma dessas comunidades, o quilombo de Cafundó, tornou-se um símbolo de resistência da cultura afro-brasileira no estado de São Paulo.

Segundo conta a tradição local, Cafundó surgiu em 1866, quando um fazendeiro local libertou um pequeno grupo de escravos, entre eles o casal João Congo e Ricarda, a quem lhes foi dado um lote de terras. De seus descendentes é que teria surgido a comunidade de Cafundó, que, mesmo próxima a Sorocaba, atravessou parte do século 20 preservando seus modos tradicionais de produção agrícola, suas casas de taipa cobertas de sapé, seus cultos religiosos e seu modo de falar – um curioso dialeto conhecido como cupópia, derivado do quimbundo, língua do grupo banto falada em Angola. Hoje pertencente ao município de Salto de Pirapora, Cafundó tornou-se, em 2012, a primeira comunidade quilombola do Brasil a receber do Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) o direito ao uso da terra, o que lhes permite realizar atividades econômicas como a agricultura e a exploração de minérios

UM NOVO POLO INDUSTRIAL

Do ponto de vista econômico, Sorocaba chegou à metade do século 20 como um dos grandes polos industriais do estado. Nos anos 1960, sofreu o primeiro golpe. No então distrito de Votorantim, a vila operária que crescera em torno da fábrica de cimento se transformava numa cidade que exigia emancipação. E assim aconteceu: em 1963, nasceu o município de Votorantim, deixando Sorocaba sem uma de suas maiores fontes de arrecadação. Por sorte os ventos da modernização já davam as caras por ali, na forma de duas rodovias: a Raposo Tavares, construída nos anos 1950, e a Castelo Branco, inaugurada em 1968. A cidade continuava cumprindo seu destino como entroncamento de caminhos, agora estendido ao asfalto. Com as estradas, chegaram também os estímulos do governo estadual para a instalação de fábricas no interior do estado. Em Sorocaba, quem inaugurou essa nova fase foi a Fábrica de Aço Paulista (hoje Metso), instalada em 1969.

O resultado foi uma espantosa proliferação de indústrias ao longo dos anos 1970, sobretudo da área metalúrgica e de mecânica de precisão. Até 1975, mais de 70 novas fábricas haviam sido instaladas em Sorocaba, gerando mais de 30 mil novos postos de trabalho. As tecelagens da velha Manchester Paulista, antes uma das grandes fontes de renda, agora respondiam por apenas 20% do valor de produção do município. Sorocaba deixava lentamente de ser um centro têxtil para se transformar num importante polo metalúrgico – cinco séculos depois, a cidade voltava à sua origem, desabrochando novamente sua vocação mineral. Nos anos 1990, todas as grandes fábricas de tecidos sorocabanas já estavam desativadas, incapazes de sobreviver num mercado cada vez mais competitivo. Seus edifícios, felizmente, continuaram de pé, como importante testemunho da memória industrial da cidade, agora transformados em centros comerciais. A Santa Rosália deu lugar a um hipermercado, enquanto a Nossa Senhora da Ponte e a Santo Antônio se tornaram, juntas, o Pátio Cianê Shopping.

AT THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY, SOROCABA AND CAMPINAS PRODUCED A THIRD OF THE STATE GDP. THERE WERE 2,000 FACTORIES LOCATED IN SOROCABA ALONE.

day it is part of the municipality of Salto de Pirapora and in 2012 became the first quilombo community in Brazil to receive the right to use of their land from INCRA (the National Institute for Agrarian Reform). The status allows inhabitants to carry out economic activities like farming and mining.

A NEW INDUSTRIAL CENTER

From an economic point of view, Sorocaba was one of the state's largest industrial hubs by the middle of the 20th century. Then, in the 1960s, it took its first hit. In what was then called the Votorantim district, the villa of workers that had grown up around the cement factory had grown into a city demanding emancipation. And that is what happened: in 1963, the municipality of Votorantim was established, leaving Sorocaba without one of its main sources of tax revenue. Fortunately, the winds of modernization were blowing in the region, in the form of two new freeways: Raposo Tavares, built in the 1950s and Castelo Branco, inaugurated in 1968. The city carried on its tradition as crossroads, this time via asphalt. The new roadways brought with them governmental incentives for attracting industry to the inland of the state. In Sorocaba, the first to set up during this new phase was the Fábrica de Aço Paulista, today called Metso, in 1969.

The result was a startling proliferation of industries throughout the 1970s, especially in the fields of metalworking and precision mechanics. By 1975, over 70 new factories had been installed in Sorocaba, generating over 30,000 new jobs. The textile mills of old Manchester Paulista, once one of the major sources of revenue, now generated a mere 20% of the municipality's production value. Sorocaba slowly changed from being a textile center into being an important metalworks hub. Five centuries later, the city had gone back to its roots, revitalizing its mineral vocation. All the large textile mills had been shut down by the 1990s, unable to survive in an increasingly com-

petitive market. Their buildings fortunately remained standing as an important testimonial to the city's industrial memory, now transformed into commercial centers. Santa Rosália became a hypermarket and Nossa Senhora da Ponte and Santo Antônio together became the Pátio Cianê Shopping Center.

Another important factory that emerged during this new industrial wave was Sorocaba Refrescos, built in 1977 to produce Coca-Cola and other products made by the North American company. Eight years later, the same factory was bought by Refrescos Ipiranga, a company from Ribeirão Preto which Italian immigrant Maurílio Biagi had made into one of Brazil's first Coca-Cola franchises in 1948. First conceived of as a subsidiary of the Ribeirão Preto company, Sorocaba Refrescos ended up becoming an independent Coca-Cola manufacturer in Brazil in 1989, introducing a sort of diversity to Sorocaban industry of which people at the time were talking about but would only consume after the 1990s.

At the end of the 20th century, the trend started in the 1970s gained strength and speed, culminating in some 2,000 factories installed in Sorocaba today. A study carried out by Seade (the State Data Analysis Foundation) in 2013 found that Sorocaba and Campinas alone were responsible for one third of the state industrial GDP, result of a massive migration of multinational companies out of Greater São Paulo into these two municipalities during the first decade of the 21st century. The companies were drawn by cheaper land and logistics farther away from the daunting traffic in the capital. Companies such as Toyota, HP, Microsoft, General Motors, Kyocera and Sumitomo set up here, among others.

This trend in favor of industry was crowned in 2012 with the inauguration of the Sorocaba Technological Park, a 1.8 million square-meter complex north of the city destined for innovative projects which is becoming a new industrial district. It is a large conglomerate of laboratories installed by universities,

EM 2016, SOROCABA FOI POSICIONADA COMO UMA DAS MELHORES CIDADES DO BRASIL EM MATÉRIA DE SANEAMENTO. O RIO SOROCABA VOLTOU A SER HABITADO POR PEIXES, E ATÉ OS PESCADORES RETORNARAM.

Uma fábrica de grande relevância que surgiu nessa nova onda industrial foi a da Sorocaba Refrescos, implantada em 1977 para a produção de Coca-Cola e de outros refrigerantes da companhia americana The Coca-Cola Company. Oito anos depois, essa mesma fábrica foi adquirida pela Refrescos Ipiranga, empresa de Ribeirão Preto que, em 1948, por iniciativa de um imigrante italiano, Maurílio Biagi, tornou-se uma das primeiras franqueadas da The Coca-Cola Company no Brasil. Inicialmente concebida como uma filial da companhia ribeirão-pretense, a Sorocaba Refrescos acabou se tornando, em 1989, um fabricante independente da Coca-Cola no Brasil, introduzindo no cenário industrial sorocabano uma diversidade que naquela época já se anunciava, mas que só se consumaria a partir dos anos 1990.

No final do século 20, o movimento iniciado nos anos 1970 ganhou força e velocidade, culminando com o número de cerca de 2 mil fábricas instaladas atualmente em Sorocaba. Um estudo realizado pelo Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados) em 2013 detectou que Sorocaba e Campinas, sozinhas, eram responsáveis por um terço do PIB industrial paulista, resultado de uma migração maciça de multinacionais da Grande São Paulo para esses dois municípios na primeira década do século 21, estimuladas pela busca de terrenos mais baratos e de uma logística menos dependente dos engarrafamentos paulistanos. Daí a presença, em Sorocaba, de fábricas como as da Toyota, da HP, da Microsoft, da General Motors, da Kyocera e da Sumitomo, entre muitas outras.

Esse movimento em favor da indústria foi coroado em 2012 com a inauguração do Parque Tecnológico de Sorocaba, um complexo de 1,8 milhão de metros quadrados ao norte da cidade destinado a projetos de inovação, semente do que está se tornando uma nova zona industrial. É um grande conglomerado de laboratórios instalados por universidades, institutos de pesquisa e empresas onde técnicos se dedicam exclusivamente ao desen-

volvimento de produtos e serviços que, nos próximos anos, terão grande impacto nas nossas vidas, sobretudo no que se refere à qualidade de vida. Um berçário de novidades tecnológicas, por assim dizer.

Enquanto isso, do outro lado da cidade, outro núcleo de tecnologia de ponta nascia no aeroporto, em torno da pista de pouso. Ali, dezenas de oficinas e hangares constituem o que ficou conhecido como a maior “cidade-dormitório” para aeronaves do Brasil. “Dormir”, no caso, diz respeito ao tempo em que os aviões passam ali recebendo os reparos necessários, seja uma nova pintura, seja um conserto no motor. Só no ano de 2015, cerca de 40 mil aeronaves – de monomotores a grandes jatos – aterrissaram no Polo Aeronáutico de Sorocaba para obter manutenção. Isto faz de Sorocaba o maior centro de aviação executiva da América do Sul.

RIO LIMPO, ÁREAS VERDES

Entretanto, como todo crescimento econômico acelerado, houve sacrifícios. E quem mais sofreu, no caso, foi o rio Sorocaba. Até a década de 1950, era comum encontrar dourados, bagres, piabas e piracanjubas entre os peixes, o que possibilitava animados campeonatos de pesca. Com a rápida proliferação das indústrias, somada ao crescente processo de urbanização da cidade, o que se viu foi um declínio veloz das condições de vida do rio, ao ponto de, em abril de 1978, a população sorocabana testemunhar a pior morte em massa de peixes dos últimos anos, em que centenas deles amanheceram boiando no rio. O que deveria ser um aviso terminou sendo ignorado, e o rio Sorocaba chegou aos anos 1990 recebendo 37 toneladas diárias de esgoto doméstico, das quais apenas 13% eram tratadas. Em contrapartida, as fábricas tratavam quase a totalidade do esgoto que produziam.

Em 1997, o SAAE (Serviço Autônomo de Água e Esgoto) deu início ao programa de despoluição, resultando na instalação de 28 quilômetros de tubulação de esgoto nas duas margens do rio,

IN 2016, SOROCABA WAS RATED ONE OF BRAZIL'S BEST-EQUIPPED CITIES FOR PUBLIC SANITATION. THE RIO SOROCABA ONCE AGAIN BECAME POPULATED BY FISH, AND EVEN THE FISHERMEN RETURNED.

research institutes and companies where technicians dedicate themselves exclusively to the development of products and services that will have great impact on our lives in coming years, especially in terms of quality of life. It is a nursery for new technology.

Meanwhile, on the other side of the city, another nucleus of leading edge technology came into being at the airport, surrounding the runway. There, dozens of shops and hangars make up what has become known as the largest “dorm-city” for aircraft in Brazil. Aircraft “sleep” here while they undergo repair, be it a paint job or engine repair. In 2015 alone, some 40,000 aircraft—ranging from individual prop planes to large jets—landed at the Sorocaba Aeronautical Center for maintenance, making Sorocaba the largest executive aviation center in South America.

CLEAN RIVER, GREEN SPACES

But accelerated economic growth meant sacrifices, and what most suffered in this case was the Rio Sorocaba. Until 1950s, wild fish were commonly found there like dourados, bagres, piabas and piracanjubas, and fishing championships were held on the river. As industries proliferated quickly and the city grew, the Sorocaba's condition declined until, in April 1978, the city's people would witness the worst mass die off of fish in recent years when hundreds were floating dead on the surface that morning.

What should have been taken as a warning sign was instead ignored, and by the 1990s, 37 tons of sewage was being dumped into the Sorocaba daily, only 13% of it treated. In contrast, the factories treated nearly all the runoff that they created.

In 1997, the SAAE (water and sewerage department) began a clean-up program by which 28 kilometers of sewer pipe was installed along the riverbanks, together with other improvements. Today 96% of the municipality is on the sewer system and 75% of all sewage is treated. The river is once again popu-

lated by fish and even the fishermen have returned to its banks. The recuperation was recognized by the Trata Brasil Institute which ranked Sorocaba among the 20 best cities in Brazil in an article on sanitation in 2016.

While the river was being cleaned up, new green spaces were multiplying throughout the city. In 2008, two parks were created: Kasato Maru, an homage to Japanese immigrants, and the Parque das Águas, which initially was contemplated as a holding pool for rainwater, but which soon became a center for culture and leisure. In 2014, the city got its first Botanical Gardens, called Irmãos Villas-Bôas, a 70,000 square-meter space located in a transition zone between the *Cerrado* and Mata Atlântica biomes and full of native species. Inside the gardens the City built a new attraction: a glass “palace” inspired by the Kew Gardens in London, similar to the ones in Petrópolis and Curitiba.

Another striking site founded in this new Sorocaban phase was the revitalization of the Quinzinho de Barros Zoo in 2004, one of the most important in Latin America. Created in 1968, the zoo is located in Villa Hydrangea on an estate donated by Quinzinho de Barros. The mud and thatch home, previously occupied by Liberal Revolution leader Brigadier Rafael Tobias de Aguiar, dates from the nineteenth century and was renovated to serve as new headquarters of the Sorocabano Historical Museum, established in 1954 to preserve the memory of the city. The entire green area around the museum, in turn, was dedicated to the animals - more than 300 species in total, 70% of which Brazilian fauna.

And the city's past as a community of tropeiros is preserved in a subtle way, showing itself on days when local festivals are celebrated. They include the congadas brought by African ancestors, the Cururu circles, a sort of singing duel which has composed one of the pillars of traditional caipira music; and the folia de reis, whose groups go from house to house at Christmas time singing, playing and collecting offerings.

SOROCABA É HOJE UM LUGAR ONDE O CRESCIMENTO ECONÔMICO E A MELHORA DA QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO ANDAM DE MÃOS DADAS.

além de outras melhorias. Hoje 96% do município está ligado à rede de esgoto, e 75% do que é produzido recebe tratamento. O rio Sorocaba, por sua vez, voltou a ser habitado por peixes, e até os pescadores retornaram, com suas varas, à marginal. A volta por cima foi reconhecida pelo Instituto Trata Brasil, que em 2016 posicionou Sorocaba entre as 20 melhores do Brasil em matéria de saneamento.

Enquanto o rio ficava cada mais vez limpo, novas áreas verdes também se multiplicaram pela cidade. Em 2008, foram criados dois parques: o Kasato Maru, uma homenagem aos imigrantes japoneses, e o Parque das Águas, inicialmente pensado como uma bacia de contenção da água das chuvas, mas que logo se tornou um polo de cultura e lazer. Em 2014, a cidade ganhou seu primeiro Jardim Botânico, o Irmãos Villas-Bôas, um espaço de 70 mil metros quadrados situado numa área de transição entre o Cerrado e a Mata Atlântica, repleta de espécies nativas. Com o jardim, Sorocaba ganhou também um novo cartão-postal: um palacete de cristal inspirado no de Kew Gardens, em Londres, modelo também usado em Petrópolis e Curitiba.

Outro exemplo marcante dessa nova fase sorocabana foi a revitalização, em 2004, do zoológico Quinzinho de Barros, um dos mais importantes da América Latina. Sua criação se deu em 1968, quando passou a ocupar uma área na Vila Hortênsia que pertencia ao político que lhe emprestou o nome, e antes dele ao brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, líder da Revolução Liberal. Na ocasião, a casa de taipa oitocentista onde ambos viveram também foi reformada para servir de nova sede ao Museu Histórico Sorocabano, criado em 1954 para preservar a memória da cidade. Toda a área verde em torno do museu, por sua vez, foi destinada aos bichos – mais de 300 espécies no total, das quais 70% pertencem à fauna brasileira.

E, por falar em memória, vale lembrar que o passado tropeiro continua conservado em certa medida, compondo uma espécie de museu vivo sutil, quase imperceptível, em que as peças se en-

contram espalhadas pela cidade e seus subúrbios, dando as caras quase que exclusivamente em dias de festa. Isto inclui as congadas de herança africana; as rodas de cururu, um tipo de desafio cantado que constitui um dos pilares da música caipira; e a folia de reis, cujos grupos passam de casa em casa na época do Natal cantando, tocando e recolhendo oferendas. O próprio artesanato tropeiro também resiste, encarnado na confecção de facas, de cestaria e daquilo conhecido como “traia”, o conjunto de apetrechos usados na montaria das tropas. Nem o comércio de mulas morreu de todo – ainda existe, nos arredores da cidade, um Centro de Treinamento de Muares, destinado à compra, venda e adestramento de mulas.

E é curioso pensar que, mesmo um pouco caipira em sua essência, Sorocaba também é sede de um importante Museu de Arte Contemporânea, instalado em 2011 num edifício anexo à antiga estação ferroviária da Sorocabana. Justo onde a cidade construiu uma página importante de seu passado, o acervo composto por mais de 400 obras produzidas a partir do final do século 20 parece apontar diretamente para o futuro. Esta é a Sorocaba do presente: uma cidade onde os paradoxos se harmonizam e se completam. Um lugar onde o crescimento econômico e a melhora da qualidade de vida da população andam de mãos dadas. Quarta cidade mais populosa do interior paulista, Sorocaba é hoje um lugar onde as pessoas podem ir de bicicleta ao trabalho – por meio dos mais de 100 quilômetros de ciclovias, servidos por um sistema público gratuito de empréstimo de bicicletas – e, ao mesmo tempo, garantir uma vaga nas mais de 22 mil empresas instaladas na zona urbana.

Depois de ter sido bandeirante, tropeira, ferroviária e industrial, Sorocaba se prepara para atravessar o século 21 como a soma disso tudo, conjugando a memória de alguns dos mais importantes eventos da história do país com uma visão de futuro que poucas cidades sabem cultivar. Sorocaba alcançou a proeza de ser, ao mesmo tempo, jovem e antiga.

TODAY, SOROCABA IS A PLACE WHERE ECONOMIC GROWTH AND IMPROVED QUALITY OF LIFE FOR ITS POPULATION GO HAND IN HAND.

Traditional artisan work also survives, including knife making, basketry and what is known as “traia”, the paraphernalia used by mounted troops. Not even the mule market fully disappeared—on the outskirts of town there is a Muares Training Center for the buying, selling and training of mules.

It is curious to think that, even a little countrified in its essence, Sorocaba is also home to an important Contemporary Art Museum, established in 2011 in a building adjacent to the old Sorocabana railway station. In the same place where the city built an important part of its past, the collection composed of over 400 works produced after the end of the 20th century seems to point directly to the future. This is today's Sorocaba: a city where paradoxes work in harmony with and complete each other. A place where economic growth and improved quality of life for citizens go hand in hand. Inland Sao Paulo's fourth largest city, Sorocaba today is a place where people can ride their bikes to work on the over 100 kilometers of bike lanes supplied with a free public system of bikes for lending, while at the same time they can have jobs at the over 22,000 companies operating in the urban zone.

After being a city run by bandeirantes, muleteers, railways and then industry, Sorocaba is preparing itself to be, in the 21st century, a sum of all these professions. It is conjugating the memory of some of Brazil's most important moments in history with a vision of the future that few cities know how to cultivate. Sorocaba has achieved the prowess of being both young and old at the same time.

CIDADE INVISÍVEL

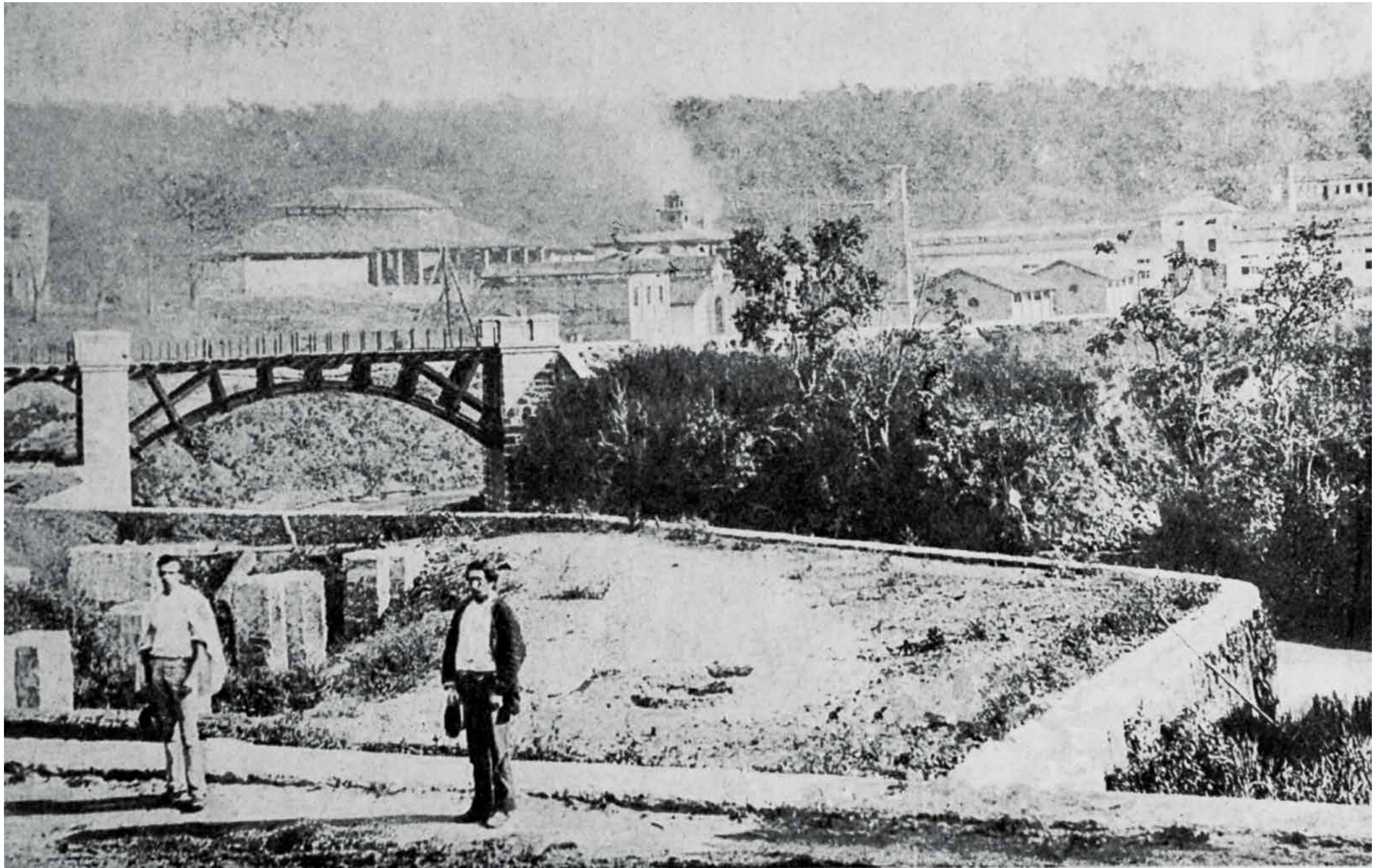
NO ENSAIO QUE VOCÊ VERÁ A SEGUIR, HÁ A PREOCUPAÇÃO EM MOSTRAR O PASSADO COM IMAGENS AINDA FIXADAS EM PRATA EM PAPÉIS FOTOGRÁFICOS QUE DATAM DE 1877 A 1970. ESSAS FOTOGRAFIAS CONTAM A HISTÓRIA DE UMA SOROCABA QUE HOJE SÓ EXISTE NO ACERVO DE MUSEUS OU NAS LEMBRANÇAS DOS MAIS ANTIGOS. PARA FAZER O CONTRAPONTO COM ESSE IMPORTANTE ACERVO, VALDEMIR CUNHA CAPTOU AS IMAGENS DA SOROCABA DE 2017 COM SEU SMARTPHONE. A PROPOSTA É MOSTRAR AS TRANSFORMAÇÕES QUE ACONTECERAM NESTA CIDADE NOS 140 ANOS QUE SEPARAM A FOTOGRAFIA MAIS ANTIGA E A MAIS ATUAL NESSE LIVRO.

INVISIBLE CITY

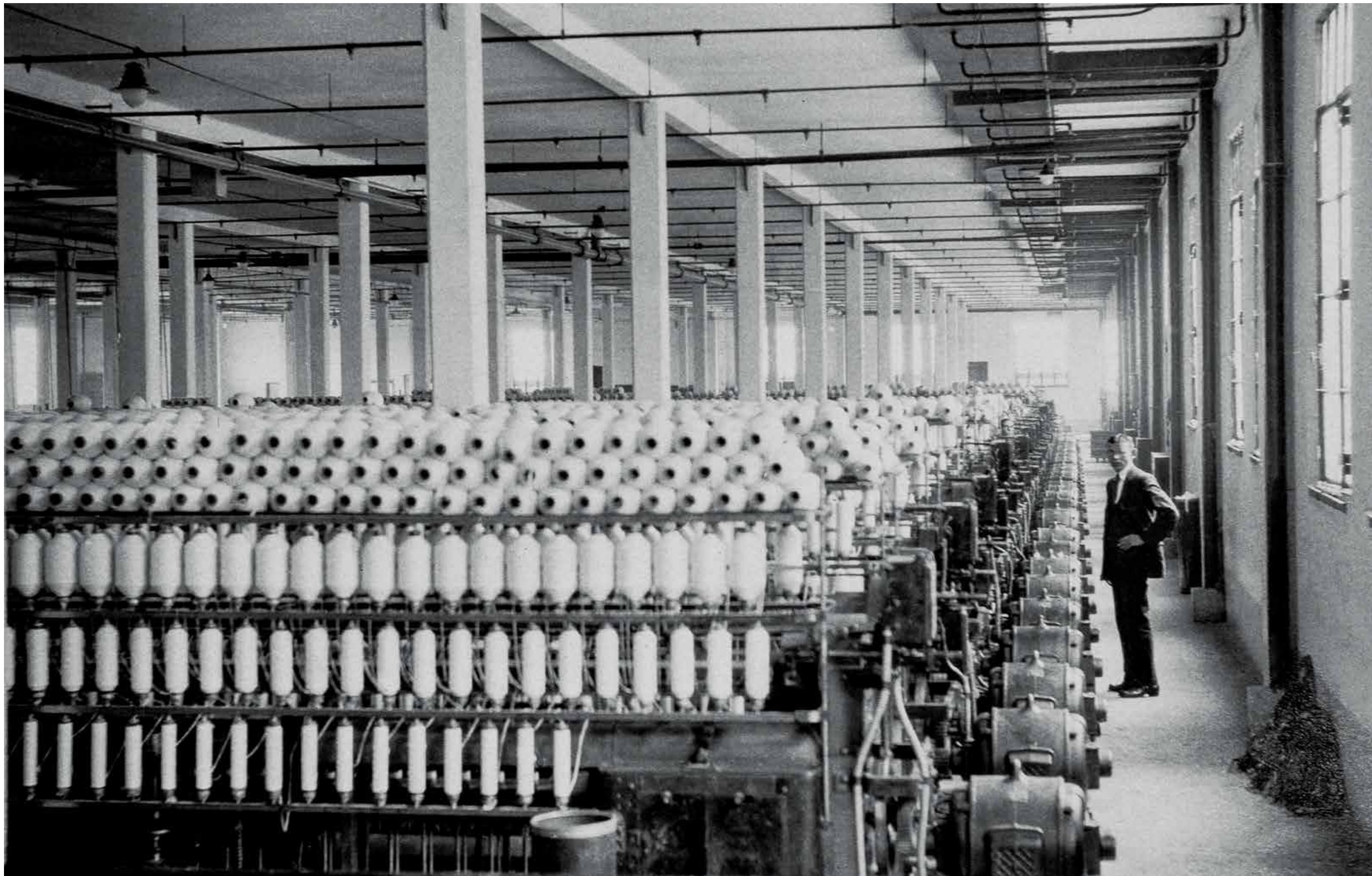
IN THE FOLLOWING PHOTO ESSAY, WE SHOWED THE PAST IN IMAGES FROM ORIGINAL DAGUERREOTYPE PHOTOS DATING FROM 1877-1970. THESE PHOTOS TELL THE STORY OF A SOROCABA THAT TODAY EXISTS ONLY IN MUSEUM COLLECTIONS OR IN THE MEMORIES OF THE ELDERLY. IN COUNTERPOINT TO THIS IMPORTANT COLLECTION, VALDEMIR CUNHA CAPTURED THE 2017 SOROCABA IMAGES ON HIS SMARTPHONE. THE INTENT IS TO SHOW THE TRANSFORMATIONS THAT HAPPENED IN THE CITY OVER THE 140-YEAR SPAN SEPARATING THE OLDEST AND NEWEST PHOTOS IN THIS BOOK.

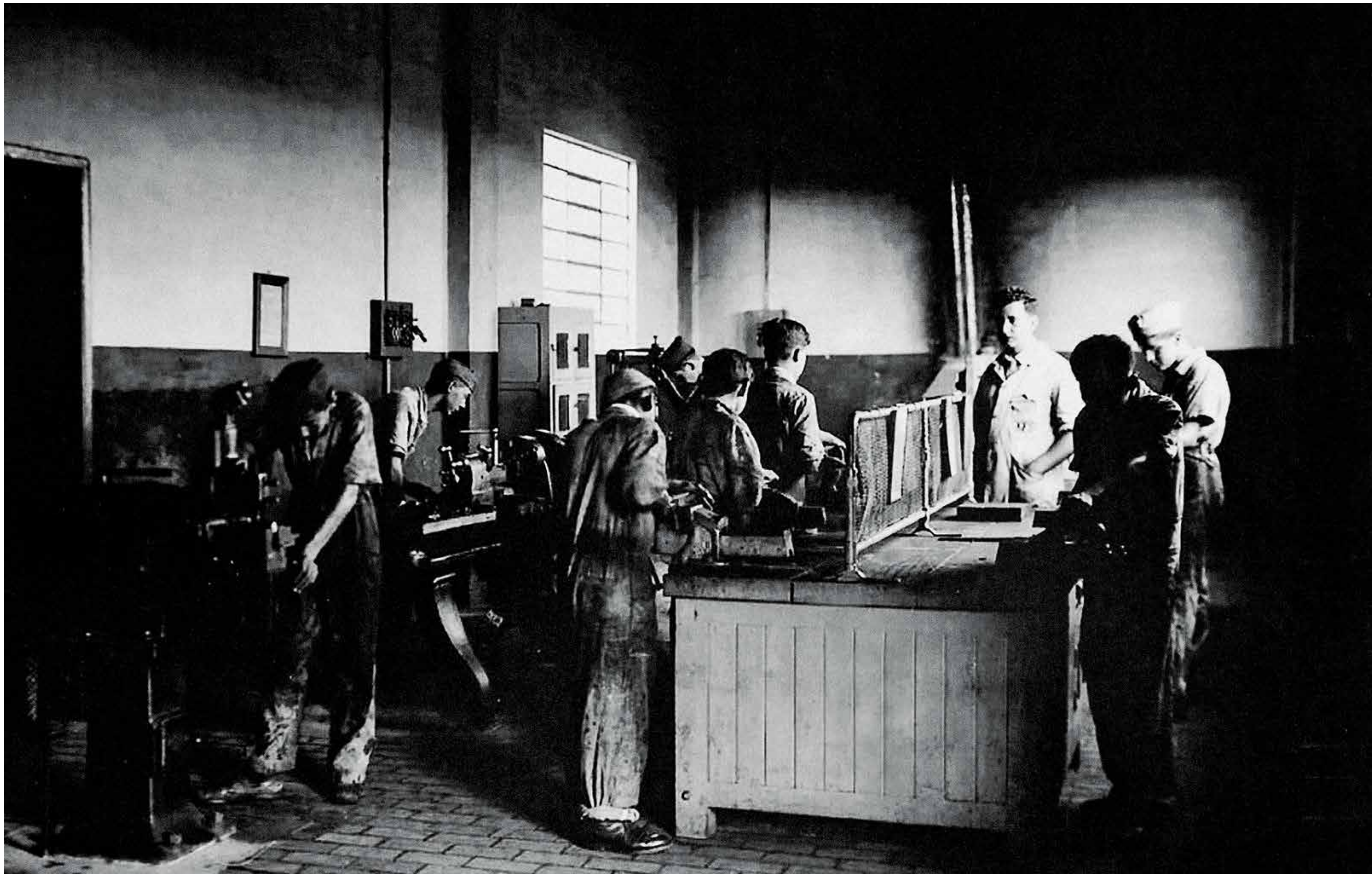






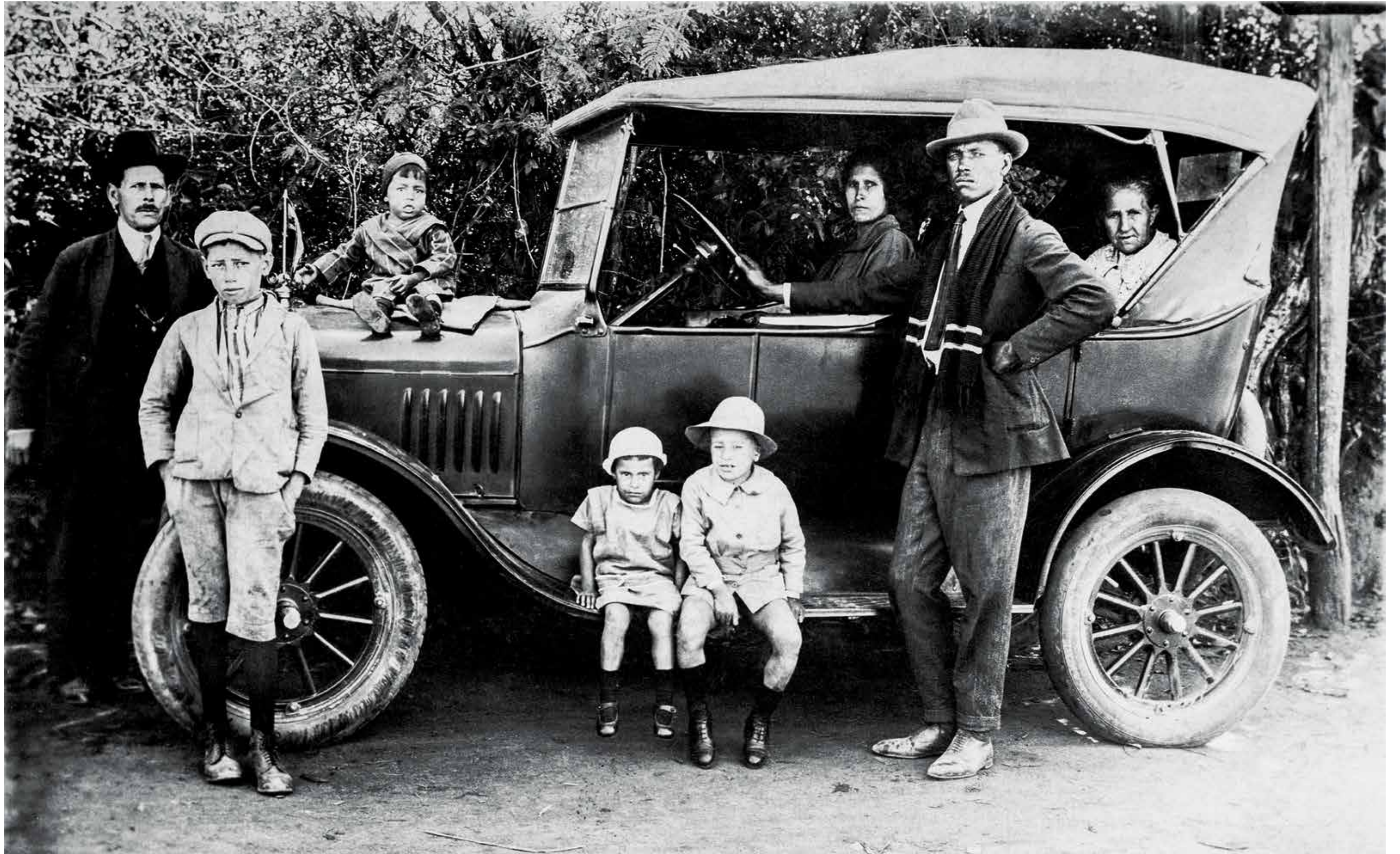


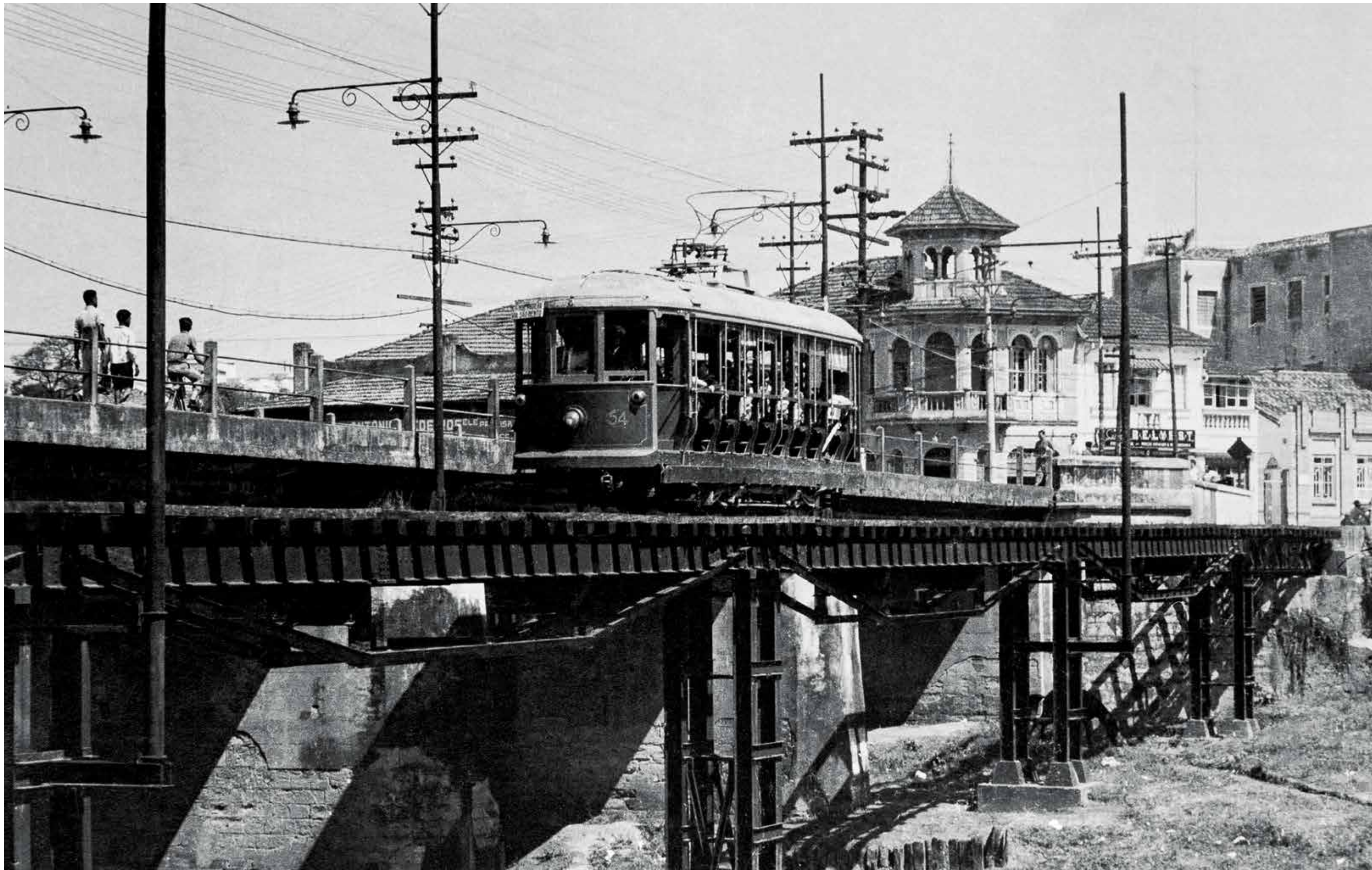


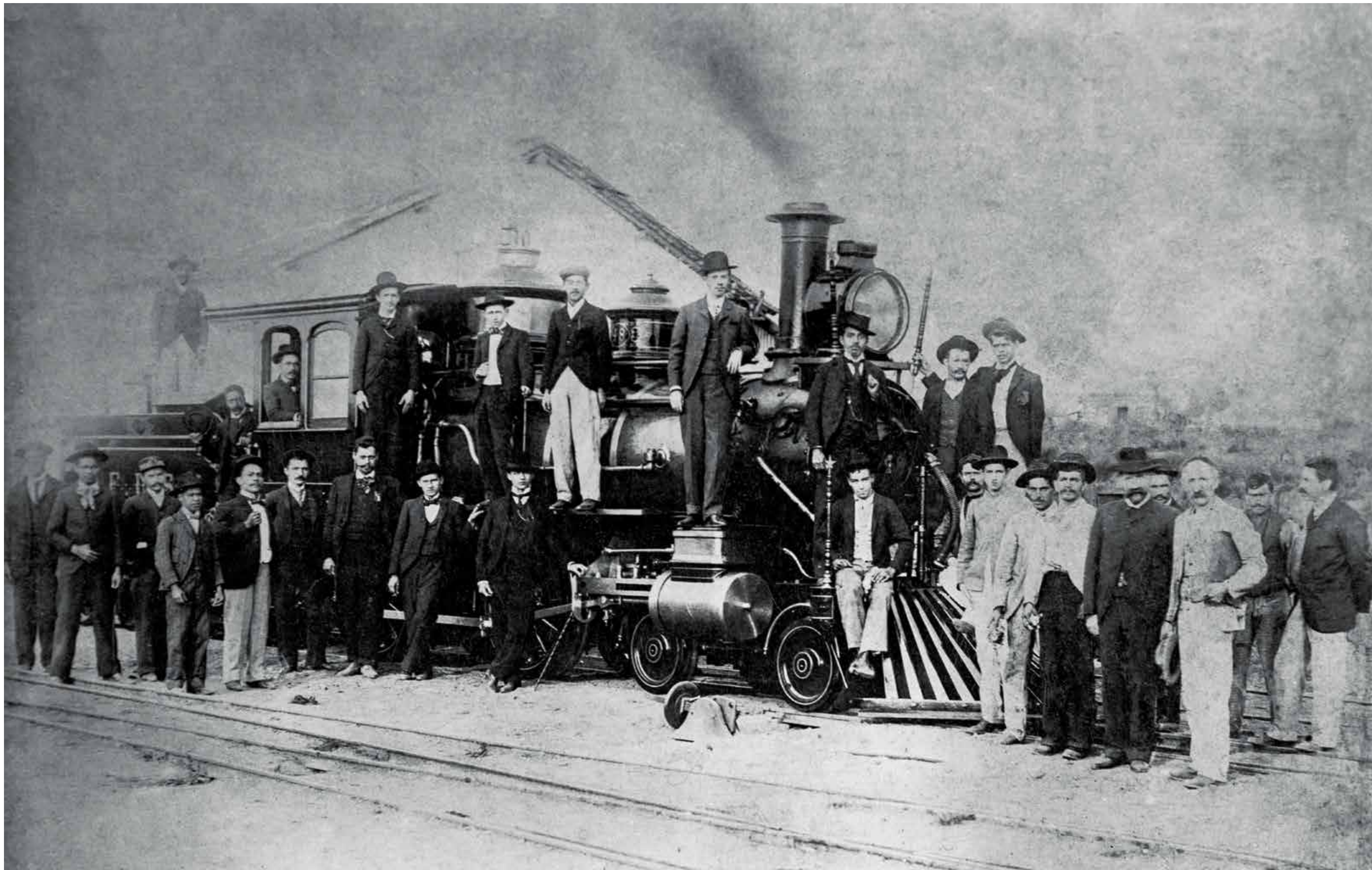


















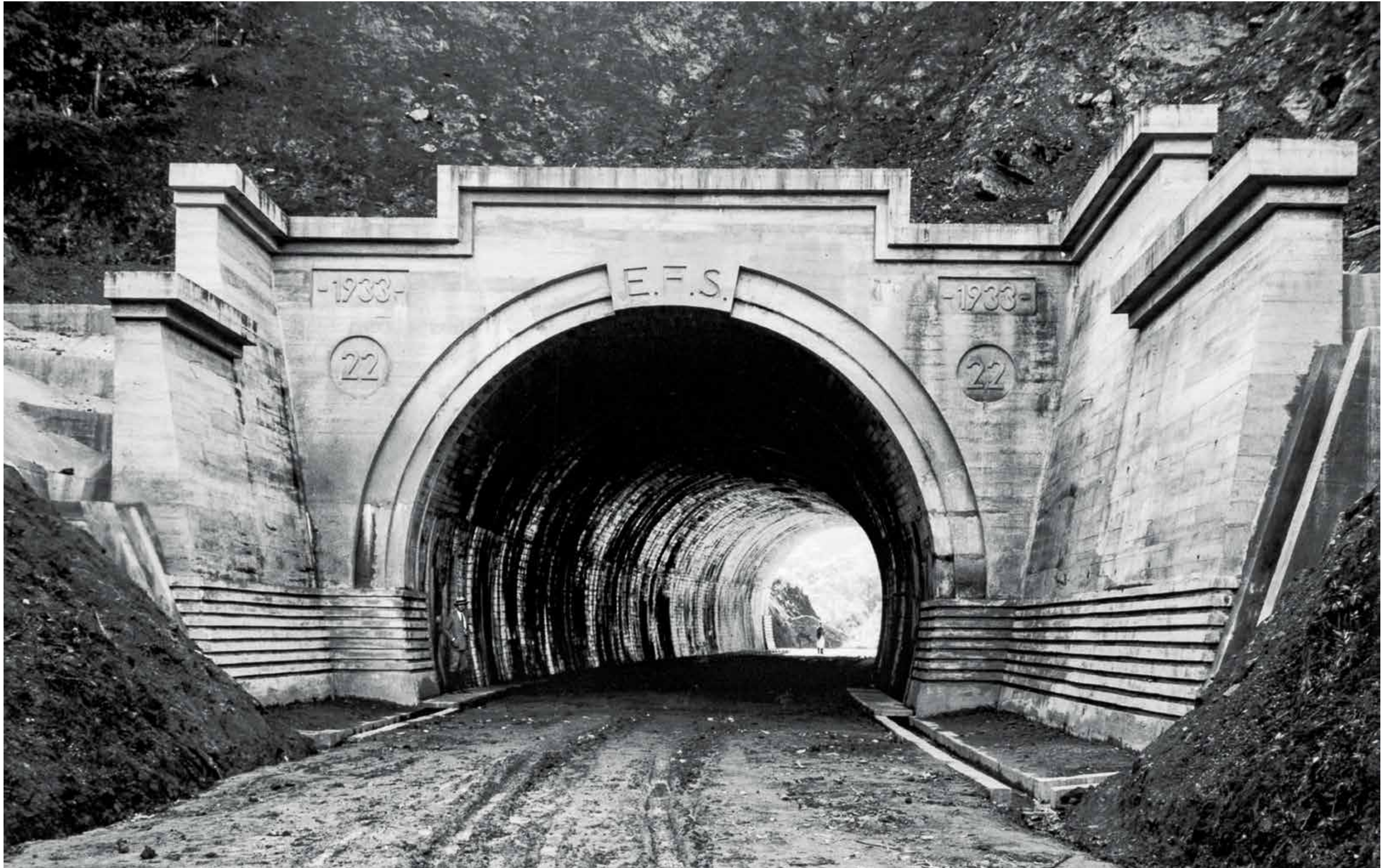








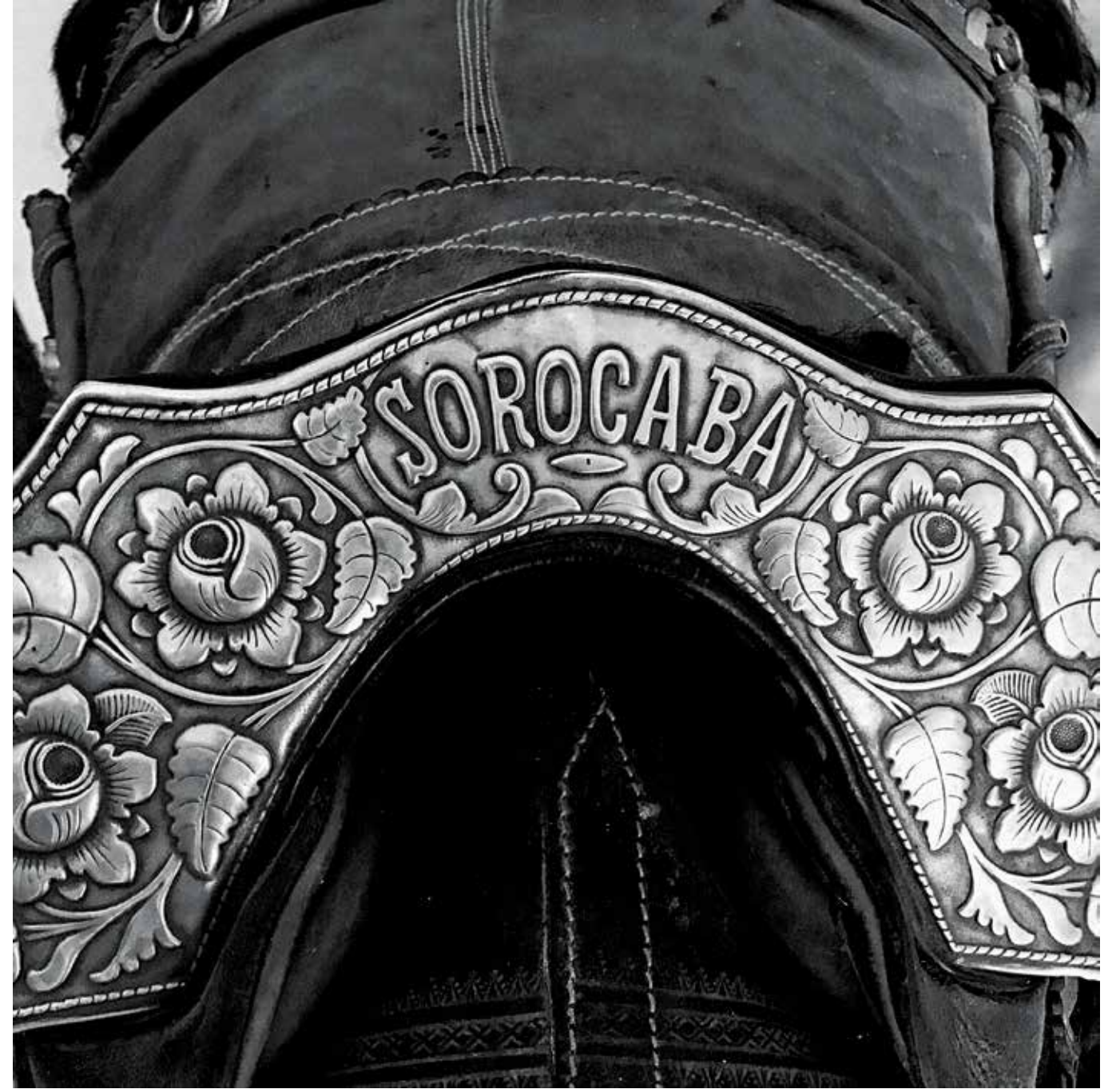




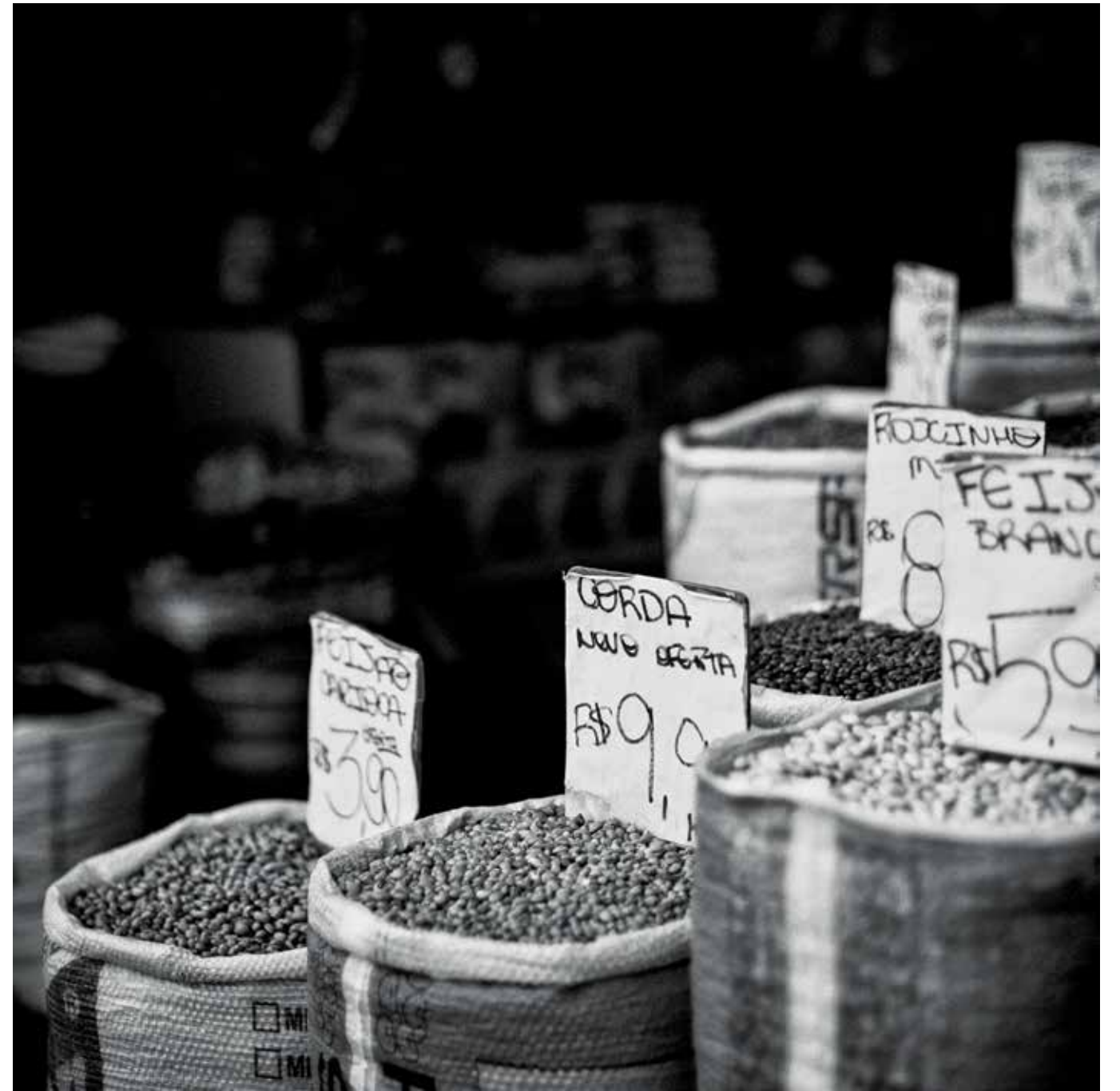












D PEDRO I I IMPERADOR

CONSTITU

PERPETUO



BRA

ACIONAL

DEFENSOR do

ZIL.



ACLAMACAO
da Maioridade de
S.Mo IMPERADOR

23 de Julho de 1829.

COROACAO

do
Mesmo Augusto Senhor

18 de Julho de 1841.

Sendo Ministro e Secretario
d'Estado dos Negocios da Guerra

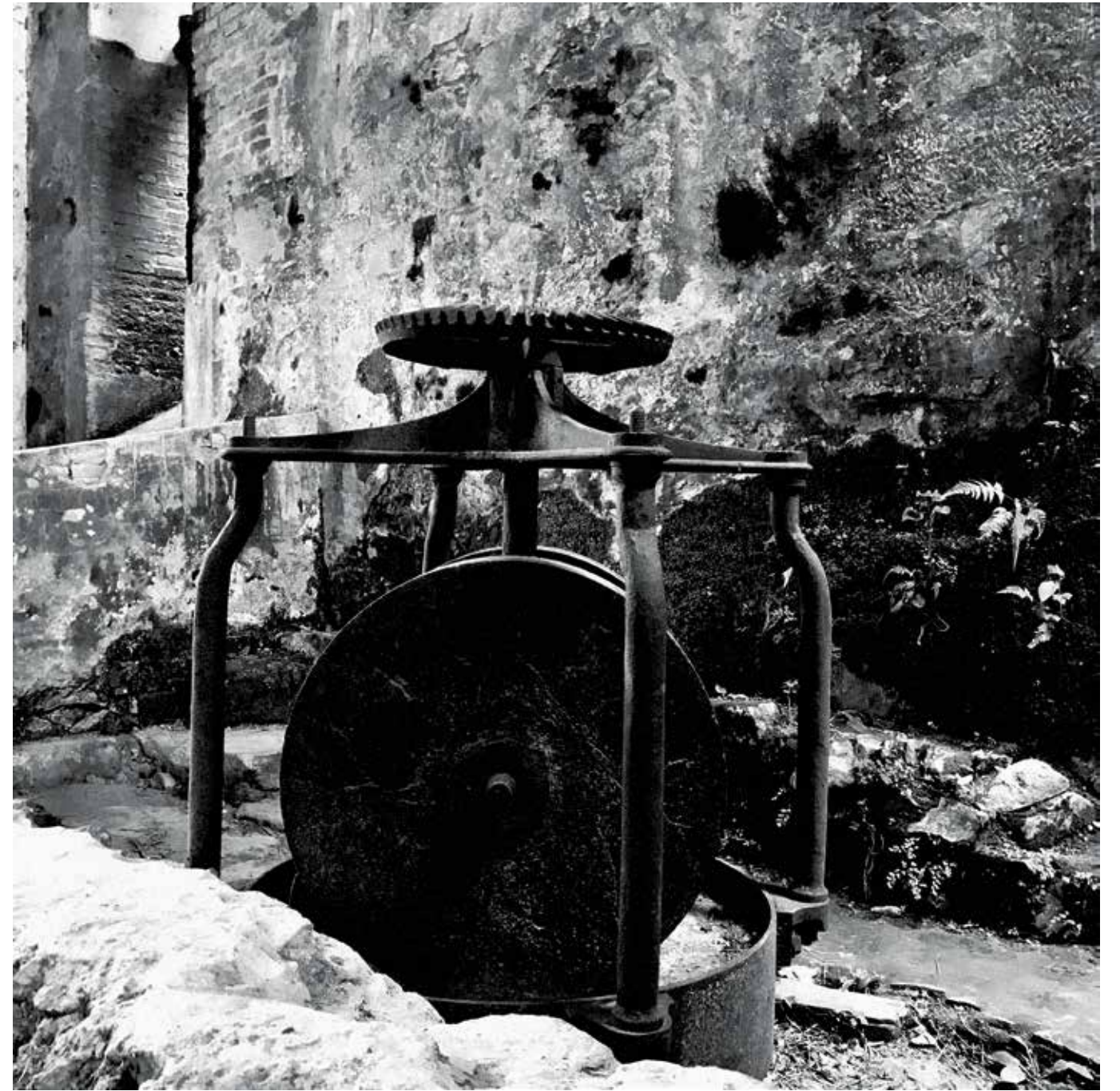
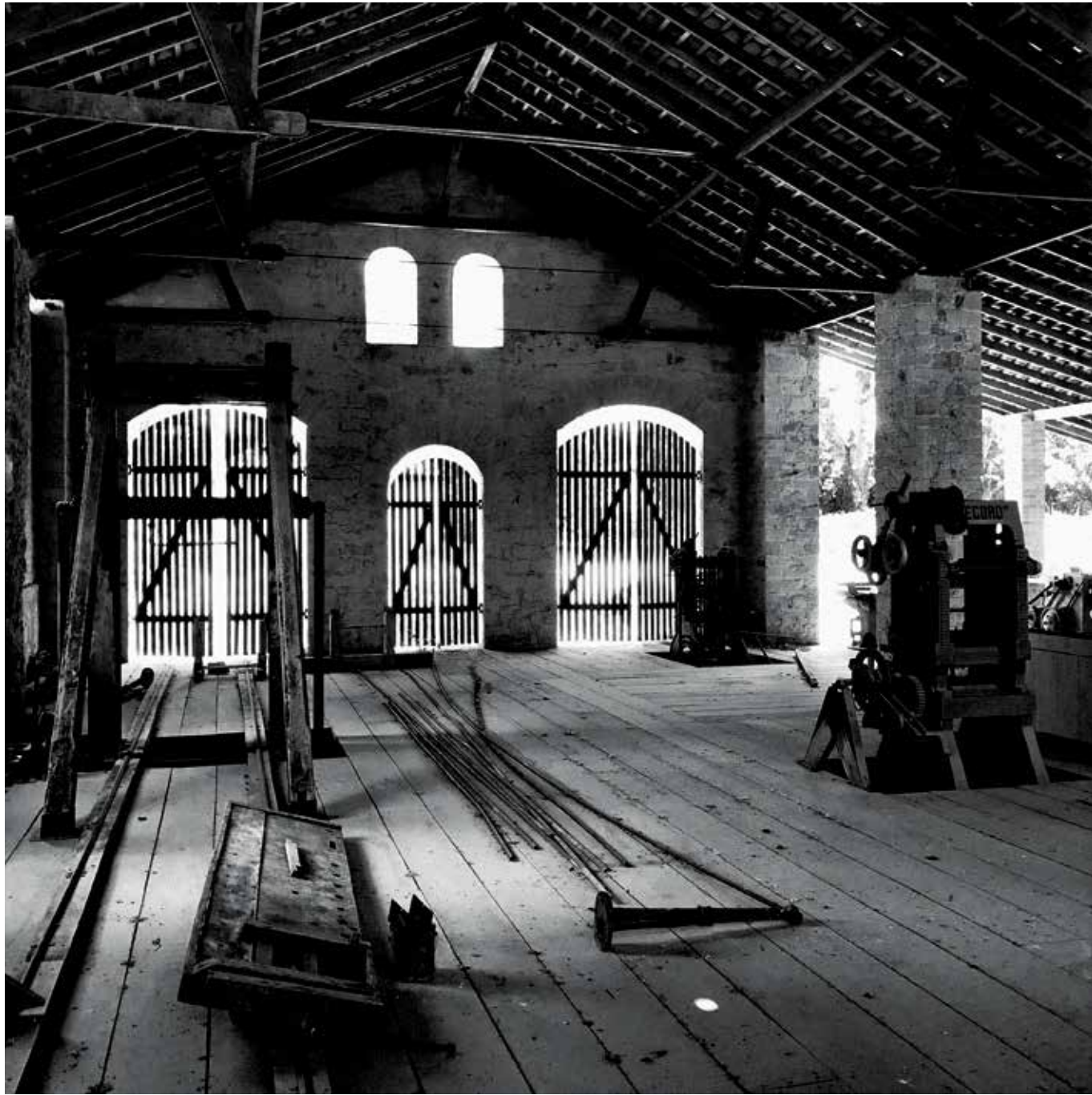
EX^{ta} S.^{ta} BRIGADEIRO

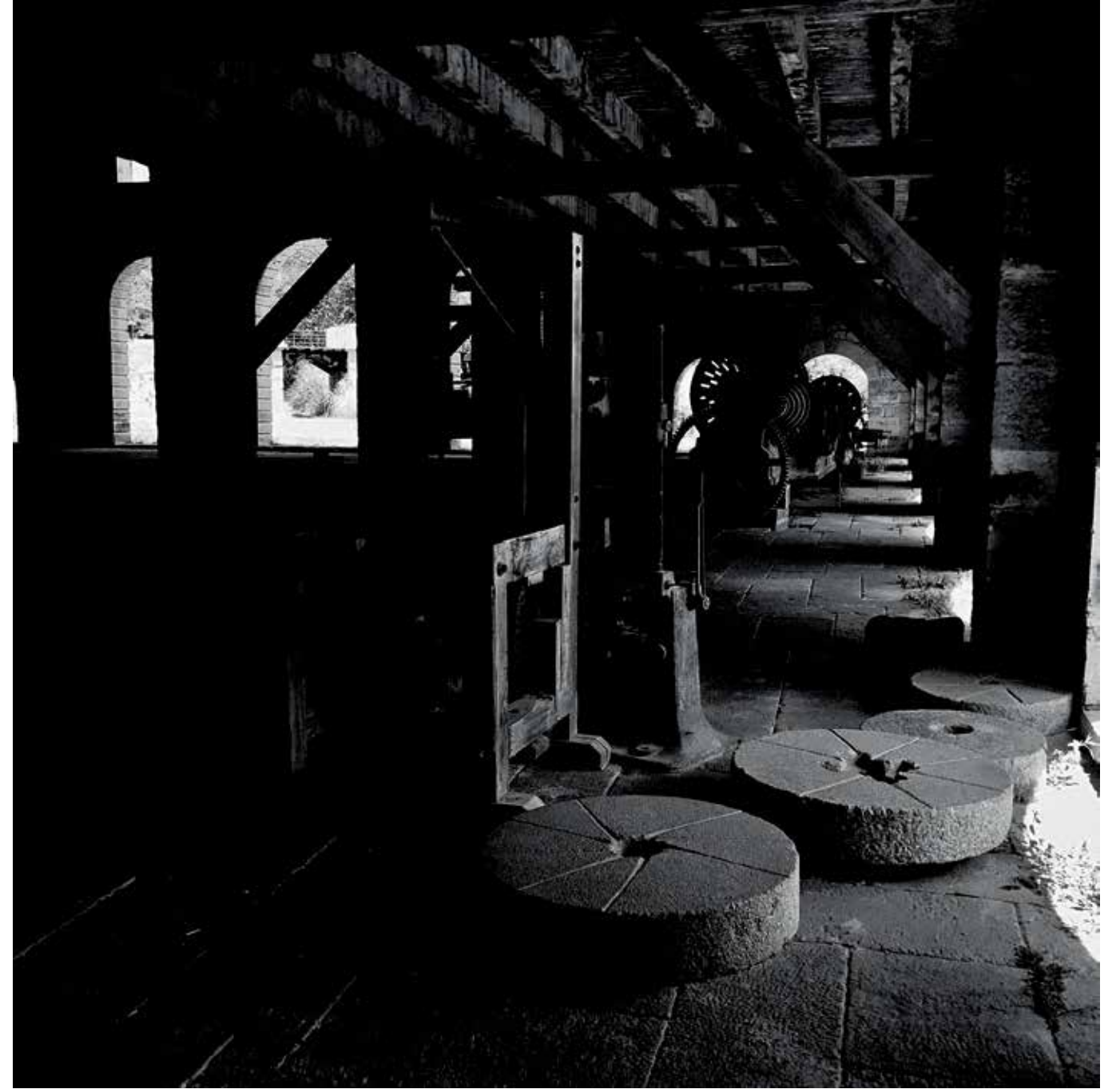
ANTERO JOZE FERR^{de} BRITO
Presidente da Provincia

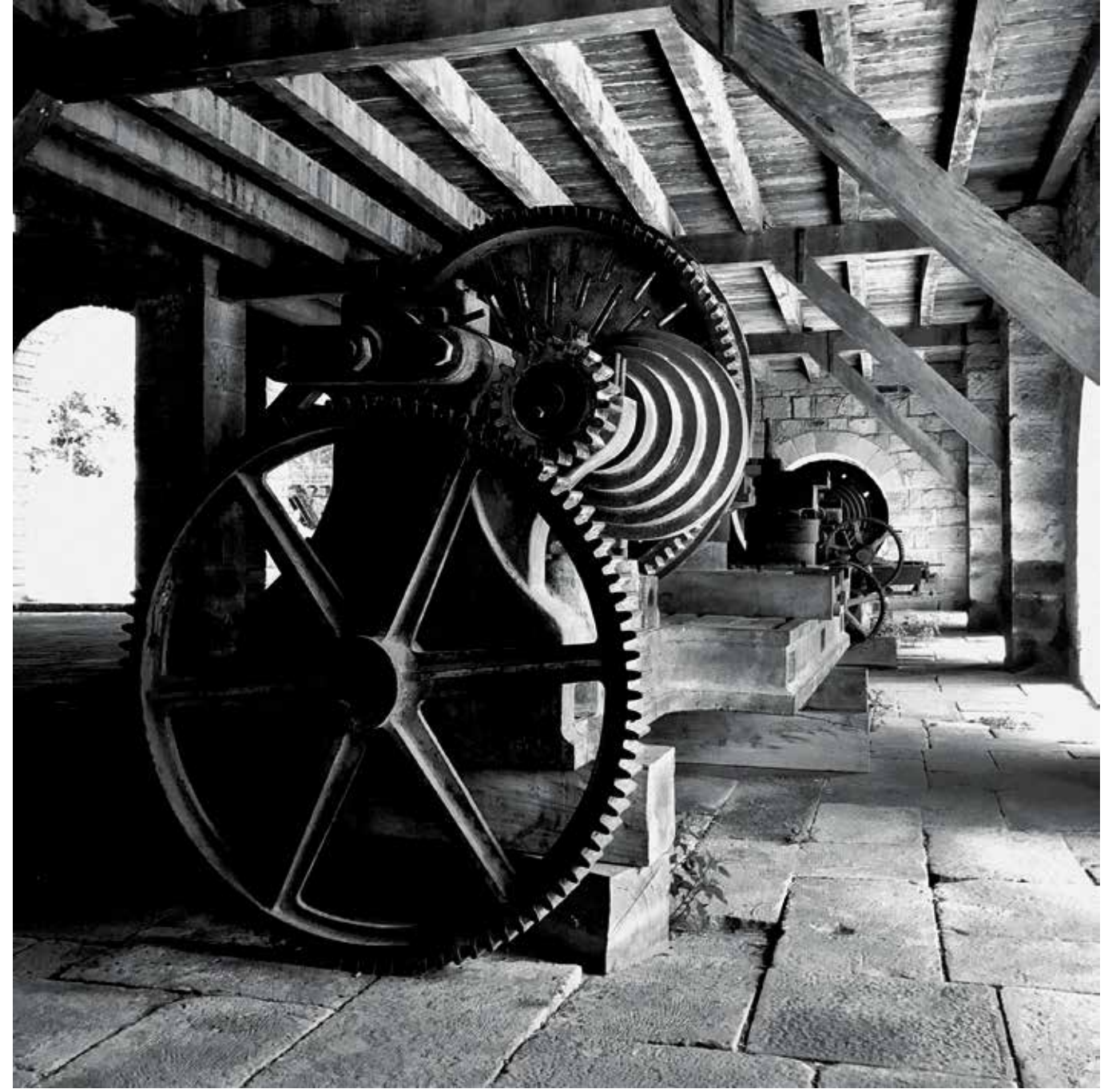
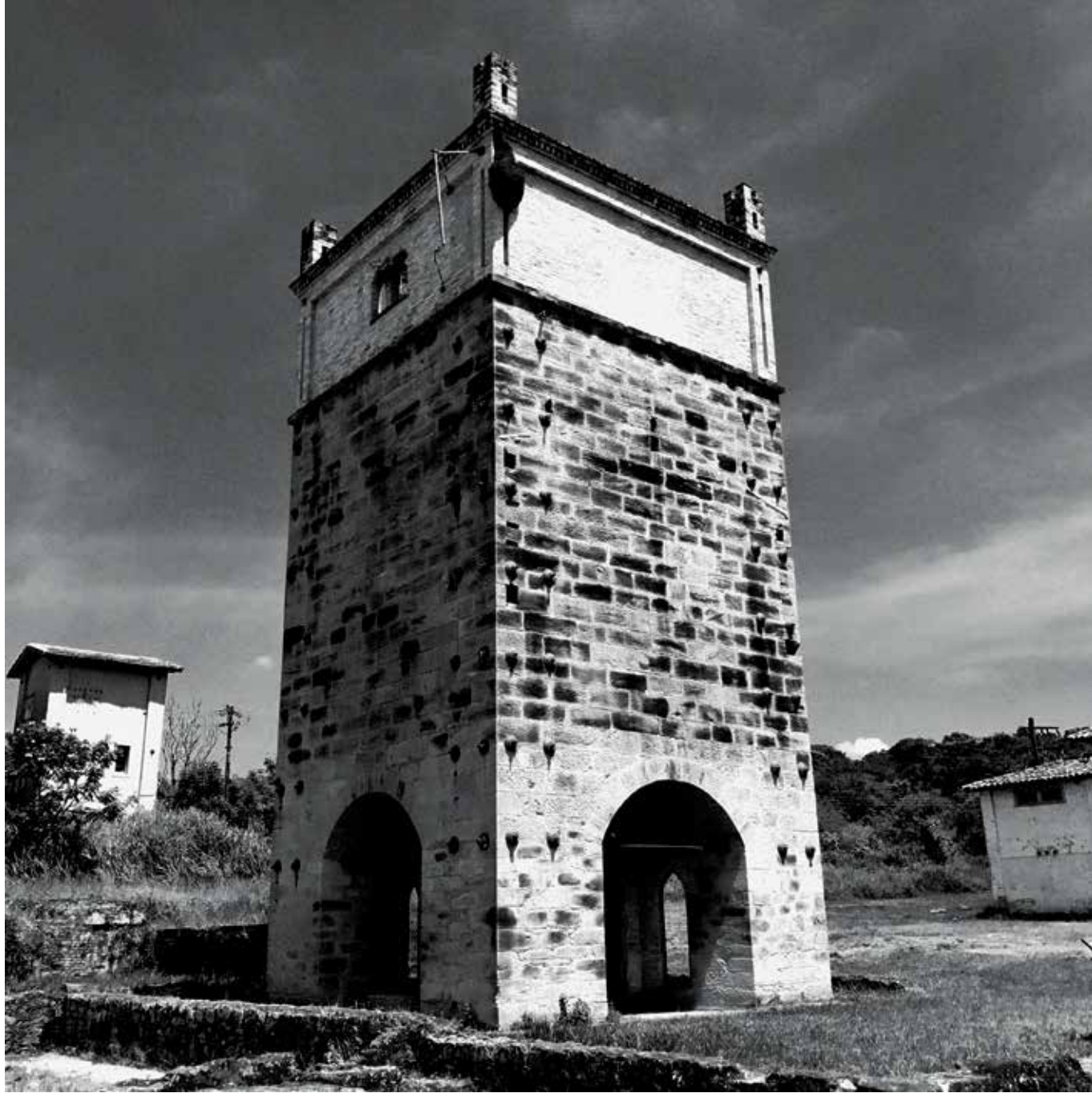
EX^{ta} RAFAEL TOBIAS AGUIAR
DIRECTOR BLOEM.

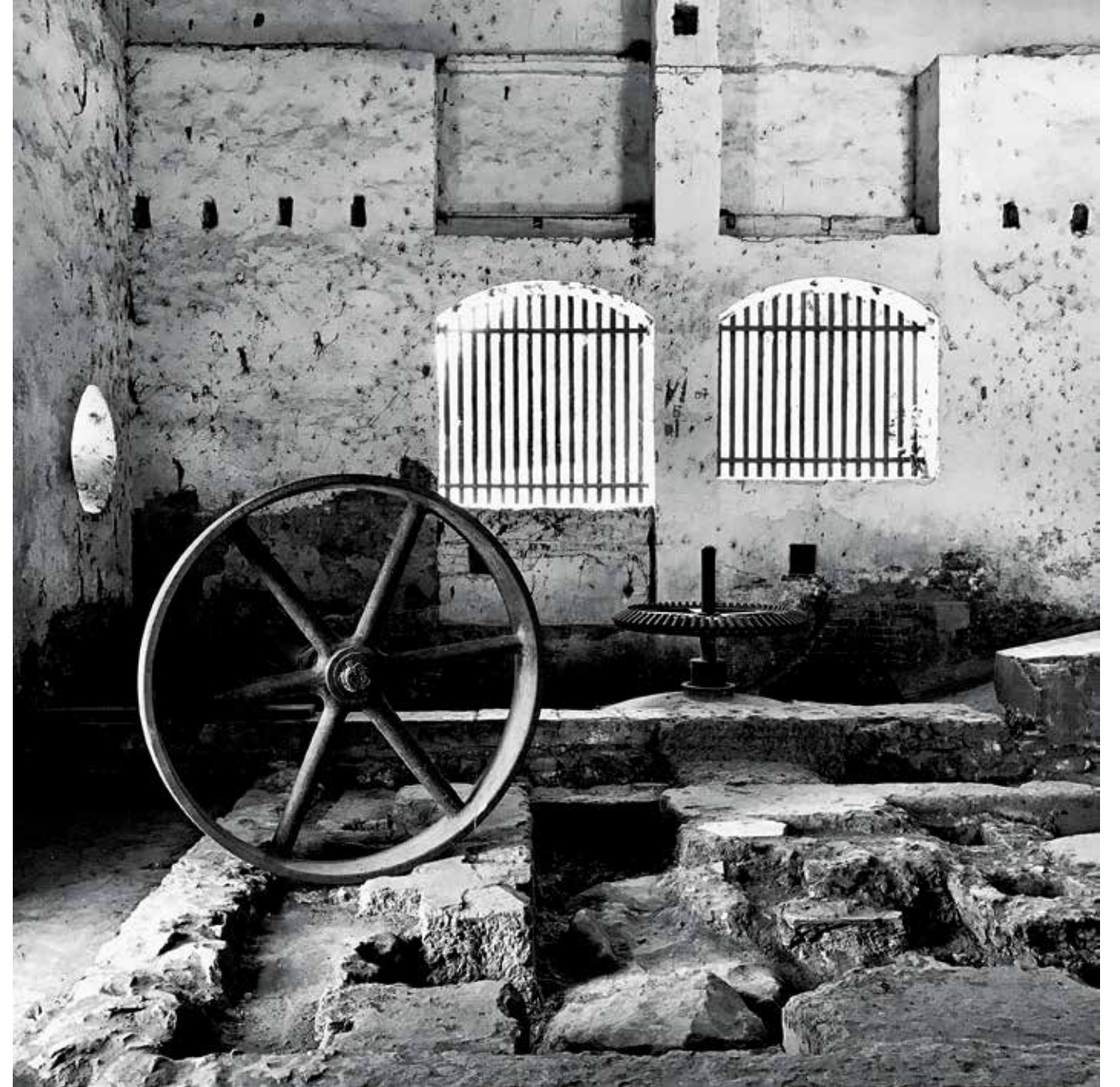
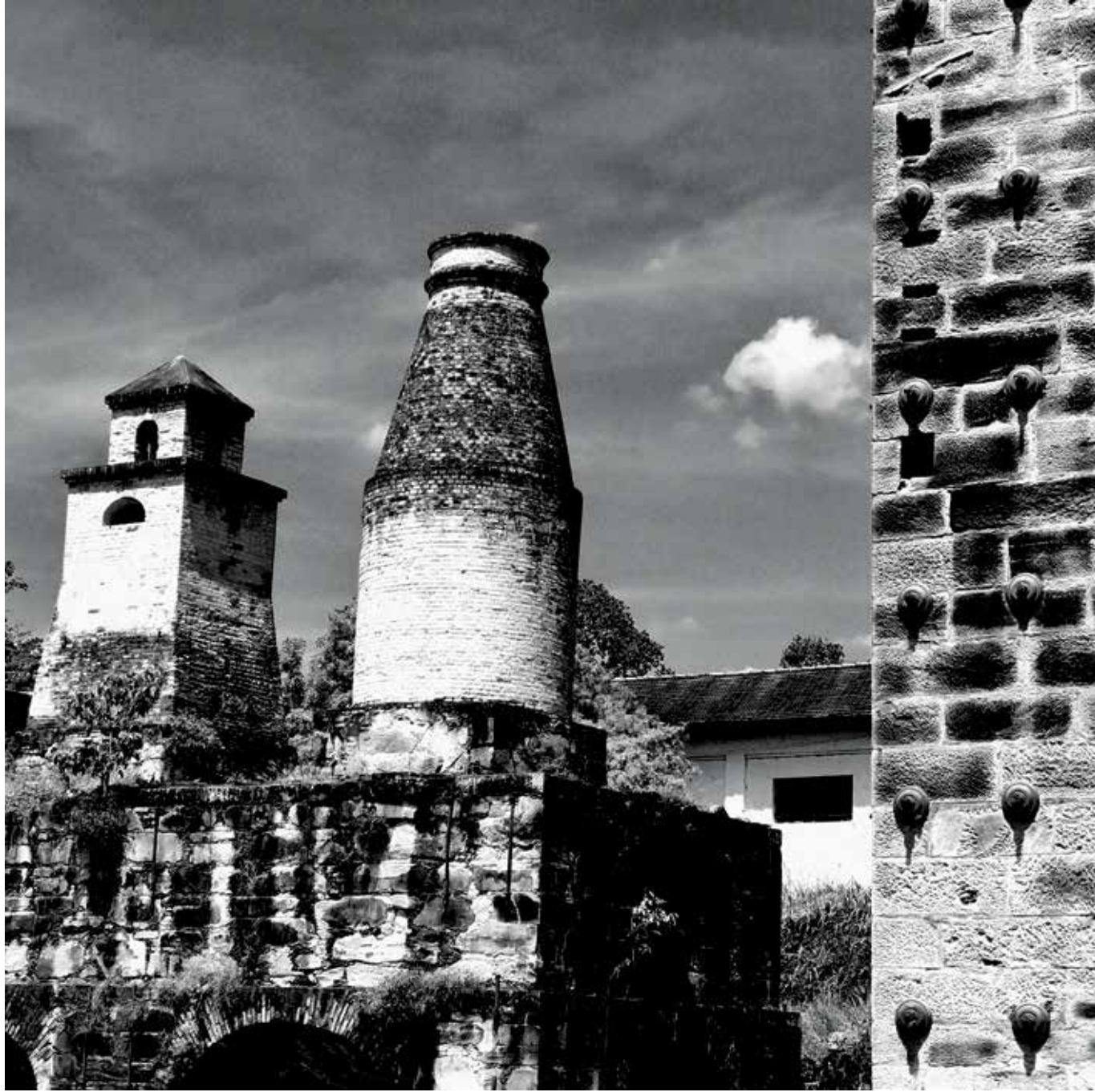




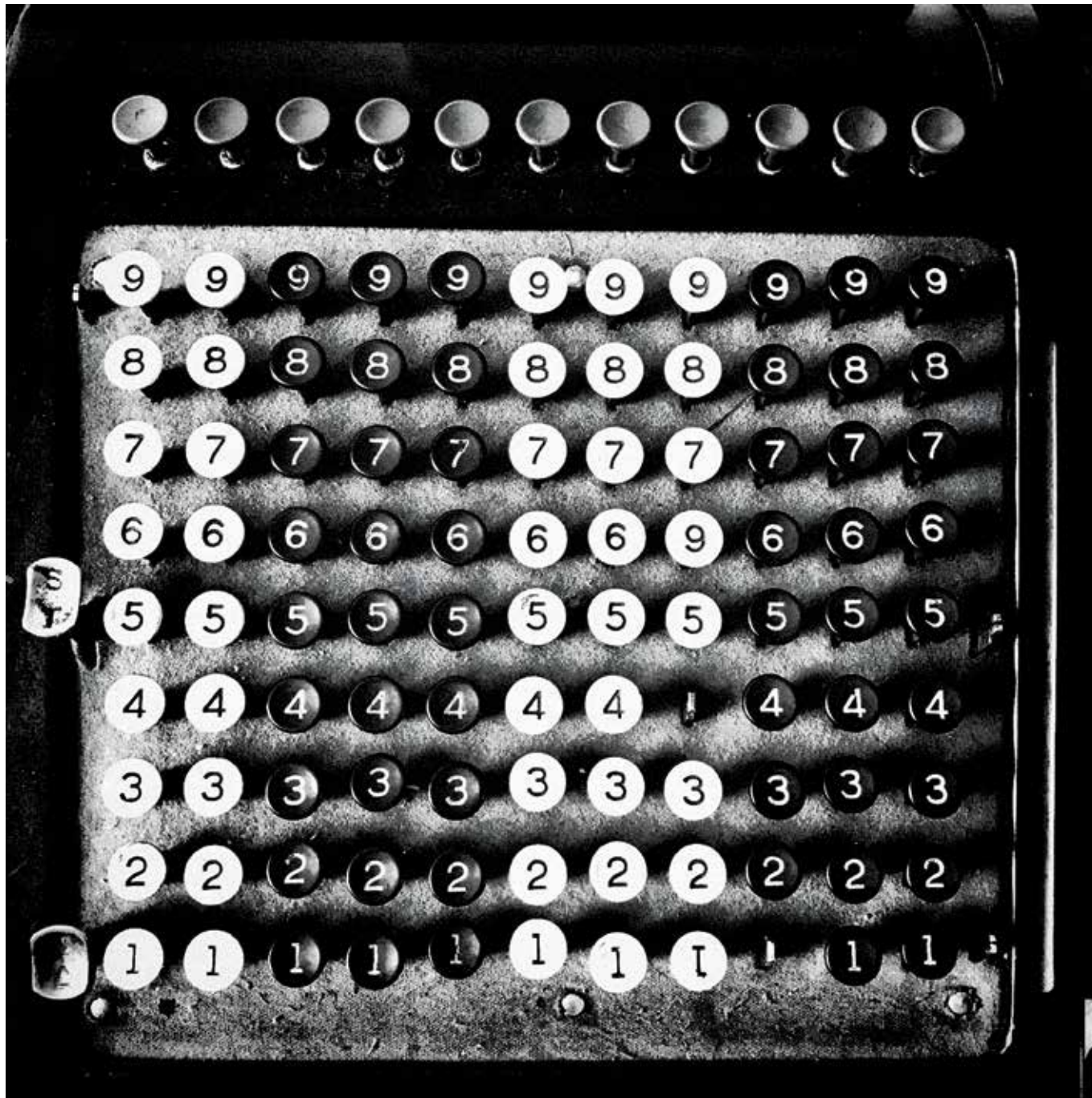


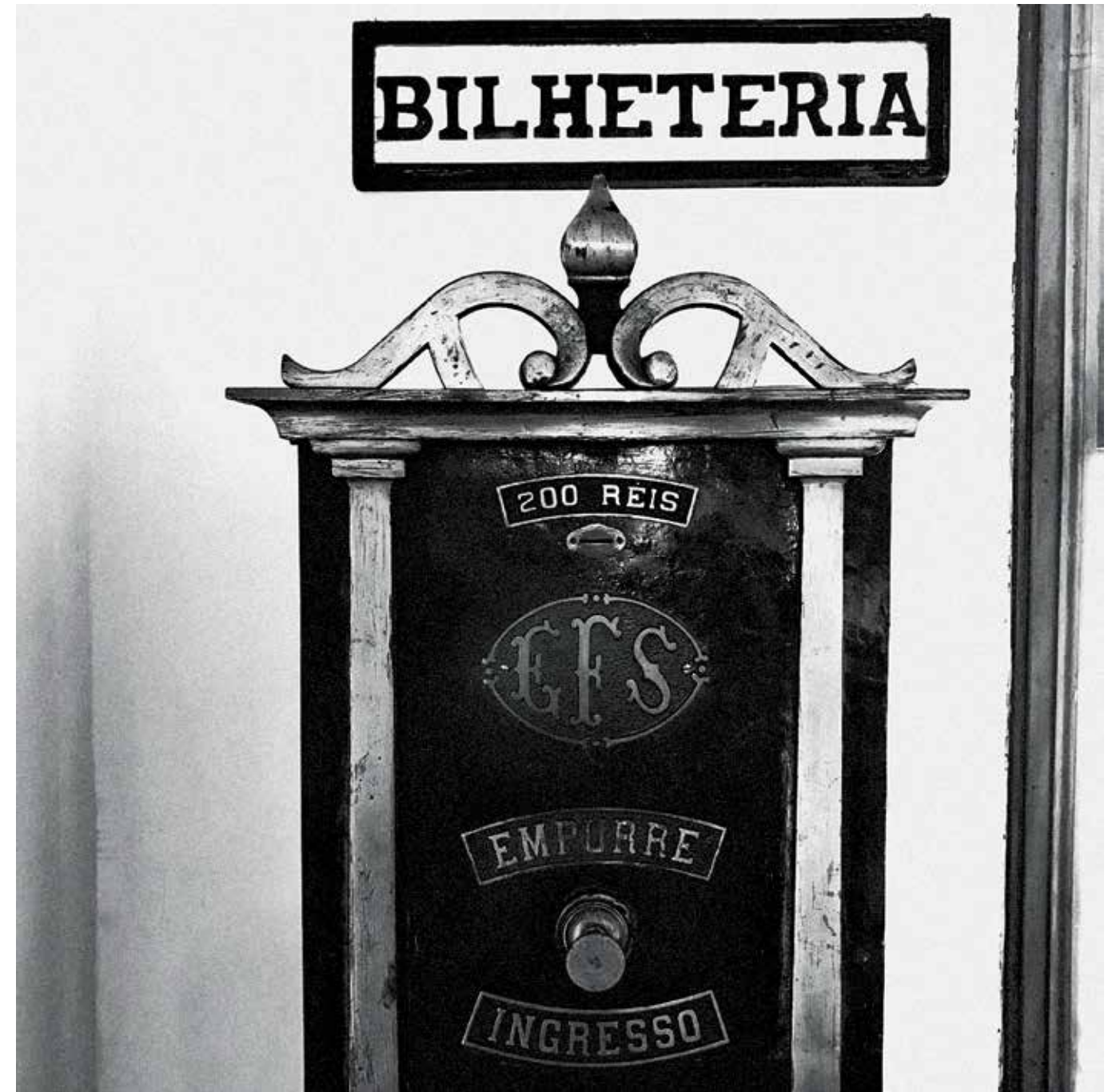






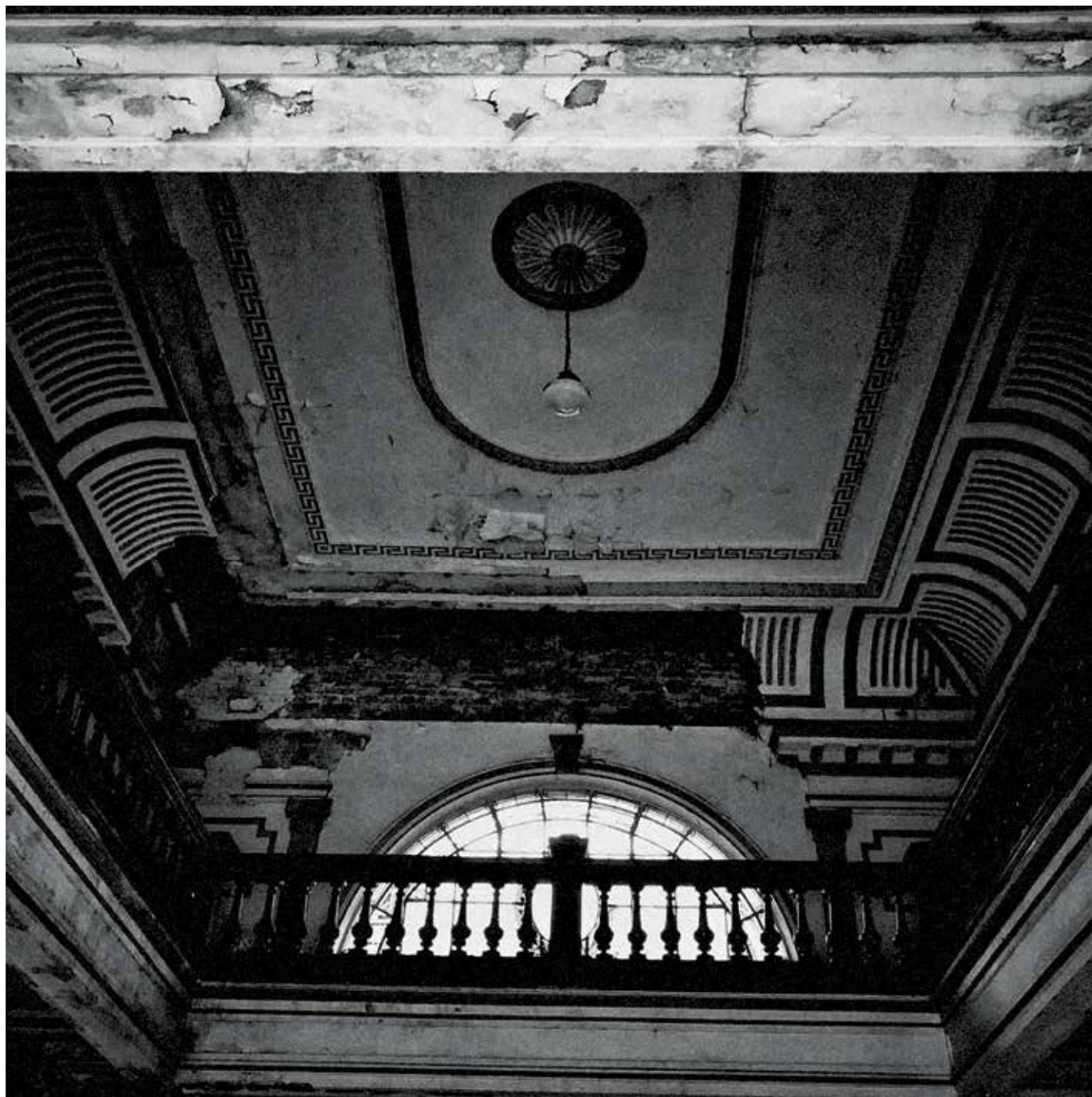




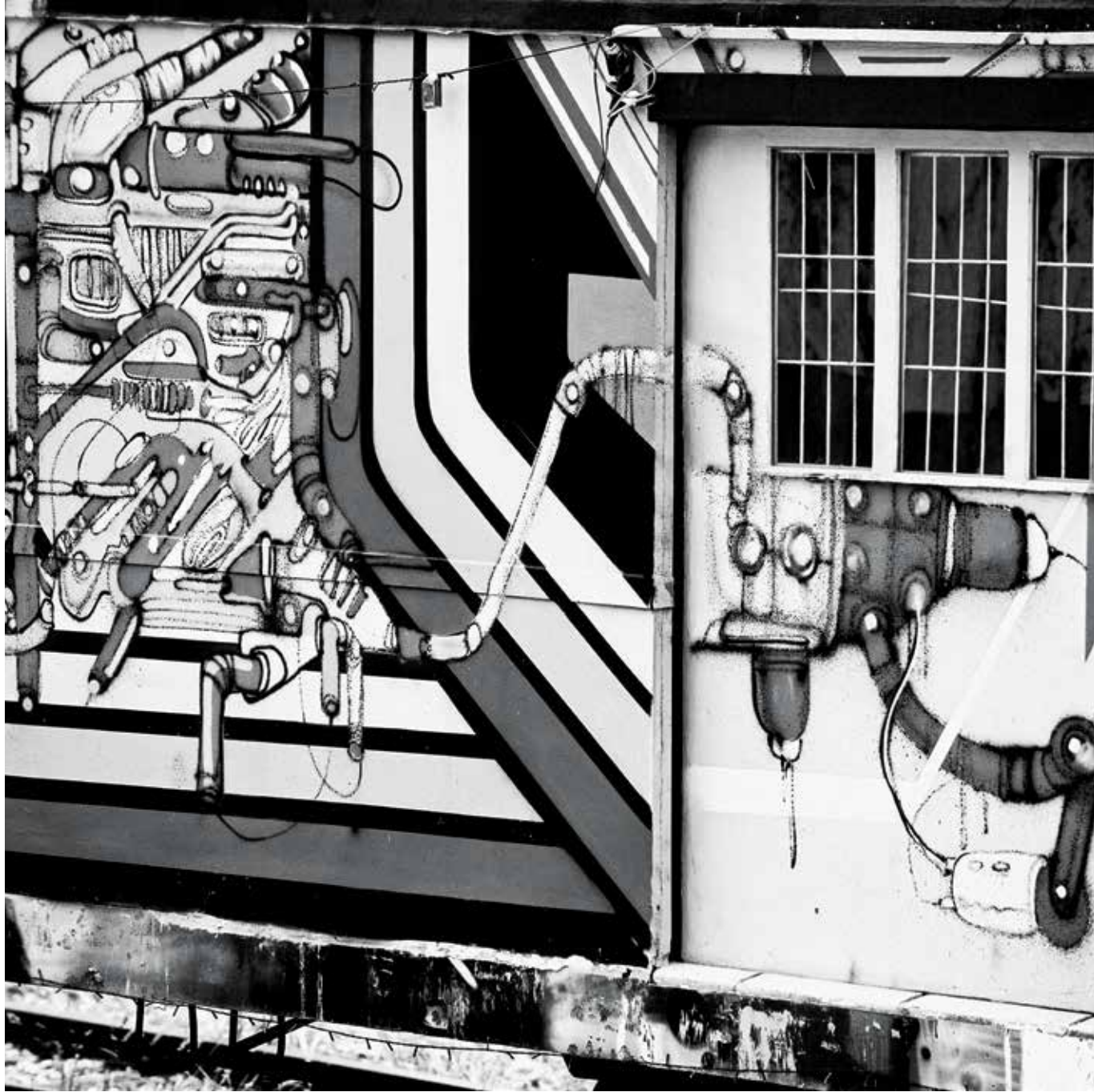














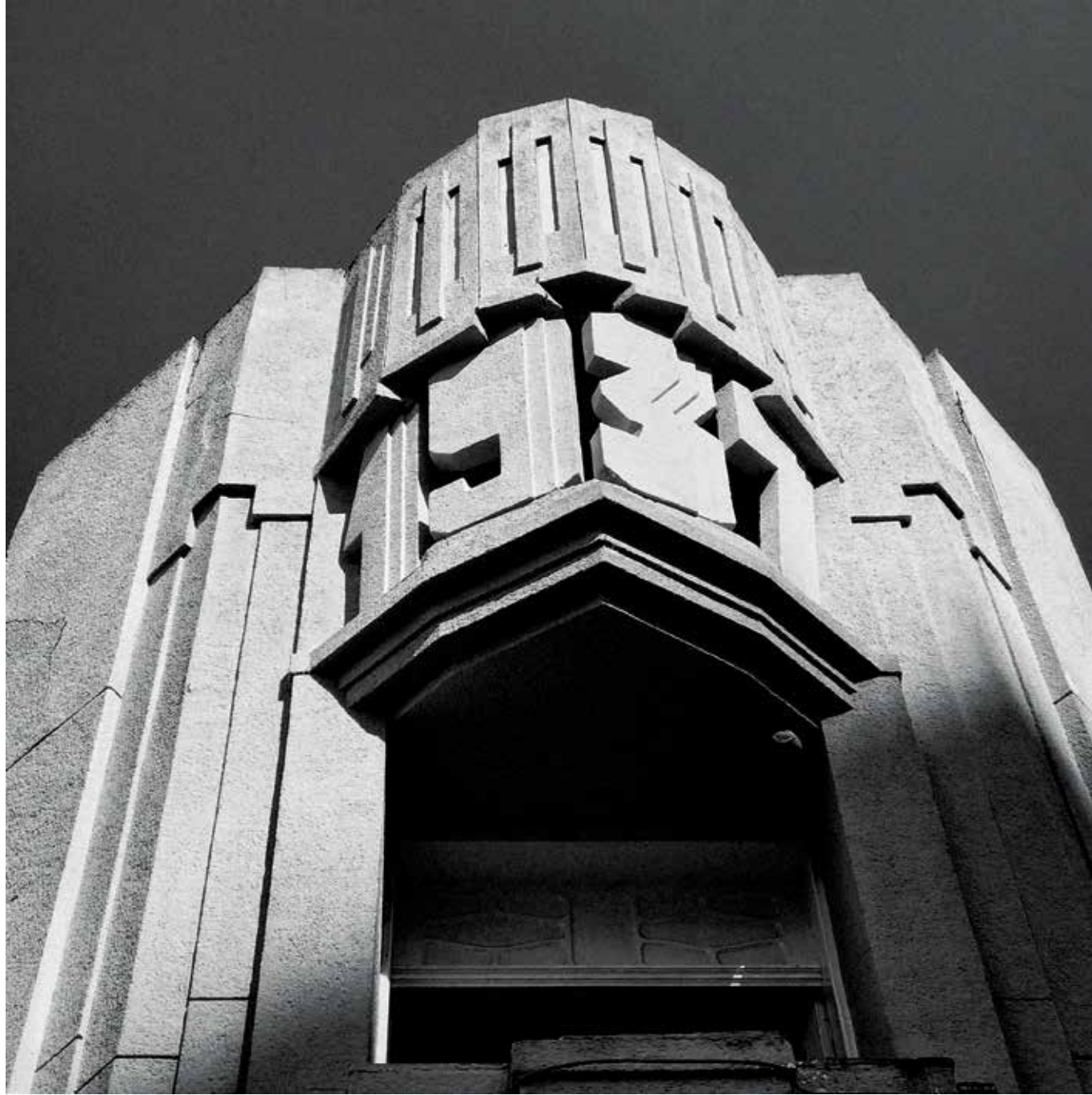




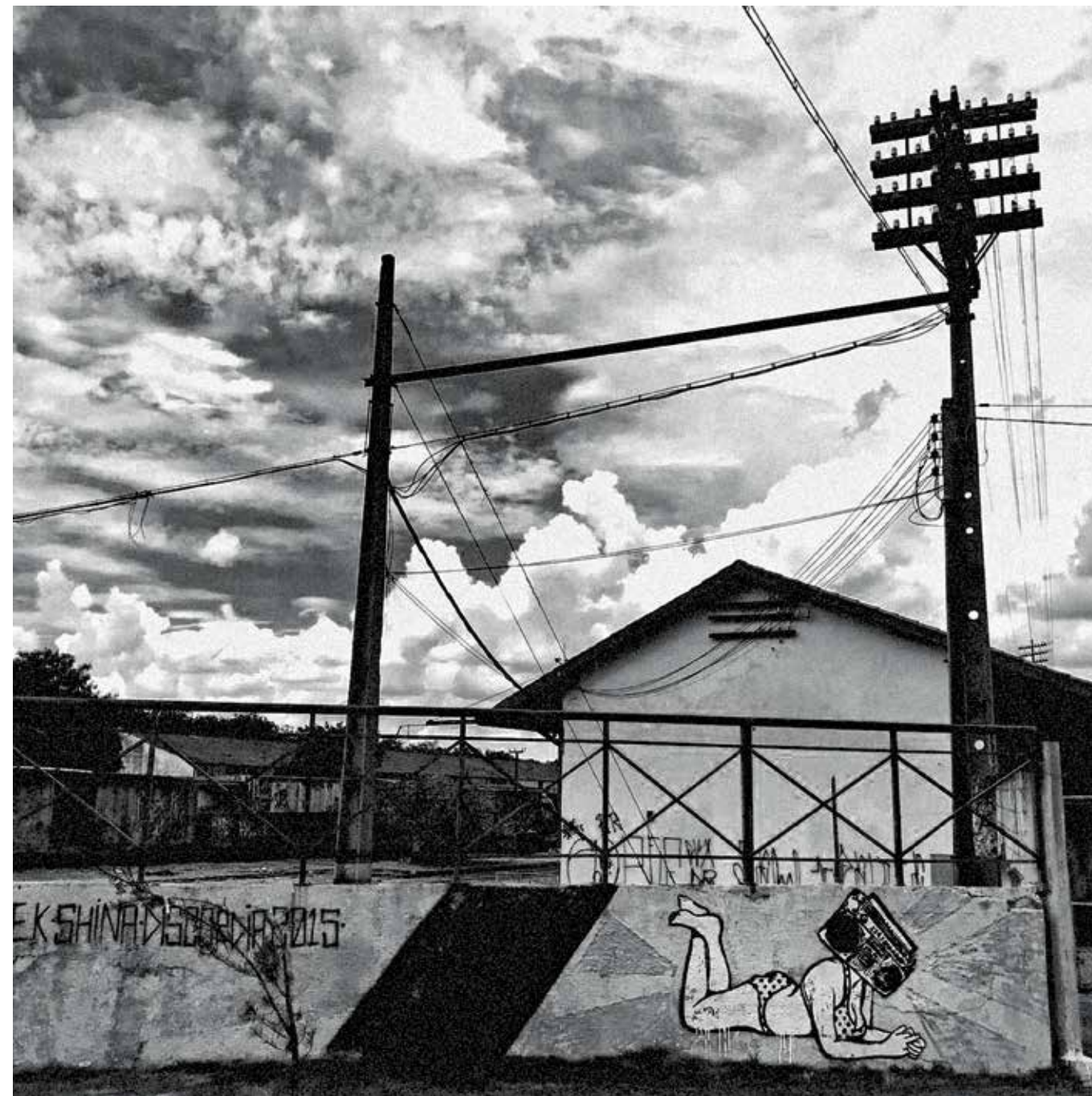












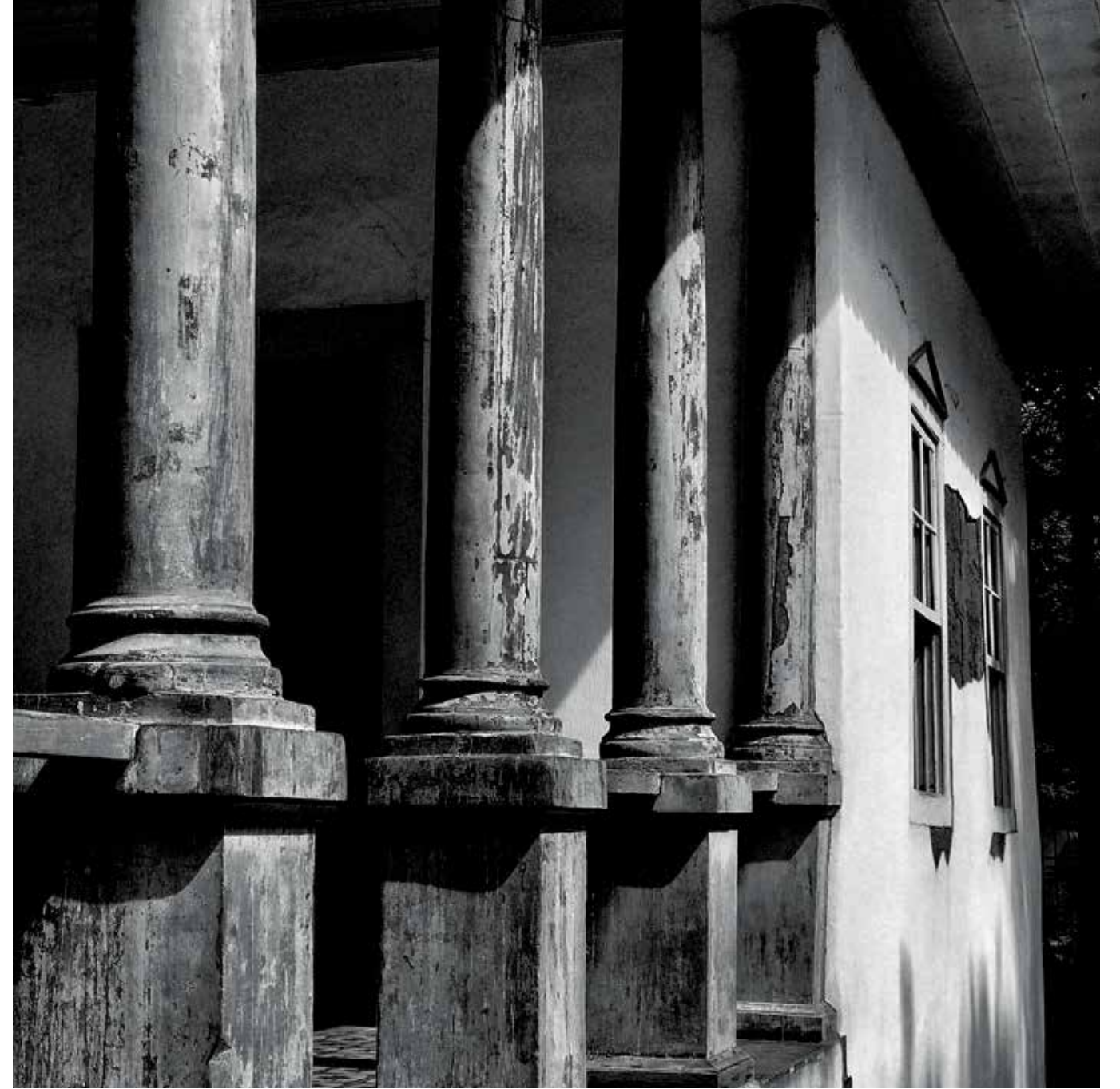


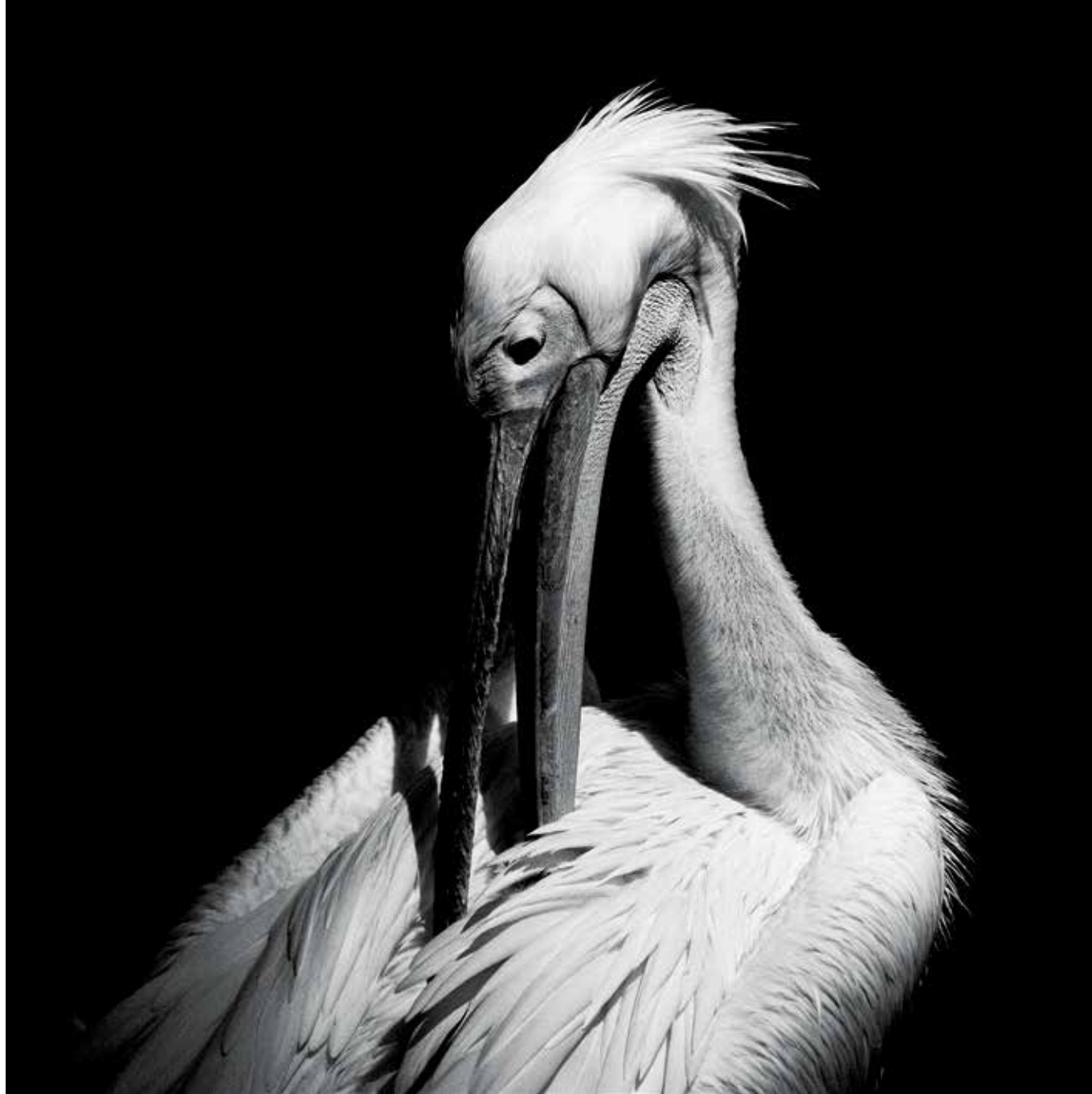


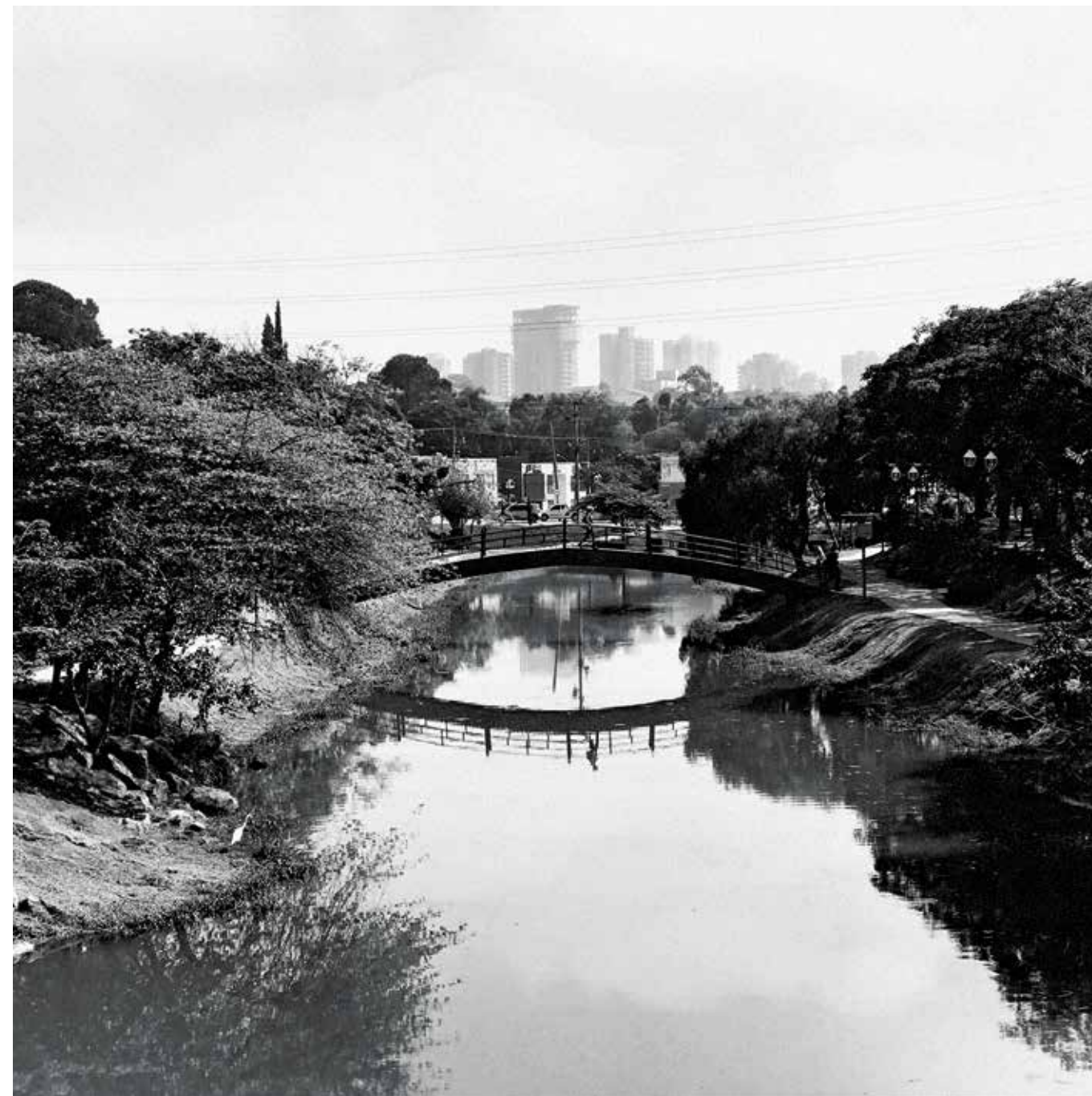
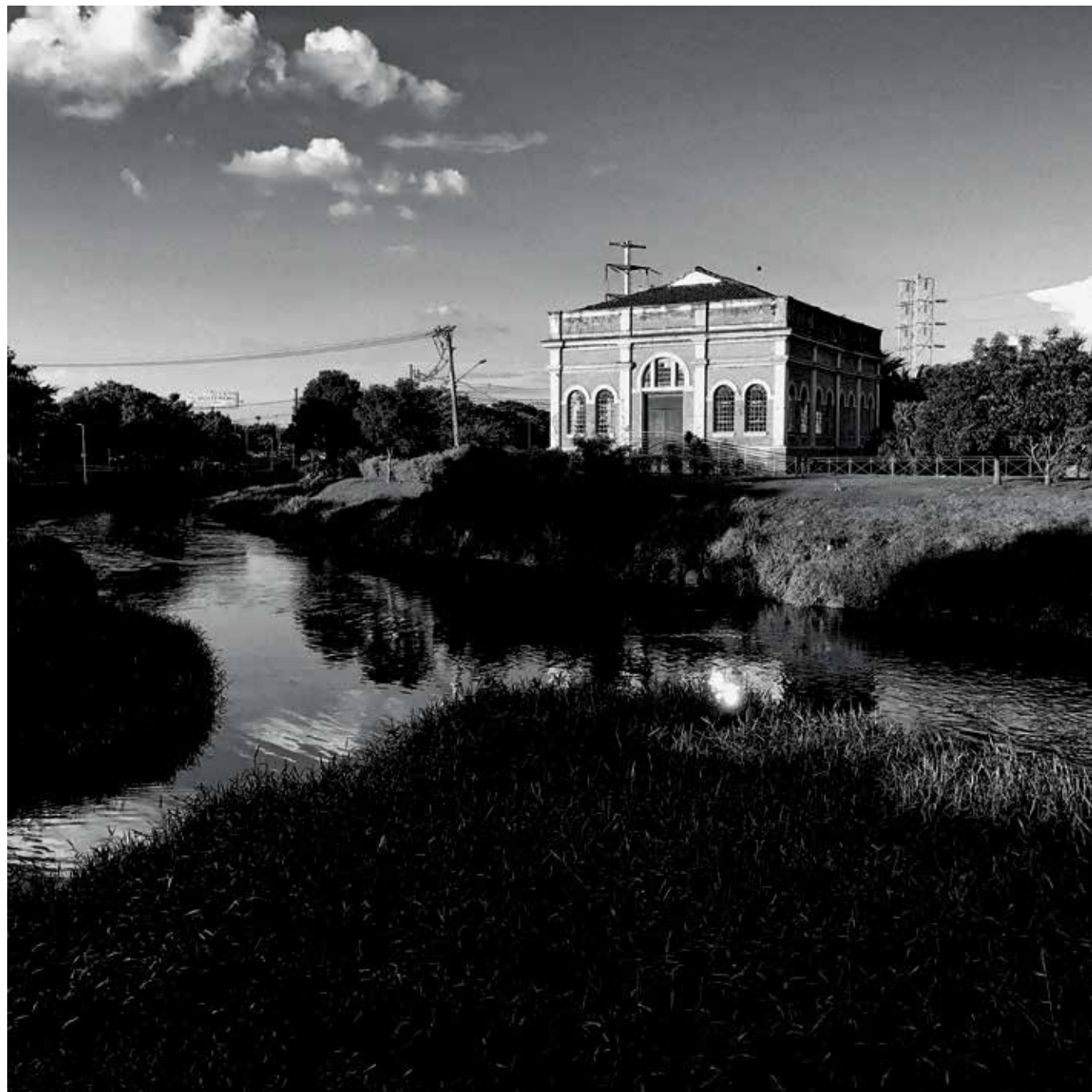






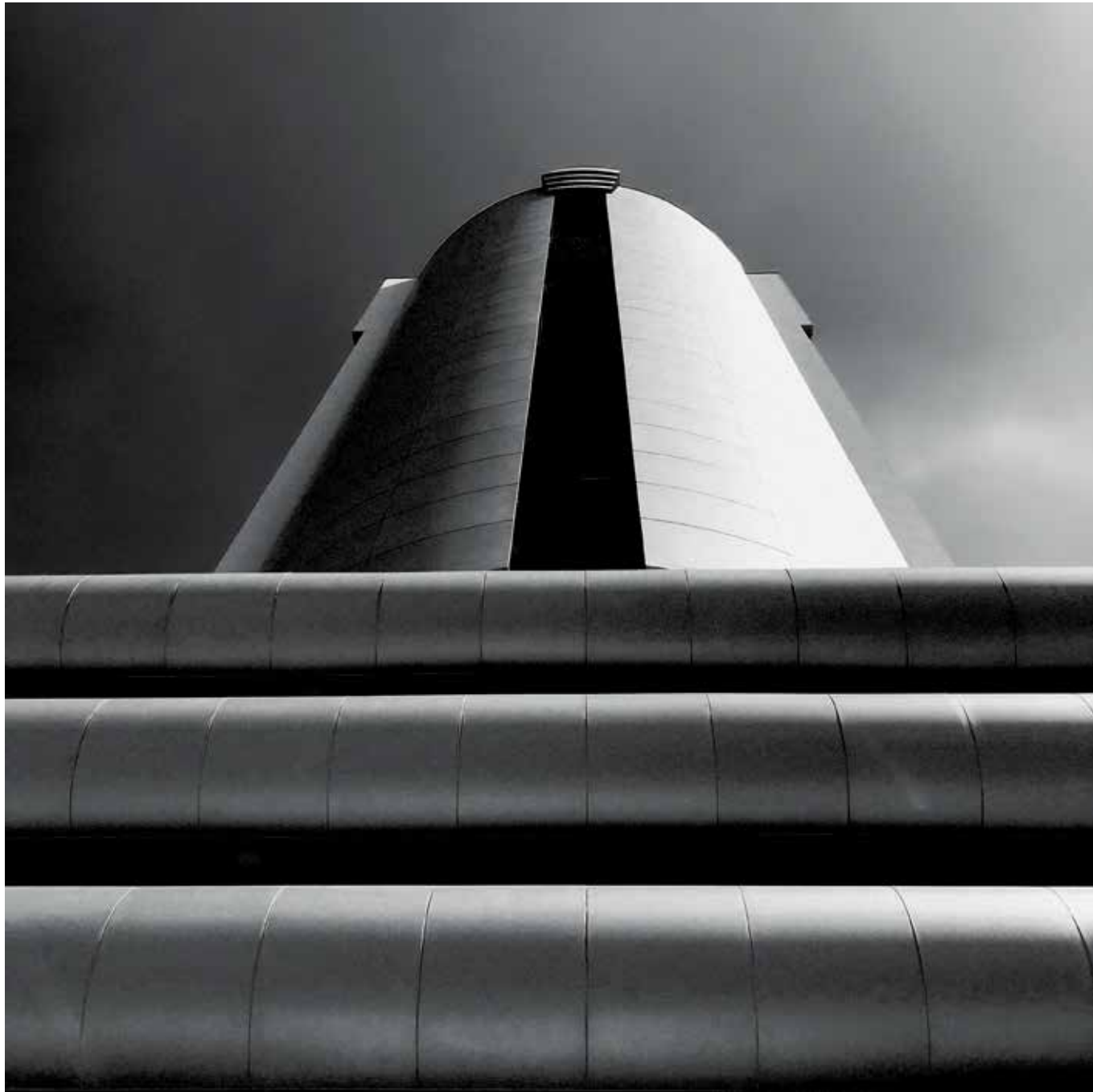




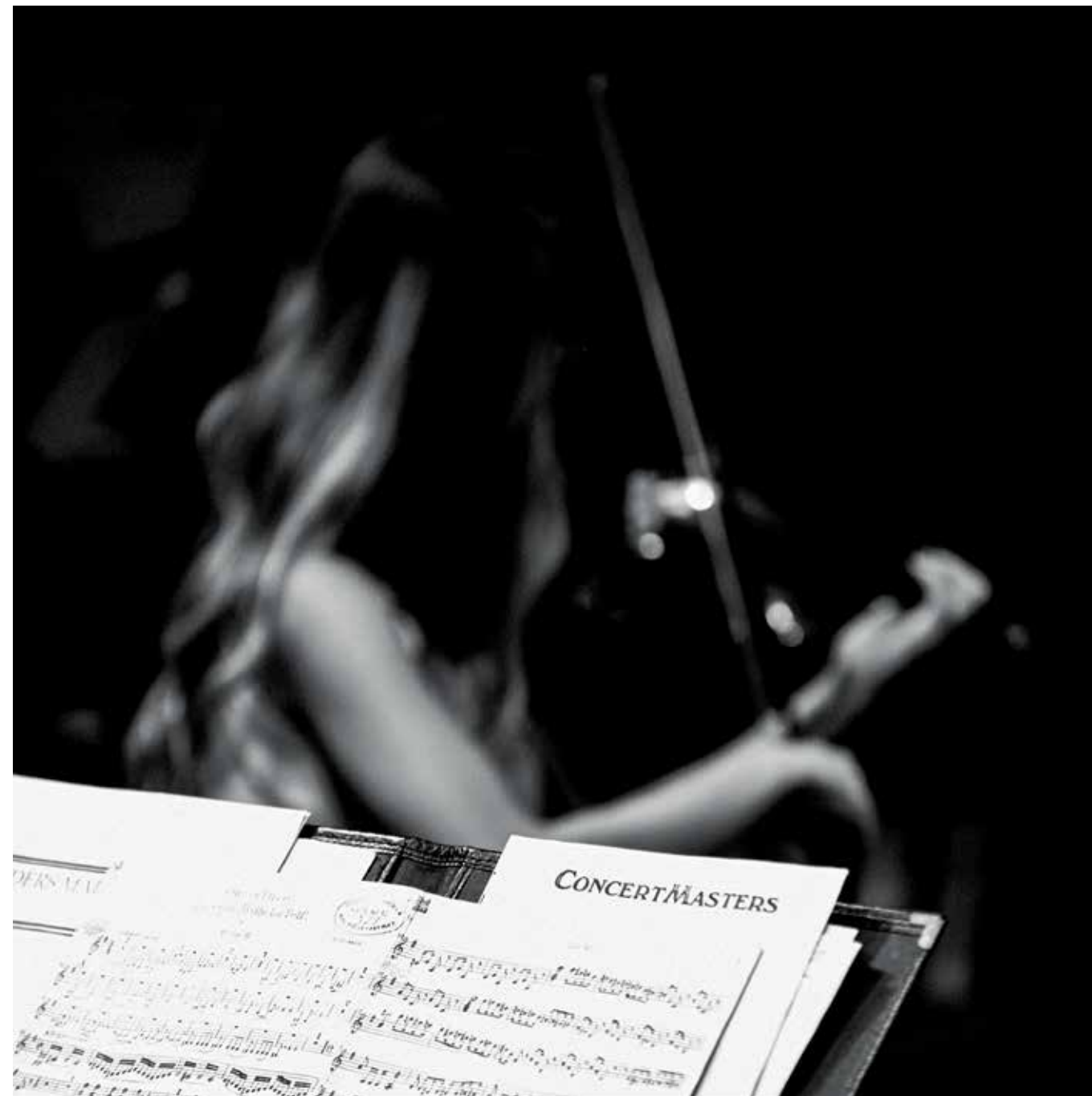














ÍNDICE DE IMAGENS

Pág 1

Porta do Palacete Scarpa. O prédio em estilo neoclássico foi projetado em 1922 para abrigar o primeiro banco da cidade que pertencia a família Scarpa que também era proprietária de fábricas têxteis.

Foto: Valdemir Cunha

Door of the Palacete Scarpa. This neoclassical building was designed in 1922 to house the city's first bank, owned by the Scarpa family, which also owned textile mills.

Photo: Valdemir Cunha

Págs 8 e 9

Ilustração (litografia), Cidade de Sorocaba, 1830, autor desconhecido.

A obra mostra como era a cidade de Sorocaba no século XIX, quando a principal atividade econômica estava ligada à comercialização de burros e mulas. A imagem está no livro "Curiosidades Brasileiras" de Francisco Luís Abreu Medeiros, edição de 1864. Acervo do Museu Histórico Sorocabano.

Lithograph. Cidade de Sorocaba, 1830, artist unknown. This work offers a look at the city in the 19th century when the main economic activity was the sale of mules and donkeys. The image is from the book Curiosidades Brasileiras by Francisco Luís Abreu Medeiros, pub. 1864.

Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 14 e 15

Ilustração (litografia), Guerillas. A obra reproduz a luta de soldados portugueses com indígenas nas viagens ao interior do país.

Autor: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835
Lithograph. Guerillas. The work shows fighting between Portuguese soldiers and native Brazilians during travels in the interior.

Artist: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Págs 16 e 17

Ilustração (litografia), Sauvages civilizes, soldats indiens de Mugé das Cruzas combatant des Botocoudos, de 1834, mostra a rotina das incursões pelo interior do Brasil.

Autor: Jean Baptiste Debret
Lithograph. Sauvages civilizes, soldats indiens de Mugé das Cruzas combatant des Botocoudos, 1834. Shows the routine of travels to the interior of Brazil.

Artist: Jean Baptiste Debret

Págs 52 e 53

Construção de um dos túneis da Estrada de Ferro Sorocabana da linha Mairinque-Santos na década de 1920. Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Construction of one of the tunnels for the Sorocabana Railway in between Mairinque-Santos in the 1920s. Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 54 e 55

Panorâmica dos altos-fornos da Fábrica de Ipanema, 1885. Autor: Julio W. Dursky/Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Panorama of the blast furnaces at the Fábrica de Ipanema, 1885. Artist: Julio W. Dursky/ Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 56 e 57

Vista externa Fábrica de Ferro de Ipanema e a Estrada de Ferro Sorocabana, 1877.

Autor: Júlio W. Dursky/Acervo do Museu Histórico Sorocabano

External view of the Fábrica de Ferro de Ipanema and the Sorocabana Railway, 1877
Artist: Julio W. Dursky/ Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 58 e 59

Largo da Matriz. Sorocaba, 1910.

Autor: Camilo Lellis/Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Church town square, Sorocaba, 1910. Artist: Camilo Lellis / Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 18 e 19

Ilustração (litografia), Campos. A obra mostra as características dos campos no interior do Brasil.

Autor: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Lithograph. Campos. Illustration of the fields in Brazil's interior

Artist: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Págs 20 e 21

Ilustração (litografia), Habitans de Goyaz. A obra apresenta o cotidiano e a indumentária de vaqueiros e tropeiros no século 19. Deve-se observar que o vaqueiro mostra elegância em seus trajés desproporcional à época, assim como a beleza do cavalo não corresponde a realidade daqueles tempos.

Autor: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Lithograph. Habitans de Goyaz. Shows the day-to-day life and clothing of cowboys and muleteers in the 19th century. It should be noted that the cowboy's clothing is more elegant than those at the time as well as is the beauty of the horse.

Artist: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Págs 22 e 23

Ilustração (litografia), Convoi de diamans passant par Caiete. A obra mostra comboio de mulas e burros tocados por tropeiros de carga ". Nesse caso diamantes saindo de Minas Gerais para os portos do Rio de Janeiro. As tropas de mulas e burros em sua maioria eram comercializadas pelos sorocabanos..

Autor: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Lithograph. Convoi de diamans passant par Caiete. The work shows a troop of mules and donkeys driven my cargo muleteers, in this case, carrying diamonds from Minas Gerais to the ports in Rio de Janeiro. Most of the mules were sold in Sorocaba.

Artist: Johann Moritz Rugendas/ Viagem Pitoresca, 1835

Página 24

Mapa de Sorocaba e região do início do século 20.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Map of Sorocaba and region of the early 20th century. Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 60 e 61

Tecelagem em Sorocaba no início do século 20.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Textile mill in Sorocaba at the beginning of the 20th century. Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 62 e 63

Curso de Ferroviários que funcionava na Escola Profissional de Sorocaba e oferecia formação em diversas especialidades para aprendizes de ajustadores, torneiros, caldeireiros e eletricitistas, entre outros.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Railroad Training Course, offered at the Sorocaba Vocational School. The course offered graduation in a number of professions for apprentices of fitters, lathe workers, furnace operators and electricians, among others. Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 64 e 65

Esporte Clube Sorocabano, time fundado em 1902 formado por ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Sorocabano

Esporte Clube Sorocabano, soccer team founded in 1902 and composed of railroad workers from the Sorocabana Railroad

Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 66 e 67

Construção da linha Mairinque-Santos da Estrada de Ferro Sorocabana, 1929. Acervo do Museu Histórico Sorocabano

Construction of the Mairinque-Santos line on the Sorocabana Railway, 1929. Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 68 e 69

Família de São Roque trouxe seu carro à Sorocaba para ser benzido por João de Camargo na década de 1920.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
A family from São Roque which brought their car to be blessed by João de Camargo in the 1920s.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 76 e 77

Foto de Sorocaba em 1919. Na imagem é possível no ver primeiro plano uma boiada e vaqueiros às margens do Rio Sorocaba e no fundo a antiga Ponte de Ferro que passou a ser a Ponte dos Bondes e as antigas ruas de São Paulo e dos Morros.

Autor: Benedicto A. Nascimento/Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Sorocaba in 1919. In the foreground, we can see cowboys with their herd on the banks of the Rio Sorocaba. In the background, the old Ponte de Ferro [Iron Bridge] which later became the Trolley Bridge and the old streets called Rua São Paulo and Rua dos Morros.
Artist: Benedicto A. Nascimento/
Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 70 e 71

Bonde atravessando ponte sobre o Rio Sorocaba. Os bondes passaram a circular na cidade em 1915. Imagem feita em 1954.

Autor: Porphirio Rogich Vieira/Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Street car crossing the bridge over the Rio Sorocaba. Streetcars ran in the city beginning in 1915. Photo taken in 1954.
Artist: Porphirio Rogich Vieira
/ Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 78 e 79

Elefante de circo desfila na Rua Leopoldo Machado fazendo a chamada para o espetáculo. Imagem de 1931.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Rua Leopoldo Machado, 1931. Circus elephant parades through town calling spectators for the show.
Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 72 e 73

Uma das primeiras locomotivas da Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurada em 10 de julho de 1875, com seu primeiro trecho da Fábrica de Ferro Ipanema a São Paulo, passando por Sorocaba.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
One of the Sorocabana Railway's first locomotives. The railway was inaugurated on July 10, 1875, its first stretch of tracks running between the Fábrica de Ferro Ipanema to São Paulo, via Sorocaba.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 80 e 81

Foto de soldados em Sorocaba.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Soldiers in Sorocaba.
Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 74 e 75

Estação ferroviária de Mairinque, a primeira estação de concreto armado no país inaugurada em 1906.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
Mairinque train station, the nation's first to be built of concrete, inaugurated in 1906.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 82 e 83

Trem Ouro Branco da Antiga Estrada de Ferro Sorocabana. Essa unidade desenvolvia velocidades que se aproximavam das acelerações alcançadas pelos mais velozes trens do país, fazendo a rota São Paulo Sorocaba. Imagem de 1934.

Acervo do Museu Histórico Sorocabano
The Ouro Branco [White Gold] Train, on the old Sorocabana Railway. This train was one of the fastest in Brazil, and ran between São Paulo and Sorocaba. Photo taken in 1934.
Collection, Museu Histórico Sorocabano

Págs 84 e 85

Bonde da década de 1930. *Acervo do Museu Histórico Sorocabano*
1930s streetcar.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 92 e 93

Frota de fuscas e caminhões de entrega da Sorocaba Refrescos no início da década de 1970.

Acervo da Sorocaba Refrescos
Fleet of Sorocaba Refrescos delivery vehicles composed of VW Beetles and trucks at the beginning of the 1970s.
Collection, Sorocaba Refrescos

Págs 86 e 87

Cooperativa de Consumo dos Operários de Sorocaba. Foi fundada em 1939. *Acervo do Museu Histórico Sorocabano*
Cooperativa de Consumo dos Operários de Sorocaba, [Laborers' Food Cooperative], founded 1939.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Págs 94 e 95

Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha
Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).
Photo: Valdemir Cunha

Págs 88 e 89

Construção de túnel da Estrada de Ferro Sorocabana da linha Mairinque-Santos, 1929. *Acervo do Museu Histórico Sorocabano*
Construction of tunnel on the Sorocabana Railway between Mairinque-Santos, 1929.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Pág 96

Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha
Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).
Photo: Valdemir Cunha

Págs 90 e 91

Túnel da Estrada de Ferro Sorocabana da linha Mairinque-Santos finalizado em 1933. *Acervo do Museu Histórico Sorocabano*
Tunnel on the Sorocabana Railway between Mairinque-Santos, completed 1933.
Collection, Museu Histórico Sorocabano



Pág 97

Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).
Photo: Valdemir Cunha

Pág 98

Acervo do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 99

Acervo do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 100

Acervo do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 101

Acervo do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 102

Acervo do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo que está sediado no Casarão Brigadeiro Tobias, construído por volta de 1780 pela família do Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Collection of the Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo [National Center for Muleteer Studies] headquartered at the Casarão Brigadeiro Tobias, built around 1780 by the Family of Brigadeiro Tobias. Sorocaba (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 103

Detalhe do Mercado Municipal de Sorocaba.

Foto: Valdemir Cunha

Detail, Sorocaba Municipal Market

Photo: Valdemir Cunha



Págs 104 e 105

Casa da Guarda, na Fazenda Ipanema. Pórtico comemorativo da maioridade e coroação do Imperador Dom Pedro II (1840/1841). Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Guard House on the Fazenda Ipanema. Commemorative Portal of the adulthood and coronation of Emperor Dom Pedro II (1840/1841). Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Págs 106 e 107

Monumento a Francisco Adolpho de Varnhagen, engenheiro militar alemão contratado pela Coroa para construir os altos-fornos da Real Fábrica de Ferro de Ipanema (Iperó) em 1811.

Foto: Valdemir Cunha

Monument to German military engineer Francisco Adolpho de Varnhagen, who was hired by the Crown to build the blast furnaces at the Real Fábrica de Ferro de Ipanema (Iperó) in 1811.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 108

Altos-fornos da Real Fábrica de Ferro de Ipanema (Iperó) construídos a partir de 1811.

Foto: Valdemir Cunha

Blast furnaces at the Real Fábrica de Ferro de Ipanema (Iperó) built beginning in 1811.

Photo: Valdemir Cunha



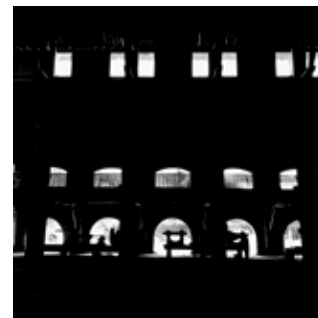
Pág 112

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 109

Antiga casa da Fazenda Ipanema onde ficava a Real Fábrica de Ferro, em Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old house at the Fazenda Ipanema, where the Real Fábrica de Ferro was located, Iperó (SP)

Photo: Valdemir Cunha



Pág 113

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 110

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 114

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 111

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 115

Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Foto: Valdemir Cunha

Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 116
Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).
Foto: Valdemir Cunha
Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).
Photo: Valdemir Cunha



Pág 117
Antigas instalações da Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).
Foto: Valdemir Cunha
Old installations of the Real Fábrica de Ferro Ipanema, Fazenda Ipanema, Iperó (SP).
Photo: Valdemir Cunha



Págs 118 e 119
Brasão da Estrada de Ferro Sorocabana, no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Coat of arms of the Sorocabana Railway, at the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 120
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 121
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 122
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 123
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 124
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 125
Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Collection of the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 129
Estação de trem de Sorocaba, inaugurada em 10 de julho de 1875 e até o ano seguinte era o ponto inicial da linha tronco entre Sorocaba e São Paulo.
Foto: Valdemir Cunha
Sorocaba train station, inaugurated July 10, 1875 and which until the following year was the starting point of the main line between Sorocaba and São Paulo.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 126
O escafrando, junto com aparelho que auxilia a respiração, era parte da vestimenta usada pelos funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana para mergulhos.
Foto: Valdemir Cunha
Wetsuit and breathing apparatus used by divers working for the Sorocabana Railway.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 130
Detalhe do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Detail, Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 127
Luiz Matheus Maylasky, fundador da Estrada de Ferro Sorocabana.
Foto: Valdemir Cunha
Luiz Matheus Maylasky, founder of the Sorocabana Railway.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 131
Detalhe da estação de trem de Sorocaba, inaugurada em 10 de julho de 1875 e até o ano seguinte era o ponto inicial da linha tronco entre Sorocaba e São Paulo.
Foto: Valdemir Cunha
Detail, Sorocaba train station, inaugurated July 10, 1875 and which until the following year was the starting point of the main line between Sorocaba and São Paulo.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 128
Estação de trem de Sorocaba, inaugurada em 10 de julho de 1875 e até o ano seguinte era o ponto inicial da linha tronco entre Sorocaba e São Paulo.
Foto: Valdemir Cunha
Sorocaba train station, inaugurated July 10, 1875 and which until the following year was the starting point of the main line between Sorocaba and São Paulo.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 132
Grafite em vagões da FEPASA, empresa que assumiu a Estrada de Ferro Sorocabana de 1971 a 1998.
Foto: Valdemir Cunha
Graffiti on FEPASA train cars, the company that took over the Sorocabana Railway from 1971-1998.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 133

Graffiti em vagões da FEPASA, empresa que assumiu a Estrada de Ferro Sorocabana de 1971 a 1998.

Foto: Valdemir Cunha

Graffiti on FEPASA train cars, the company that took over the Sorocabana Railway from 1971-1998.

Photo: Valdemir Cunha



Págs 134 e 135

Detalhe da Capela Senhor do Bonfim-João de Camargo fundada em 1906.

João de Camargo nasceu escravo em 1858 e tornou-se um Santo popular e milagreiro.

Foto: Valdemir Cunha

Detail, Senhor do Bonfim-João de Camargo Chapel, founded 1906. João de Camargo was born a slave in 1858 and became a popular saint and miracle worker.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 136

Gabinete de Leitura Sorocabano, fundado em 13 de janeiro de 1867.

Foto: Valdemir Cunha

The Sorocabana Reading-Room, founded January 13, 1867.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 137

Detalhe do Sorocabana Clube, um dos clubes mais tradicionais da cidade que foi sede dos grandes bailes de gala e de debutantes da elite sorocabana.

Foto: Valdemir Cunha

Detail, Sorocabana Clube, one of the city's most traditional social clubs. Large galas and debutante balls were held here by the Sorocabana elite.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 138

Fundação de Desenvolvimento Cultural (FUNDEC). Constituída em 1992, é responsável por boa parte da agenda cultural da cidade e pela administração da Orquestra Sinfônica de Sorocaba. É sediada no antigo Teatro São Rafael, construído em 1844. Serviu, também, de abrigo a Prefeitura Municipal (1935-1980) e a Câmara Municipal (1982-1999).

Foto: Valdemir Cunha

Cultural Development Foundation (FUNDEC). Built in 1992, the Foundation is responsible for most of the city's cultural agenda and administration of the Sorocabana Symphonic Orchestra. Its headquarters are located in the old Teatro São Rafael, built in 1844. The building has also been home to the Mayor's Office (1935-1980) and the City Hall (1982-1999).

Photo: Valdemir Cunha

Pág 139

Fundação de Desenvolvimento Cultural (FUNDEC). Constituída em 1992, é responsável por boa parte da agenda cultural da cidade e pela administração da Orquestra Sinfônica de Sorocaba. É sediada no antigo Teatro São Rafael, construído em 1844. Serviu, também, de abrigo a Prefeitura Municipal (1935-1980) e a Câmara Municipal (1982-1999).

Foto: Valdemir Cunha

Cultural Development Foundation (FUNDEC). Built in 1992, the Foundation is responsible for most of the city's cultural agenda and administration of the Sorocabana Symphonic Orchestra. Its headquarters are located in the old Teatro São Rafael, built in 1844. The building has also been home to the Mayor's Office (1935-1980) and the City Hall (1982-1999).

Photo: Valdemir Cunha



Pág 140

Acervo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.

Foto: Valdemir Cunha

Collection at the Museu da Estrada de Ferro Sorocabana

Photo: Valdemir Cunha



Pág 141

Interior do Sorocabana Clube, fundado na década de 50, em 1995 foi tombado pelo Conselho Municipal do Patrimônio Histórico.

Foto: Valdemir Cunha

Interior of the Sorocabana Clube, founded in the 1950s, and protected by the City Council for Historic Patrimony in 1995.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 143

Catedral Metropolitana de Sorocaba ou Catedral Metropolitana da Nossa Senhora da Ponte, foi construída em 1.771.

Foto: Valdemir Cunha

Catedral Metropolitana de Sorocaba also known as the Catedral Metropolitana da Nossa Senhora da Ponte, built in 1771.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 147

Centro da cidade com arquitetura da década de 1920.

Foto: Valdemir Cunha

Downtown architecture dating from the 1920s.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 144

O portal vermelho, Torii na religião xintoísta, simboliza a divisão e o elo entre o mundo dos humanos e o mundo divino. Inaugurado em 2008, o Parque Kasato Maru é uma homenagem ao centenário da imigração japonesa no Brasil.

Foto: Valdemir Cunha

The red portal, or Torii in the Shinto religion, symbolizes the boundary and the link between the human world and the divine world. Inaugurated in 2008, Parque Kasato Maru is a monument to the centennial of Japanese immigration to Brazil.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 148

Catedral Metropolitana de Sorocaba ou Catedral Metropolitana da Nossa Senhora da Ponte, foi construída em 1.771.

Foto: Valdemir Cunha

Catedral Metropolitana de Sorocaba, also known as the Catedral Metropolitana da Nossa Senhora da Ponte, built in 1771.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 145

Os espanhóis começaram a chegar em Sorocaba por volta de 1885 devido ao agravamento das condições sócio econômicas não somente da Espanha, mas em diversos países da Europa e, ao mesmo tempo, o Brasil passa a subsidiar as viagens dos imigrantes que quisessem trabalhar na agricultura.

Foto: Valdemir Cunha

The Spanish began arriving in Sorocaba around 1885 due to social and economic hard times not only in Spain but also many parts of Europe. At that time, Brazil subsidized travel for immigrants wanting to work in agriculture.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 149

Centro da cidade com arquitetura da década de 1920.

Foto: Valdemir Cunha

Downtown architecture dating from the 1920s

Photo: Valdemir Cunha



Pág 146

Centro da cidade com arquitetura em art déco da década de 1930.

Foto: Valdemir Cunha

Downtown with art deco architecture from the 1930s.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 150

Palacete Scarpa. O prédio em estilo neoclássico foi projetado em 1922 para abrigar o primeiro banco da cidade que pertencia a família Scarpa que também era proprietária de fábricas têxteis.

Foto: Valdemir Cunha

Palacete Scarpa. This neoclassical building was designed in 1922 to house the city's first bank, owned by the Scarpa family, which also owned textile mills.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 151
Grafite em muro da estação de ferro de Sorocaba.
Foto: Valdemir Cunha
Graffiti on a wall at the Sorocaba train station.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 155
Detalhe da fachada das antigas fábricas de tecelagem Nossa Senhora da Ponte, construída em 1881, e Santo Antônio, de 1913.
Foto: Valdemir Cunha
Detail of the façade of the old textile mills Nossa Senhora da Ponte, built in 1881, and Santo Antônio, in 1913.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 152
The Mercado Municipal of Sorocaba was opened in 1938 as the main commercial center of the city. Built in art deco is an important mark in Sorocaba.
Foto: Valdemir Cunha
The Sorocaba Municipal Market was inaugurated in 1938 as the city's main commercial center. The art deco building is an important point in the city.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 156
Detalhe da fachada das antigas fábricas de tecelagem Nossa Senhora da Ponte, construída em 1881, e Santo Antônio, de 1913.
Foto: Valdemir Cunha
Detail of the façade of the old textile mills Nossa Senhora da Ponte, built in 1881, and Santo Antônio, in 1913.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 153
Baltazar Fernandes, fundador de Sorocaba e, ao fundo, o Mosteiro de São Bento que foi fundado em 21 de abril de 1660 por doação de Fernandes aos monges beneditinos de terras de sua sesmaria.
Foto: Valdemir Cunha
Baltazar Fernandes, founder of Sorocaba and in the background, the São Bento Monastery, founded April 21, 1660 on land donated by Fernandes from his allotment to the Benedictine monks.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 157
Detalhe da fachada das antigas fábricas de tecelagem Nossa Senhora da Ponte, construída em 1881, e Santo Antônio, de 1913.
Foto: Valdemir Cunha
Detail of the façade of the old textile mills Nossa Senhora da Ponte, built in 1881, and Santo Antônio, in 1913.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 154
Detalhe da fachada das antigas fábricas de tecelagem Nossa Senhora da Ponte, construída em 1881, e Santo Antônio, de 1913.
Foto: Valdemir Cunha
Detail of the façade of the old textile mills Nossa Senhora da Ponte, built in 1881, and Santo Antônio, in 1913.
Photo: Valdemir Cunha



Págs 158 e 159
Jardim Botânico Irmãos Villas Bôas que foi inaugurado em 15 de março de 2014.
Foto: Valdemir Cunha
Jardim Botânico Villas Bôas which was inaugurated March 15, 2014.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 160
A história do Zoológico de Sorocaba inicia-se em 1916, onde hoje é a Praça Frei Baraúna. Ali foram alojados, em condições precárias, animais comumente encontrados na região e voltado somente à contemplação. Extinguiu-se em 1930.
Foto: Valdemir Cunha
The history of the Zoológico de Sorocaba begins in 1916 where the Praça Frei Baraúna is located today. It held, under precarious conditions, animals commonly found in the region, which were held merely for contemplation. It was closed in 1930.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 164
Pelicano no Zoológico Quinzinho de Barros.
Foto: Valdemir Cunha
Pelican at the Zoológico Quinzinho de Barros.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 161
A história do Zoológico de Sorocaba inicia-se em 1916, onde hoje é a Praça Frei Baraúna. Ali foram alojados, em condições precárias, animais comumente encontrados na região e voltado somente à contemplação. Extinguiu-se em 1930.
Foto: Valdemir Cunha
The history of the Zoológico de Sorocaba begins in 1916 where the Praça Frei Baraúna is located today. It held, under precarious conditions, animals commonly found in the region, which were held merely for contemplation. It was closed in 1930.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 165
Jacaré no Zoológico Quinzinho de Barros.
Foto: Valdemir Cunha
Alligator at the Zoológico Quinzinho de Barros.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 162
Em 20 de outubro 1968 é inaugurado o novo espaço juntamente com aquisição da chácara pertencente à família Prestes Barros, que, desde então, abriga o Museu Histórico Sorocabano, fundado em março de 1954.
Foto: Valdemir Cunha
The new site was inaugurated in 1968 when the ranch belonging to the Prestes Barros family was purchased which, since then, has been the home of the Museu Histórico Sorocabano, founded in March 1954.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 166
Em 1909, em estilo inglês, foi inaugurado o prédio que abrigou a usina geradora de energia a diesel para movimentar as máquinas da Fábrica São Paulo da Companhia Nacional de Estamparia, tornando-se assim parte do desenvolvimento industrial têxtil da cidade.
Foto: Valdemir Cunha
In 1909, in English style, the building that would house the diesel generator to supply power for the machines at the Fábrica São Paulo da Companhia Nacional de Estamparia textile printing mill was inaugurated. It is an important part of the city's industrial development.
Photo: Valdemir Cunha

Pág 163
Em 20 de outubro 1968 é inaugurado o novo espaço juntamente com aquisição da chácara pertencente à família Prestes Barros, que, desde então, abriga o Museu Histórico Sorocabano, fundado em março de 1954.
Foto: Valdemir Cunha
The new site was inaugurated in 1968 when the ranch belonging to the Prestes Barros family was purchased which, since then, has been the home of the Museu Histórico Sorocabano, founded in March 1954.
Photo: Valdemir Cunha



Pág 167
Vista da cidade a partir do Parque Kasato Maru.
Foto: Valdemir Cunha
View of the city from the Parque Kasato Maru
Photo: Valdemir Cunha

Pág 168

Vista do Parque Kasato Maru, que é o nome do navio que trouxe os primeiros imigrantes ao país.

Foto: Valdemir Cunha

View of the Parque Kasato Maru, which was named after the ship carrying the first Japanese immigrants to Brazil.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 169

Ciclovía nas margens do Rio Sorocaba.

Foto: Valdemir Cunha

Bike path along the Rio Sorocaba

Photo: Valdemir Cunha



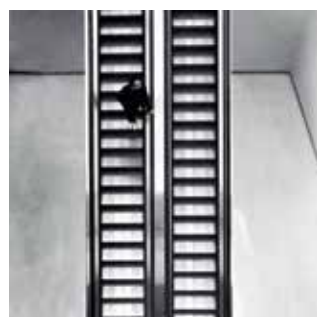
Págs 170 e 171

Nova ala do shopping Iguatemi Esplanada.

Foto: Valdemir Cunha

New wing of the Iguatemi Esplanada Shopping Center

Photo: Valdemir Cunha



Pág 172

Edifício Campolim Office no Bairro Campolim.

Foto: Valdemir Cunha

Campolim Office building in the Campolim district

Photo: Valdemir Cunha



Pág 173

Edifício Avenida Paulista no Bairro Campolim.

Foto: Valdemir Cunha

Avenida Paulista building in the Campolim district.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 174

Planta Flex em Sorocaba, empresa de projetos e produtos tecnológicos.

Acervo da Flex

Sorocaba installations of Planta Flex, a tech solutions and product company.

Collection Flex



Pág 175

Armazém da fábrica da Sorocaba Refrescos.

Foto: Valdemir Cunha

Sorocaba Refrescos' factory warehouse.

Photo: Valdemir Cunha



Pág 176

Ensaio da Orquestra Sinfônica de Sorocaba.

Foto: Valdemir Cunha

Sorocaba Symphonic Orchestra, in rehearsal

Photo: Valdemir Cunha

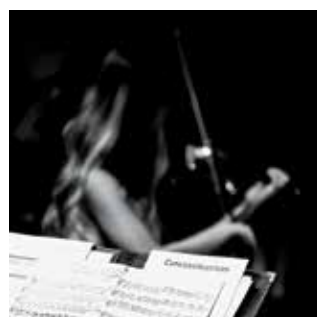
Pág 177

Ensaio da Orquestra Sinfônica de Sorocaba.

Foto: Valdemir Cunha

Sorocaba Symphonic Orchestra, in rehearsal

Photo: Valdemir Cunha



Pág 179

Campanha da Coca-Cola para a Copa do Mundo de 2014 criada pelo grafiteiro Speto.

Foto: Valdemir Cunha

Coca-Cola marketing campaign for the 2014 FIFA World Cup created by graffiti artist Speto

Photo: Valdemir Cunha



AUTORES



Valdemir Cunha nasceu em São Paulo, em 1966. Formou-se em jornalismo na Faculdade de Comunicação Social Cásper Líbero e se especializou em fotografia de cultura, povo e geografia brasileira. Trabalhou durante 20 anos nas principais publicações de turismo e meio ambiente do país, entre elas as revistas Viagem e Turismo e Os Caminhos da Terra, como editor de fotografia e editor executivo. Tem 14 livros publicados, entre eles Pantanal, O Último Éden (DBA, 2007), Brasil Natural e Brasil Litoral (Ed. Origem, 2011 e 2013), Serra da Mantiqueira (Ed. Horizonte, 2012), Viagem à Bahia de Jorge Amado (Ed. Abril, 2012) e Brasil Invisível (Ed. Origem, 2012). Hoje é publisher da Editora Origem e um dos principais fotógrafos documentaristas especializados em Brasil.

Valdemir Cunha was born in São Paulo in 1966. He earned a degree in journalism from the Cásper Líbero College of Communications and specialized in photographing Brazilian culture, people and geography. For 20 years, he worked for the country's main tourism and environmental-themed publications, including the magazines Viagem e Turismo and Os Caminhos da Terra, as photography editor and executive editor. He has published 14 books, including Pantanal, O Último Éden (DBA, 2007), Brasil Natural and Brasil Litoral (Ed. Origem, 2011 and 2013), Serra da Mantiqueira (Ed. Horizonte, 2012), Viagem à Bahia de Jorge Amado (Ed. Abril, 2012) and Brasil Invisível (Ed. Origem, 2012). He is currently the publisher of Editora Origem and one of the main specialized documentary photographers in Brazil.



Xavier Bartaburu nasceu em São Paulo, em 1976. Formou-se em jornalismo na ECA-USP e foi editor da revista Os Caminhos da Terra, onde publicou mais de 50 reportagens produzidas em dezenas de viagens ao redor do Brasil e do mundo. Hoje escreve livros sobre o patrimônio cultural, histórico e ambiental do Brasil. Já são 14 títulos publicados, entre os quais Pantanal: O Último Éden (com fotos de Valdemir Cunha, Ed. DBA); Entretrópicos (relato de expedição em catamarã de Beto Pandiani, Ed. Terra Virgem); Atelier Cité: Paixões Declaradas (sobre trabalho das pintoras Isabelle Tuchband e Verena Matzen); Viagem à Bahia de Jorge Amado (com fotos de Valdemir Cunha, Ed. Abril); Brasil Invisível (com fotos de Valdemir Cunha, Ed. Origem); Santa Luzia: A História de uma Marca da Gastronomia Paulistana (Ed. Grifo) e Santos (com fotos de Araquém Alcântara, Ed. Terra Brasil).

Xavier Bartaburu was born in São Paulo in 1976. He earned a degree in journalism from the University of São Paulo's School of Communications and Arts and worked as editor for the magazine Os Caminhos da Terra, where he published over 50 travel articles on dozens of locations in Brazil and around the world. He currently writes books on Brazil's cultural, historical and environmental heritage. He has 14 published titles including Pantanal: O Último Éden (with photos by Valdemir Cunha, Ed. DBA); Entretrópicos (documenting Beto Pandiani's catamaran expedition, Ed. Terra Virgem); Atelier Cité: Paixões Declaradas (about the work of painters Isabelle Tuchband and Verena Matzen); Viagem à Bahia de Jorge Amado (with photos by Valdemir Cunha, Ed. Abril); Brasil Invisível (with photos by Valdemir Cunha, Ed. Origem); Santa Luzia: A História de uma Marca da Gastronomia Paulistana (Ed. Grifo) and Santos (with photos by Araquém Alcântara, Ed. Terra Brasil).



Eli Sumida nasceu em Registro (SP) em 1962. É coordenador de arte na Unidade de Projetos Editoriais do jornal Valor Econômico. Já atuou nas revistas Bizz (diagramação), Saúde, Terra, Próxima Viagem e Golf+ (como editor de arte). Vem elaborando projetos gráficos de livros, entre eles o da aquarelista Sylvia Amélia Hungria Machado de Orleans e Bragança (finalista do Prêmio Jabuti - Projeto Gráfico/2009 - Luste Editores); do artista plástico Paulo von Poser (finalista do Prêmio Jabuti - Projeto Gráfico/2010- Luste Ed.); o livro Pantanal, de Valdemir Cunha e Xavier Bartaburu (Ed. DBA); o livro Sonoro Diamante Negro de Suely Nascimento, ensaio fotográfico premiado pela Funarte sobre os bailes em Belém (PA). Em 2011, o livro das artistas plásticas Isabel Tuschband & Verena Matzen (Luste Ed.); o livro Brasil Invisível, de Valdemir Cunha. Em 2013, o livro da fotógrafa Paula Sampaio sobre Tucuruí (ensaio fotográfico premiado pela Funarte) e o Brasil Litoral, de Valdemir Cunha (Ed. Origem).

Eli Sumida was born in Registro, São Paulo in 1962. He is the art coordinator at the Editorial Project Department for the newspaper Valor Econômico. He has worked for the magazines Bizz (page layout), Saúde, Terra, Próxima Viagem and Golf+ (as art editor). He has developed the design and layout for several publications, including self-titled books on watercolor artist Sylvia Amélia Hungria Machado de Orleans e Bragança (a finalist for the Jabuti Prize - Design and Layout/2009 - Luste Editores) and visual artist Paulo von Poser (finalist for the Jabuti Prize - Design and Layout/2010- Luste Ed.); Pantanal by Valdemir Cunha and Xavier Bartaburu (Ed. DBA); Sonoro Diamante Negro by Suely Nascimento, a Funarte-awarded photo essay on ballroom dancing in Belém, Pará. In 2011, he worked on a book by visual artists Isabel Tuschband & Verena Matzen (Luste Ed.), as well as Brasil Invisível by Valdemir Cunha. In 2013, he contributed to photographer Paula Sampaio's book on Tucuruí (a Funarte-awarded photo essay) and Brasil Litoral by Valdemir Cunha (Ed. Origem).

AGRADECIMENTOS

À Secretaria de Cultura, em especial Daniella Moreira, museóloga na Prefeitura Municipal de Sorocaba, pela disponibilização do acervo histórico da cidade.

Ao historiador e pesquisador José Rubens Incao como fonte de informação histórica e na pesquisa iconográfica das fotografias do acervo histórico da cidade.

À Sônia Paes, historiadora e pesquisadora, e ao Álvaro Augusto, tropeiro e presidente do Centro Nacional de Estudos do Tropeirismo, como fontes de informação histórica sobre o tropeirismo e por abrirem as portas do Casarão Brigadeiro Tobias para nos receber.

Ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e Floresta Nacional de Ipanema onde está o sítio histórico da Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, à Fundação de Desenvolvimento Cultural de Sorocaba (FUNDEC) e à Orquestra Sinfônica de Sorocaba, ao Zoológico Quinzinho de Barros e ao Museu Histórico Sorocabano, ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, ao Jardim Botânico Irmãos Villas Bôas e à Capela Senhor do Bonfim pelo acesso aos lugares.

E à toda equipe da Sorocaba Refrescos que colaborou com a realização do projeto.

ACKNOWLEDGEMENTS

We would like to thank the Secretariat of Culture, especially Daniella Moreira, museologist at the City Hall of Sorocaba for making the city's historical collection available.

Many thanks to historian and researcher José Rubens Incao who provided historical information and helped with the iconographic research of the photos from the city's historical collection.

Thank you also to historian and researcher Sônia Paes and Álvaro Augusto, muleteer and president of the National Center for Studies on Muleteering. They provided historical information on the mule trade and opened the doors of the Casarão Brigadeiro Tobias to receive us.

We would like to thank the Chico Mendes Institute for Biodiversity Conservation (ICMBio) and the Ipanema National Forest where the historic ruins of the Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema are located. Many thanks also to the Sorocaba Foundation for Cultural Development (FUNDEC), the Sorocaba Symphonic Orchestra, the Quinzinho de Barros Zoo, the Sorocaba Museum of History, the Sorocabana Railway Museum, the Irmãos Villas Bôas Botanical Gardens and the Senhor do Bonfim Chapel for allowing us to visit.

We also extend warm thanks to the entire team at Sorocaba Refrescos which helped make this project happen.

BIBLIOGRAFIA BIBLIOGRAPHY

ALMEIDA, Aluisio de. Biografias Sorocabanas. São Paulo: Departamento de Cultura, 1952

ALMEIDA, Aluisio de. História de Sorocaba. Sorocaba: Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico, 1969

ALMEIDA, Aluisio de. O tropeirismo e a feira de Sorocaba. São Paulo: Luzes, 1968

BADDINI, Cássia Maria. Sorocaba no império: comércio de animais e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2002

CAVALHEIRO, Carlos Carvalho. Folclore em Sorocaba. Sorocaba: Terrasgada; Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes, 1999

BONADIO, Geraldo. Sorocaba: a cidade industrial. Sorocaba: Geraldo Bonadio, 2004

CAMPOS, Carlos de; FRIOLI, Adolfo. João de Camargo de Sorocaba - o nascimento de uma religião. São Paulo: Senac, 1999

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro de. Fisionomia da cidade: Sorocaba - cotidiano e desenvolvimento urbano - 1890-1943. 2008. Tese (doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2008

GONÇALVES, Antonio Gabriel Cerqueira. A transformação do município de Sorocaba e a interferência nas relações socioambientais da população no período de 1654-2014. Revista Iniciação, Senac, São Paulo, vol. 4, número 2, 2014

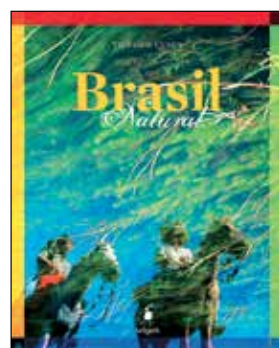
MANFREDINI, Fábio Navarro e outros. A história ambiental de Sorocaba. Sorocaba: Unesp, Câmpus Experimental de Sorocaba, 2015

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. Sorocabana, uma saga ferroviária. São Paulo: Tribal Editora, 2001

Retratos do Brasil
de Valdemir Cunha
50 postcards
113 x 165 mm
Português/Inglês
2006



Brasil Natural
de Valdemir Cunha
216 páginas
197 x 245 mm
Português/Inglês
2011



Brasil Invisível
de Valdemir Cunha
240 páginas
290 x 360 mm
Português/Inglês
2012



Brasil Litoral
de Valdemir Cunha
216 páginas
197 x 245 mm
Português/Inglês
2013



Viagem à Bahia do Cacau
de Valdemir Cunha
200 páginas
160 x 190 mm
Português/Inglês
2016



Soja: o grão do Brasil
de Ricardo Teles
200 páginas
160 x 190 mm
Português/Inglês
2016



Do grão ao pão
de Xavier Bartaburu
200 páginas
230 x 280 mm
Português/Espanhol
2016



Tietê: o rio e as margens
de Valdemir Cunha
196 páginas
210 x 290 mm
Português/Inglês
2016



Passageiro do olhar
de Valdemir Cunha
240 páginas
160 x 180 mm
Português/Inglês
2014



Minha pequena Alemanha
de Valdemir Cunha
240 páginas
290 x 360 mm
Português/Alemão
2014



Cana-de-açúcar
de Valdemir Cunha
240 páginas
225 x 280 mm
Português/Inglês
2015



Água
de Valdemir Cunha
254 páginas
250 x 340 mm
Português/Inglês
2015



Fogo: a idade do aço
de Valdemir Cunha
200 páginas
230 x 280 mm
Português/Inglês
2017



Jorge RESSIGNIFICANDO amado
de Valdemir Cunha
48 páginas
160 x 210 mm
Português
2017

Editor Editor	Valdemir Cunha
Concepção editorial e fotos Concept and photos	Valdemir Cunha
Proponente/ProAC Proposal to ProAC	Bertoncello Editoração Ltda
Editora executiva Executive editor	Lígia Fernandes
Direção de Arte Art direction	Eli Sumida
Texto Text	Xavier Bartaburu
Revisão de texto Copy editing and proofreading	Lígia Fernandes
Tradução Translation	Maya Diane Johnson
Tratamento de imagem Prepress	Ipsis Gráfica
Relações institucionais/ProAC Institutional relations/ProAC	Ricardo Gramani/ Núcleo Propaganda
Captação Fundraising	Ricardo Gramani/ Núcleo Propaganda
Impressão Printing	Ipsis Gráfica
Distribuição e vendas Sales and distribution	Bookmix Comércio de Livros

Copyright 2017

Fotografias: Valdemir Cunha, texto: Xavier Bartaburu

Os direitos desta edição pertencem à Editora Origem
Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, 1720 - bl. 22, cj 32
CEP 05145-000 São Paulo-SP Brasil
Telefone: (55 11) 3645-0301
www.editoraorigem.com.br

