UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

ADRIANE DE FREITAS ACOSTA BALDIN

**A presença alemã na construção da cidade de
São Paulo entre 1820 e 1860**

São Paulo
2012

ADRIANE DE FREITAS ACOSTA BALDIN

**A presença alemã na construção da cidade de
São Paulo entre 1820 e 1860**

Tese apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo para obtenção do título de Doutor
em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: História e
Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. José Eduardo de Assis
Lefèvre

São Paulo
2012

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: adrianebaldin@terra.com.br

Baldin, Adriane de Freitas Acosta
B177p A presença alemã na construção da cidade de São Paulo
entre 1820 e 1860 / Adriane de Freitas Acosta Baldin.--São Paulo,
2012.
263 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos
da Arquitetura e Urbanismo) – FAUUSP.
Orientador: José Eduardo de Assis Lefèvre

1.História urbana – São Paulo (SP) 2.Imigração alemã – São
Paulo (SP) 3.Engenheiros 4.Artífices I.Título

CDU 711.4(091)(816.11)

A toda a minha família
e à memória de Ramón Antonio, meu pai.

Agradecimentos

A meu orientador, Prof. Dr. José Eduardo de Assis Lefèvre, pela dedicação e apoio, ao longo de todo o percurso de elaboração desta tese.

A meu marido, José Roberto, e meus filhos, pela paciência e incentivo.

A todas as pessoas que me ajudaram na realização desta tese, em especial aos funcionários da FAU, pelo auxílio e dedicação.

Aos funcionários dos arquivos públicos que me ajudaram na coleta dos documentos, e especialmente ao pessoal do Instituto Martius-Staden, pela gentileza e eficiência germânica.

Ao CAPES, pela concessão da bolsa de doutorado e pelo apoio financeiro.

RESUMO

BALDIN, A. F. A. **A PRESENÇA ALEMÃ NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO ENTRE 1820 E 1860.** 2012. 263 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012

Este trabalho pretende aclarar a participação de engenheiros e artífices alemães, na construção da cidade de São Paulo, entre 1820 e 1860. Para tanto, foram utilizados documentos referentes à imigração e obras públicas, como fontes principais da pesquisa. A imigração de povos germânicos para São Paulo teve três momentos importantes, até meados do século XIX. A primeira entrada de imigrantes alemães ocorreu em 1828 e foi subsidiada pelo governo imperial. Tinha por objetivo colonizar o interior, próximo à capital. A imigração de 1838, organizada por João Bloem e financiada pelo governo provincial, tinha o intuito de trazer artífices para construção de estradas e para trabalhar na siderúrgica de Ipanema, em Araçoiaba da Serra. Naquela ocasião, pretendeu-se montar uma companhia de operários, com esses profissionais. A terceira fase do processo imigratório de povos germânicos se deu na década de 1850, quando o governo provincial auxiliou financeiramente a Casa Vergueiro, para angariar agricultores, para as fazendas do interior do estado, e artífices, para montar a segunda companhia de operários da construção civil da província. Esses profissionais foram protagonistas da construção da cidade de São Paulo, na década de 1850, período em que se investiu consideravelmente em reformas urbanas na capital. Em termos quantitativos, é expressivo o número de alemães que atuaram na década de 1850 em São Paulo, no ramo da construção civil, trazendo melhoramentos urbanos importantes. O que de relevante foi feito nesse período, tanto no âmbito da infraestrutura urbana, como em arquitetura ou projeto, teve participação fundamental desse grupo de imigrantes. Podemos afirmar que engenheiros e artífices alemães atuaram em todos os setores da construção civil, em São Paulo, elaborando mapas da cidade, projetando edifícios públicos, propondo novas soluções para o abastecimento de água, construindo pontes, ou simplesmente trabalhando como artífices tecnicamente bem preparados.

PALAVRAS-CHAVE: História urbana – São Paulo, imigração alemã – São Paulo, engenheiros, artífices.

ABSTRACT

BALDIN, A.F.A. THE GERMAN PRESENCE IN THE CITY OF SÃO PAULO EDIFICATION SINCE 1820 TO 1860. 2012. 263 f. Thesis (Doctorate) – Architecture and Urbanistic College. São Paulo University, São Paulo, 2012

This work intends to elucidate the participation of the German engineers and artificers in the edification of the city of São Paulo since 1820 to 1860. The main sources of the research were documents relating to immigration and public works. The immigration of the German people to São Paulo had three important moments, until the middle of the XIX century. The first German immigrants entrance happened in 1828 and was subsidized by the imperial government. It had the intent of colonizing the country – side close to the capital. The immigration of 1838, organized by João Bloem and supported by the provincial government had the purpose of bringing artificers for the construction of roads and to work in Ipanema siderurgy in Araçoiaba da Serra. At the time there was a plan of organizing a company of workers with these professionals. The third phase of the immigratory process of the German people happened in the decade of 1850, when the provincial government helped financially the Vergueiro House to recruit agricultural workers for the farms in the country – side of the state and artificers to organize the second company of civil architecture workers of the province. These professionals were the protagonists of the edification of the city of São Paulo in the decade of 1850, a time of great investments in urban reformation in the capital. In quantitative terms it is expressive the number of German workers who actuated in the decade of 1850 in São Paulo in the branch of civil architecture bringing important urban improvements. The participation of this group of immigrants in urban substructure, architecture and project in this period was considerable. We can asseverate that German engineers and artificers acted in all branches of civil architecture in São Paulo, elaborating maps of the city, projecting public buildings, presenting new solutions for the water provision, building bridges, or just working as artificers technically well prepared.

Key Words: Urban History – São Paulo, German immigration – São Paulo, engineers, artificers.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Cartaz de Hamburgo - American Linie	37
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 2	Imigrantes no navio – Porto de Hamburgo	40
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 3	Imigrantes no porto de Hamburgo, século XIX	63
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 4	Mapa da Alemanha	86
	http://www.familiaimhof.com.br/logradouros_alemanha.htm	
Figura 5	Gravura – agente de imigração engajando trabalhadores	87
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 6	Cidade de São Paulo (vista tirada do Paredão do Piques)	88
	Militão Augusto de Azevedo	
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 7	Cidade de São Paulo – (vista tirada do Paredão do Piques) – Detalhe do chafariz - Militão Augusto de Azevedo	90
	LAGO, P. C., Militão Augusto de Azevedo , Rio de Janeiro, Capivara, 2001	
Figura 8	Senador Vergueiro	96
	http://origem.biz/teste_fotos.asp	
Figura 9	Agricultores do Minho	97
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 10	Fazenda Ibicaba	100
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 11	Mappa dos Colonos Existentes na Fazenda do Ibicaba, 1851	102
	Relatórios dos Presidentes da Província de São Paulo, 1851, p.70	
Figura 12	Fazenda Ibicaba	103
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 13	Thomas Davatz	111
	http://www.suicosdobrasil.com.br/biografias/thomas.davatz.html	
Figura 14	Senador Nicolau Vergueiro com sua esposa e netos	121
	HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009	
Figura 15	Largo do Bexiga – Largo do Riachuelo – 1860 - Militão Augusto de Azevedo	128
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 16	Largo do Bexiga –1860, detalhe do edifício que abrigava o pouso dos tropeiros Militão Augusto de Azevedo	129
	LAGO, Pedro Correia do. Militão Augusto de Azevedo . Rio de Janeiro: Capivara, 2001.	
Figura 17	Relatórios Provinciais, ano 1848	139
	Relatórios Provinciais, ano 1848, mapa sn, p.982	
Figura 18	Carlos Rath	143
	Instituto Martius Staden	
Figura 19	Carl Abraham Bresser	164
	Instituto Martius Staden	
Figura 20	Hermann e seu pai Henrique Augusto Bastide na Prússia	173
	Descendente de H. Bastide, Elizabeth Gil em 10/2011	
Figura 21	Hermann Bastide	177
	Descendente de H. Bastide, Elizabeth Gil em 10/2011	
Figura 22	Mappa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios – obras realizadas pelos engenheiros alemães	192
	Carlos Bresser - Companhia Melhoramentos – Museu Paulista	
Figura 23	Rua da Cruz Preta - Militão Augusto de Azevedo	196
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 24	Rua da Glória – 1862 - Militão Augusto de Azevedo	208
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 25	Rio Tietê - Militão Augusto de Azevedo	209
	Museu Paulista	
Figura 26	Ladeira do Carmo – 1862 - Militão Augusto de Azevedo	211
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 27	Ladeira do Carmo - 1862 – detalhe – Militão Augusto de Azevedo	212
	LAGO, Pedro Correia do. Militão Augusto de Azevedo . Rio de Janeiro: Capivara, 2001.	
Figura 28	Vista da cidade, tirada da Várzea do Carmo - Militão Augusto de Azevedo	213

	Museu Paulista	
Figura 29	Rua de Santa Thereza - Militão Augusto de Azevedo	213
	LAGO, Pedro Correia do. Militão Augusto de Azevedo. Rio de Janeiro: Capivara, 2001	
Figura 30	Cidade de São Paulo – 1862 (vista tirada do Paredão do Piques)	214
	Militão Augusto de Azevedo	
	Biblioteca Mario de Andrade	
Figura 31	Planta da Cidade de São Paulo – 1868 – obras realizadas pelos artífices	218
	Carlos Rath - Companhia Melhoramentos - Museu Paulista	

LISTA DE TABELAS

Tabela		Página
1	OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO Foram analisados documentos relativos às obras públicas, do Arquivo Público do Estado de São Paulo Anos: 1856/1857/1858 /1859/1860	200
Tabela 2	OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO Foram analisadas as Atas da Câmara, de 1854 até 1860	201
Tabela 3	OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO Foram analisados os Registros da Câmara, de 1854 até 1860	202

SUMÁRIO

Introdução.....	11
Capítulo I - A imigração alemã para São Paulo entre 1827 e 1860.....	26
I. 1- Aspectos sociais, culturais e econômicos dos estados alemães, na primeira metade do século XIX- As razões para emigrar.....	27
I. 2 - A imigração de 1827/28/29 – Assentamentos subsidiados pelo Governo Imperial - Colonização.....	39
I. 3- A imigração de 1836 e 1838 – João Bloem - Subsídio do Governo Provincial – 1º Companhia de Operários.....	54
I. 4- A imigração de 1854 - Subsídio do Governo Provincial e agenciamento da Casa Vergueiro 2º Companhia de Operários.....	78
I. 5- A imigração alemã para as fazendas de café - Subsídio do Governo Provincial – Senador Vergueiro – Sistema de Parceria.....	96
Capítulo II – A construção do espaço urbano de São Paulo em meados do século XIX - A eficiência técnica e os engenheiros alemães.....	123
II. 1- Eficiência técnica e popularização do uso do tijolo.....	124
II. 2- Os engenheiros alemães em São Paulo.....	138
II. 2.1 – Carlos Rath.....	143
II. 2.2 – Carlos Abrão Bresser.....	164
II. 2.3 – Hermann Bastide.....	173
II. 2.4 – Hermann Günther.....	183
Capítulo III – A presença alemã na construção da cidade de São Paulo entre 1855 e 1860 – Uma contribuição fundamental.....	193
Conclusão.....	219
Referências.....	225
Anexos.....	232

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa aborda alguns aspectos relativos ao desenvolvimento urbano de São Paulo, em meados do século XIX, e a atuação dos imigrantes alemães que trabalharam como engenheiros e artífices da construção civil, naquele momento.

Muitos estudiosos da história da cidade de São Paulo se depararam com nomes de trabalhadores alemães em seus estudos. Sabe-se que houve um número significativo de profissionais de origem alemã ligados à construção civil, que estiveram atuantes na cidade oitocentista. Porém, até o momento, essa informação estava dispersa nos arquivos públicos, na documentação referente às obras públicas e estradas.

A pesquisa se deu, em grande parte, no âmbito documental. Essa informação foi amiúde recolhida junto à documentação oficial da cidade e com visitas frequentes aos arquivos referentes à imigração. Associados a essas fontes, utilizaram-se documentos iconográficos, como fotos urbanas e mapas da cidade, e também a bibliografia existente sobre o tema, que é escassa.

Com esse material em mãos, iniciou-se a organização cronológica das informações. Foi dada maior ênfase aos artífices e engenheiros que atuaram em São Paulo no período em foco, objetivando o entendimento da relação entre esses profissionais e as reformas urbanas ocorridas na capital, em meados do século XIX.

No período estudado, houve três vindas de imigrantes alemães consideradas relevantes para São Paulo. São as imigrações de 1828/29, a de 1838 e as que ocorreram na década de 1850.

Esses três fenômenos migratórios tiveram subsídios dos governos provincial e/ou imperial, sendo sempre relacionados à agricultura e construção civil.

A primeira grande imigração de alemães para São Paulo ocorreu na década de 1820. O imigrante veio para trabalhar na lavoura e colonizar o “sertão paulista”. Junto a esse grupo de agricultores, vieram artífices da construção civil, que se fixaram nos centros urbanos, como São Paulo e Santo Amaro. Desempenharam suas profissões durante décadas nessas cidades.

Outra importante imigração de alemães foi a de 1838, liderada pelo major Bloem, que teve um caráter diferente da anterior. Vieram artífices para trabalhar na fábrica de Ipanema e na construção da estrada de Santos. Esses profissionais eram selecionados em seus países de origem, sem muito critério. Sendo assim, muitos vieram sem nenhum conhecimento técnico para o trabalho que deviam executar, acarretando alguns problemas.

Na década de 1850, veremos que houve uma sequência de imigrações de germânicos para São Paulo. Muitos vieram através de contratos de parceria com fazendeiros locais, com a mediação da Casa Vergueiro e subsídio do governo provincial.

Nota-se que os germânicos foram o povo escolhido para desenvolver as atividades agrícolas e técnicas naquele momento. Isso se deu, em parte, pela escassez da mão de obra escrava, mas também pela experiência positiva com os primeiros imigrantes alemães.

A mais significativa imigração de povos germânicos para São Paulo, destinada à construção civil, deu-se em 1854, quando a província de São Paulo contratou a Vergueiro & Cia para angariar 350 artífices da construção civil nos estados alemães,

Suíça e Portugal. Os portugueses não poderiam ultrapassar um terço do total. Sabe-se que não vieram suíços, e que desembarcaram em Santos 204 alemães, com a dura tarefa de trabalhar na construção da estrada de Santos e nas obras públicas da capital.

Veremos que a imigração alemã, no ramo da construção civil, sofreu queda a partir de 1860, quando a Alemanha, ainda não unificada, estava em franca evolução econômica e precisou de braços para a construção de ferrovias, estradas e indústrias. Não se pode, todavia, deixar de citar que os maus tratos dados aos colonos e o não cumprimento dos contratos firmados com eles foram também fatores preponderantes para o decréscimo da imigração de povos de língua germânica para São Paulo.

Alguns pesquisadores, especialmente nas ciências humanas, se debruçaram sobre o tema, porém fazia-se necessário um mapeamento dos profissionais ligados à construção civil de origem germânica, e de qual teria sido, efetivamente, sua contribuição para a urbanização de São Paulo, estudo até agora inédito.

A presente pesquisa é uma tentativa de organizar essa documentação, e ainda deixa lacunas. Continuam sem resposta, questões importantes referentes à imigração alemã para São Paulo e sua atuação na construção da cidade.

Podemos citar alguns pontos, que abordamos no decorrer do trabalho e que suscitam maiores esclarecimentos: a atuação dos imigrantes suíços, que estiveram em São Paulo na primeira metade do século XIX; como era o agenciamento das empresas de imigração na Alemanha e no Brasil; e qual foi a contribuição do senador Vergueiro para o fim da imigração de povos germânicos. Esses, entre outros temas relacionados à imigração, ainda estão sem esclarecimento e fomentam pesquisas. Esperamos que este trabalho incentive novas pesquisas nessa área.

Uma das dificuldades encontrada no decorrer dos estudos foi a compreensão cronológica de como esses profissionais se mantiveram em São Paulo como artífices. A trajetória profissional desses indivíduos aparece de forma muito difusa na documentação. Por exemplo, havia dois irmãos, que eram mestres pedreiros, que vieram em 1838, na expedição de Bloem. Seus nomes são Carlos e Guilherme Zapp. Sabe-se que eles permaneceram na cidade, trabalhando em obras públicas e para particulares. Eles aparecem na documentação de 1838, de 1840 e 1844. Foi localizado um contrato, feito entre eles e a província, em 1844. Frequentes referências são feitas a esses dois profissionais, na documentação sobre as obras públicas. Assim como os irmãos Zapp, muitos outros se firmaram como artífices e trabalharam em obras na cidade e nas estradas, porém as informações são parcas e não periódicas, o que dificulta traçar um perfil profissional desse imigrante.

A partir da dissertação de mestrado, em que se estudou a urbanização da cidade através do acervo fotográfico de Militão Augusto de Azevedo, em 1862, foi possível detectar informações novas nas imagens, que enriqueceram a pesquisa sobre o cotidiano paulistano na década de 60 do século XIX.

A escolha de fontes iconográficas, especialmente do acervo citado, decorre do fato de que o trabalho de Militão foi abrangente e pioneiro no registro iconográfico de São Paulo. O período em que fez os registros fotográficos coincide com o momento em que a cidade passava por reformas urbanas significativas, decorrentes, entre outros fatores, de maior investimento público em obras na capital.

A partir da década de 50, a maior parte do orçamento não mais incidiu na construção de estradas, mas foi investido em melhorias da capital. Nesse período, foram construídos os edifícios importantes – mercado, matadouro, cemitério e hospital,

acompanhando o desenvolvimento econômico e populacional de São Paulo. Justamente na construção dessas obras e melhorias gerais da cidade, é que foram atuantes os engenheiros e artífices alemães.

Alguns autores acreditam que a mão de obra alemã que esteve trabalhando em São Paulo no século XIX era de baixa qualidade, e que as contratações não foram boas para a província. Essa conclusão baseou-se em relatórios de presidentes da província, que se diziam desgostosos com os resultados da imigração dos alemães.

No decorrer da pesquisa, constatou-se que a mão de obra alemã foi preferida, entre outras, para executar serviços de construção civil. Isso ocorreu mais de uma vez, o que nos faz crer que outros fatores motivaram os discursos sobre a baixa produtividade desses trabalhadores. Muitos imigrantes não tinham, de fato, competência para executar serviços de construção civil, e os resultados foram desastrosos, mas não se pode generalizar.

Verificou-se, também, que o imigrante reivindicava um melhor tratamento por parte dos fazendeiros do interior do estado, não aceitando ser tratado como escravo. Nas obras da estrada da Maioridade, onde as condições de trabalho eram muito precárias, as reclamações e evasões eram frequentes. A rebeldia do imigrante gerou descontentamento e graves problemas para a classe dominante. Culminou com o declínio da imigração dos povos germânicos, a partir da década de 60, e mais uma grave crise de mão de obra. Essa carência de trabalhadores foi solucionada somente com a vinda dos imigrantes italianos. O desgosto com os alemães não era simplesmente pela má qualidade dos serviços prestados por eles.

Para compreender o porquê da escolha dos germânicos pelo solo tropical do Brasil, teremos de analisar a relação entre Portugal e Alemanha.

Desde o século XVI até o XVIII, há registros de militares alemães servirem ao exército português. Os reis de Portugal utilizavam os serviços dos técnicos, militares e artífices alemães, para obras de vulto e também para ingressarem no exército, trazendo sua capacidade profissional e experiência.

Lançando a vista sobre a longa fila dos oficiais de origem alemã que se incorporaram ao exército português, vimo-la encabeçada pelo Conde *Frederico de Schomberg*, vencedor sobre os espanhóis na batalha de *Estemoz* (1663). Este vulto é seguido por outros militares encontrados entre as mais altas patentes do exército português: o marechal general, conde reinante *Frederico Guilherme de Schaumburg-Lippe*, um príncipe de *Mecklenburg-Strelitz*, o Príncipe *Christiano de Waldeck*, mais o conde *Carlos Augusto de Oeynhausen*, os *Barões de Wiederhold e d'eben*, *João Schwalbach*, mais tarde Barão de Setúbal, um *Conde von der Goltz*, além dos *Brederode*, *Böhm*, *Stockler*, *Niemeyer* e *Baumann* cujos nomes tornaram-se familiares aos ouvidos brasileiros.
(SOMMER, 1941, p.4)

O conde Carlos Augusto de Oeynhausen, acima citado, era um oficial alemão no exército português. Chegou a naturalizar-se, foi batizado e teve como padrinhos o rei e a rainha de Portugal, sendo agraciado com a Ordem de Cristo. O conde era respeitado, na corte de Lisboa, pelo bom senso, habilidades militares e vasto conhecimento do mundo. Casou-se com a marquesa de Alorna, que era da corte portuguesa. Demonstrava talentos literários, inclusive publicou algumas obras. O casal teve oito filhos. O conde tinha um filho fora do casamento, que foi acolhido por sua esposa. Este filho chamava-se João Carlos Augusto e nasceu em 1776.

João Carlos Augusto de Oeynhausen-Grevenburg seguiu carreira militar em Portugal. Em 1802, foi nomeado governador do Ceará, e ficou no cargo até 1807, quando assumiu o governo do Mato Grosso. Nesta ocasião, vieram para o Brasil, sua

madrasta e seu irmão Ulrico Oeynhausen, que se tornou oficial da cavalaria de Minas Gerais (SOMMER, 1950).

Em 14 de julho de 1817, João Carlos Augusto foi nomeado governador de São Paulo, e a posse foi em 1819, ficando no governo até 1821. Sua administração foi considerada excelente, sendo muito elogiado pelo empenho na construção e melhoramento de estradas e das condições sanitárias do povo.

Em 1822, foi designado presidente do governo provisório de São Paulo. O imperador D. Pedro I o nomeou senador do império, ministro de seu gabinete, e deu-lhe o título de marquês de Aracati, em menção à cidade de mesmo nome, no Ceará.

Quando D. Pedro abdicou do poder, o marquês de Aracati deixou o país e foi nomeado governador de Moçambique, onde faleceu, dois anos depois, em 1838 (SOMMER, 1950).

Tivemos, portanto, no início do século XIX, antes mesmo da chegada dos imigrantes, um governador alemão em São Paulo. A história de João Carlos Augusto de Oeynhausen, o marquês de Aracati, é um exemplo da estreita relação que existia entre Portugal e a Alemanha.

Outro fato curioso deu-se em 1750, quando a expedição demarcatória de limites territoriais foi enviada para o sul do Brasil.

O Tratado de Madri tinha por objetivo fixar os limites territoriais de Portugal e Espanha na América Meridional, definindo, portanto, a área territorial do Brasil. Devido aos interesses antagônicos das duas nações, outros tratados complementares foram necessários, para se chegar à delimitação de áreas das duas coroas.

Em 1750, D. João V resolveu formar uma expedição, com especialistas em astronomia e engenharia, para desenvolver o estudo referente ao território do Brasil

meridional, que pertencia à coroa portuguesa. Estes profissionais foram recrutados em algumas nações europeias. D. João faleceu antes da partida da expedição.

Benedito Lima de Toledo transcreveu a relação dos profissionais que estiveram envolvidos nessa expedição, que veio para o Brasil em 1750. Esse documento original encontra-se na Biblioteca Nacional de Lisboa. Curiosamente, dos trinta e quatro profissionais que vieram da Europa naquela ocasião, sendo a maioria engenheiros militares e astrônomos, podemos contar dez portugueses e onze alemães. Quase um terço da expedição era composta por alemães, sendo que todos os tenentes de infantaria, com exercício de engenheiro, eram igualmente alemães (ANEXO 1). Esse seleto grupo, formado por engenheiros, matemáticos, geógrafos e astrônomos, teve a missão de demarcar as fronteiras. Esses estudiosos fizeram documentos cartográficos de norte a sul do país, segundo Toledo.

A contratação de profissionais alemães pelo governo português era uma prática usual. No ano de 1822, ocupava o cargo de inspetor geral de estradas, o marechal Daniel Pedro Muller, também alemão, que executou importantes obras na cidade. (CAMPOS, 1997).

Vemos, portanto, que havia uma intensa relação entre Portugal e os estados alemães, e que esses laços de amizade se estenderam para as colônias, especialmente o Brasil.

Voltando à São Paulo de meados do século XIX, veremos que engenheiros, artífices da construção civil e demais profissionais das mais diversas áreas atuavam na cidade. Nos almanaques comerciais editados na década de 1850, é significativo o número de germânicos que viviam e trabalhavam na cidade de São Paulo, muitos contratados pelo governo da província.

A Lei de Terras de 1850 foi, certamente, um fator importante para o direcionamento dos imigrantes para as cidades do estado. Muitos dos que tinham vindo para trabalhar na agricultura, tinham originalmente profissões urbanas. Com a dificuldade de acesso à terra, após a lei de 1850, vários deles optaram por se fixar na cidade de São Paulo.

São Paulo conheceu uma nova realidade de investimentos públicos, após 1850, em decorrência do aumento de demanda por serviços públicos. Muitos artífices da construção civil de origem germânica estiveram atuantes nessa reformulação urbana por que passou São Paulo naquele momento, e foram protagonistas dessa reurbanização.

A pesquisa pautou-se no levantamento da documentação primária, tal como: relatórios de presidentes de Província, documentação sobre obras públicas e atas e registros da Câmara. Foram também pesquisados, jornais de época e documentos existentes sobre a imigração alemã no Instituto Martius Staden. Foi consultado o Arquivo do Estado de São Paulo, da Assembleia Legislativa e da Câmara Municipal, onde se encontraram verdadeiras relíquias, algumas já digitalizadas, facilitando o trabalho do pesquisador. Os relatórios dos presidentes da Província também foram disponibilizados no site da Universidade de Chicago. Podendo ser lidos na íntegra, os relatórios deram fundamentação para várias questões sobre o desenvolvimento de São Paulo no século XIX.

A partir do estudo dessa documentação, foi possível entender o panorama da imigração para São Paulo, e nela, dos imigrantes alemães que trabalharam na construção de obras públicas e estradas.

No Arquivo do Estado, foi possível encontrar documentos relevantes sobre a atuação dos alemães em obras públicas na capital, e na execução e manutenção das estradas.

A Assembleia Legislativa conta com o arquivo digitalizado de documentos referentes às negociações entre a província, os agentes de imigração e as autoridades alemãs. Neste arquivo, encontra-se documento indicativo da segunda formação de uma companhia de operários alemã, que o governo da província tentou montar em 1855, ocasião da terceira vinda de artífices para São Paulo.

A Câmara Municipal foi mais uma fonte de pesquisa da documentação primária. Nas atas e registros gerais da Câmara, foi possível verificar a movimentação do setor de obras, e como os operários alemães atuaram e se inseriram nesse processo.

O Instituto Martius Staden conta com amplo material de pesquisa referente aos imigrantes, e importantes documentos sobre a atuação dos quatro engenheiros alemães: Carlos Rath, Carlos Abrão Bresser, Hermann Bastide e Hermann Gunther.

Alguns autores estudaram a imigração alemã, especialmente a primeira, de 1828 e 1829. A obra de Edmundo Zenha, referência na história da imigração, traz detalhes importantes sobre o duro cotidiano dos alemães que chegaram a São Paulo no começo do século. Outro grande estudioso dos alemães que viveram no Brasil foi Friedrich Sommer. Em sua extensa obra, ele expõe, em detalhes, a biografia de muitos alemães, que se destacaram em diversas áreas. A obra de Sommer ainda não tem tradução para o português, mas foi uma fonte importante na pesquisa e encontra-se no Instituto Martius Staden. Com a valiosa ajuda de Birgit Fouquet, do Instituto Martius Staden, foi possível descobrir informações fundamentais sobre os engenheiros alemães e sobre os imigrantes de 1838, traduzidas por ela do alemão para o português.

A bibliografia utilizada na pesquisa é ampla, vai desde livros referentes à imigração, até teses mais específicas sobre desenvolvimento urbano de São Paulo e atuação dos imigrantes no âmbito rural.

A contribuição deixada pelos viajantes é muito rica. O trabalho do suíço J. J. Tschudi, *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*, conta sobre as diversas colônias alemãs que ele visitou no estado de São Paulo. Em muitas delas, os alemães não tinham nenhum privilégio, ao contrário, levavam uma vida muito sacrificada. Esse cotidiano das colônias é contado em minúcias por Tschudi.

O livro do suíço Thomas Davatz, *Memórias de um Colono no Brasil*, revela como era o cotidiano do imigrante, nas fazendas de café no interior do estado, e como era precário o cumprimento do Contrato de Parceria, firmado entre o proprietário da terra e o imigrante. Davatz expõe a triste realidade da escravidão branca sofrida pelo imigrante. Seu livro teve uma repercussão muito negativa para o Brasil no exterior, sendo um importante fator para a proibição da emigração na Prússia, a partir de 1859, com o Rescrito de Heidt.

Outra fonte rica de informação foram os periódicos. O jornal *O Farol Paulistano*, fundado em 1827, portanto um ano antes da vinda dos primeiros alemães, revela como foi difícil a receptividade do paulistano frente ao imigrante.

O *Correio Paulistano* inicia sua publicação na década de 50. Este jornal confirma as obras que estavam em andamento na cidade, as insatisfações da população frente ao poder público, bem como aproxima-nos do cotidiano da cidade na época.

Autores como Edmundo Zenha, Friedrich Sommer, Sérgio Buarque de Holanda, Nestor Goulart Reis Filho, Benedito Lima de Toledo e Eudes Campos foram referências importantes na pesquisa.

É valiosa a contribuição dada pela historiadora Silvia Cristina Lambert Siriani: *Uma São Paulo alemã, vida quotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827- 1889)*. Nesta obra, a autora estudou a imigração alemã dos começos do século XIX, e sua influência nas diversas atividades profissionais da cidade.

A autora Evanice Maria Högler Ribeiro, em sua tese de doutorado, apresentada ao departamento de História da Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia da USP, intitulada: *Os alemães dos núcleos coloniais de Santo Amaro e Itapequerica da Serra (1831/1914)*, traz informações valiosas sobre o dia a dia do imigrante alemão e das famílias que aqui se estabeleceram.

Foi necessário um estudo aprofundado sobre a história da cidade de São Paulo, que se fez por meio de autores importantes que estudaram a urbanização e arquitetura da cidade.

Eudes Campos, pesquisador da cidade de São Paulo, é referência obrigatória. O autor estuda minuciosamente a documentação oficial e a arquitetura da cidade durante o império. Em sua tese, *Arquitetura paulistana sob o Império: aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo*, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1997, fez um estudo detalhado da arquitetura do império. O autor, no artigo publicado nos Anais do Museu Paulista, intitulado *A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863*, confirma a importância da cidade na década de 50, período de reformulação urbana.

O professor Benedito Lima de Toledo, em seu livro *Três cidades em um século*, de 1983, apresenta os processos de destruição e reconstrução por que passou a cidade, originalmente em taipa. Outro livro interessante, do mesmo autor, é *O Real*

Corpo de Engenheiros na capitania de São Paulo, destacando-se a obra do brigadeiro João da Costa Ferreira. Nele, trata-se da atuação dos engenheiros militares portugueses, com destaque para o brigadeiro João da Costa Ferreira, que projetou e construiu a Calçada do Lorena, uma das principais obras de engenharia no Brasil do século XVIII. Nesta obra, o autor coloca uma lista de profissionais europeus de grande prestígio, que teriam sido contratados pelo rei de Portugal, em 1750, para demarcar as terras do Brasil. Dos quarenta e três nomes que figuram nessa lista, onze são engenheiros militares alemães.

Nestor Goulart publicou, em 2004, por ocasião do aniversário de 450 anos de São Paulo, o livro *Vila, cidade e metrópole*, onde faz um apanhado histórico da cidade, trazendo imagens inéditas de mapas antigos e faz uso intenso das fotos de Militão.

Pedro Correia do Lago, em seu livro *Militão Augusto de Azevedo*, por meio de modernas técnicas de manipulação da imagem, ampliou as fotos do artista, revelando detalhes importantes, impossíveis de serem detectados a “olho nu”.

O cotidiano da cidade e suas relações sociais e comerciais foram pesquisados por Maria Odila Leite da Silva Dias, em *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*, e *Em casas térreas com alcovas: formas de morar entre os setores médios em São Paulo, 1875 e 1900*, e especialmente em sua tese de doutoramento, apresentada à FFLCH-HI – USP, em 2003, cujo título é: *Relações sociais e experiências da urbanização de São Paulo, 1870 – 1900*.

Muitas teses sobre a cidade de São Paulo, sua urbanização, cultura e história, têm sido elaboradas, por diversos estudiosos da área. Cabe destacar pesquisas como a de Paulo Garcez Marins, *Através da rótula - sociedade e arquitetura urbana no Brasil, sécs. XVII – XX*, tese de doutorado apresentada à FFLCH-HI – USP, em 1999; e

Solange Ferraz de Lima, *Ornamento e cidade – ferro, estuque e pinturas murais em São Paulo, 1870-1930*, de 2001, entre outras.

Alguns autores mais antigos, como Richard Morse - *São Paulo, raízes oitocentistas da metrópole* e *Formação histórica de São Paulo* -, e o memorialista Ernani Silva Bruno - *História e tradições da cidade de São Paulo* e *Memória da cidade de São Paulo: depoimentos de moradores e visitantes, 1553-1958* - foram de fundamental importância no embasamento da pesquisa.

Os relatos dos viajantes estrangeiros que passaram por São Paulo são também de grande valor documental. Entre eles, destacamos Zaluar - *Peregrinação pela província de São Paulo, 1860-1861* - e Tschudi, em *Viagem às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*.

Os relatos de Zaluar estão em curiosa sintonia com as imagens que Militão produziu da cidade no mesmo período. Foi possível perceber que os edifícios e largos que ele destacou, como pontos importantes da cidade, foram os mesmos que Militão elegeu para fotografar, e que eram edifícios novos na época.

O acervo de Militão Augusto de Azevedo foi aberto à pesquisa pela Biblioteca Mario de Andrade. O registro fotográfico ajudou a orientar a pesquisa, no que tange às reformas urbanas e arquitetônicas, em voga na cidade na metade do século XIX.

Outras obras foram utilizadas, no decorrer da pesquisa, assim como os mapas da cidade.

Toda essa documentação e obras bibliográficas foram basilares para o entendimento do papel fundamental desenvolvido pelo artífice alemão em São Paulo, em meados do século XIX.

Podemos dizer que a imigração alemã ocorreu de forma marcante, até meados do século XIX, e que muito contribuiu para o desenvolvimento urbano de São Paulo, pela atuação de engenheiros e artífices da construção civil. Uma mão de obra especializada que, até então, São Paulo não conhecia. Esses profissionais foram também os responsáveis pela construção de muitas estradas, na província, no período, com destaque para a estrada da Maioridade, a mais importante, onerosa e de difícil manutenção.

Também no campo, a mão de obra germânica se mostrou importante e especializada, contribuindo com o conhecimento de novas técnicas agrícolas e na factura de maquinários para a lavoura cafeeira.

Como veremos, o balanço da imigração germânica foi positivo e decisivo para a construção civil, em meados do século XIX.

CAPÍTULO I

A imigração alemã para São Paulo entre 1827 e 1860

I.1 - Aspectos sociais, culturais e econômicos dos estados alemães, na primeira metade do século XIX – As razões para emigrar

Entre os motivos que aceleraram o processo emigratório para a América, além das condições adversas em seus países de origem, estavam os gigantescos espaços geográficos ainda desabitados desta terra, e as promessas dos agentes de imigração que atuaram nos países europeus naquele momento.

O crescimento populacional da Europa, face à pequena área do continente, foi outro aspecto relevante que propiciou a emigração.

Na segunda metade do século XIX, a Alemanha começou a registrar queda nos índices de emigração. Isso ocorreu devido ao desenvolvimento econômico daquele país e a consequente necessidade de mão de obra.

Carlos Fouquet aponta alguns fatores que impulsionaram a emigração de povos de língua germânica:

Nas propriedades rurais já escasseava a terra a ser distribuída para os filhos mais moços do lavrador; o artesão e o comerciante tinham a sua atividade restrita pela concorrência; o operário não via oportunidade de progresso; [...] Todos tinham consciência da própria capacidade de seus conhecimentos, desejando exercê-los. Essa a razão que os levava a dirigirem suas vistas para além das fronteiras de seu continente densamente povoado, terem a atenção voltada para as terras escassamente povoadas do ultramar, lugares enormes, espaços abertos. Lá sobrava terra para os agricultores, a preços mínimos ou mesmo distribuídas graciosamente, sendo que as extensões territoriais infinitas eram um convite e um desafio para empreendimentos ousados, para o desenvolvimento de potenciais humanos até então cerceados. Assim surgiu a sedutora palavra da “terra que chama do além-mar” (FOUQUET, 1974, p. 67).

A vinda do imigrante alemão para São Paulo encontra razões em alguns fatores ocorridos nos estados germânicos e também no Brasil ¹. Entre eles, podemos citar o embrionário processo de mecanização da Alemanha, no começo do século XIX, e a insatisfação da população rural. O Brasil, por sua vez, tinha necessidade de colonizar o interior dos estados e intensificar as forças militares, após a independência. O imigrante alemão, em São Paulo, fez o papel de colonizador.

O governo brasileiro de 1816 já agia em prol da imigração. Nesse ano, D. João VI isentou do serviço militar os ilhéus dos Açores e seus filhos que posteriormente viessem a se estabelecer no Brasil.

Entre 1818 e 1821, foi implantada a política de povoar o território brasileiro com imigrantes europeus. Fundaram-se, nesse período, as colônias suíças de Cantagalo e Nova Friburgo, no Rio de Janeiro, e em Santa Catarina, as colônias de Nova Ericeira, atual Porto Belo, e Itajaí. O núcleo de Itajaí era formado por cem soldados lusitanos. Outra iniciativa tomada pelo governo imperial foi a construção de dois navios, para trazer os imigrantes da Europa. (NETTO, 1942).

A partir da independência, a política de imigração de europeus se manteve até 1830. Nesse período, novas colônias foram implantadas, principalmente nos estados do sul.

Em 1830, ficou completamente paralisada a entrada de colonos europeus no Brasil, mas já em 1818 tinham aportado ao nosso país 6856 alemães, encaminhando-se de preferência para os estados do extremo sul.
(NETTO, 1942, p. 12).

¹Até 1871, ano da unificação, não existia o país Alemanha. Eram trinta e nove estados independentes, alguns, mais pobres e agrícolas, outros, mais ricos, que iniciavam seu desenvolvimento industrial. Desde 1815, o Congresso de Viena determinou que esses estados se reunissem, formando, assim, a Confederação Germânica, liderada pela Prússia e pela Áustria. (Berardi, 2005).

Sabemos que, em São Paulo, houve duas levadas significativas de imigrantes alemães, que vieram para trabalhar na construção civil, depois de 30. A primeira em 1838, e a segunda em 1854. Falaremos dessas duas iniciativas do governo provincial de São Paulo, mais à frente.

Olhando para o outro lado do Atlântico, veremos como os estados alemães se organizavam politicamente e quais aspectos sociais, culturais e econômicos impulsionaram o motor da emigração.

No início do século XIX, os estados alemães começaram lentamente o processo de mecanização. A industrialização, propriamente dita, iria ocorrer somente na metade do século XIX, puxada pela Inglaterra.

A mecanização da produção era desfavorável aos artesãos engajados nas corporações de ofício. Como veremos, as corporações de ofício eram entidades muito organizadas e estratificadas. O sistema de trabalho que começava a ser implantado na embrionária indústria era muito cruel e precário.

Muitos imigrantes alemães que vieram para São Paulo como agricultores, na verdade, eram artesãos, ou tinham profissões urbanas, como alfaiates, marceneiros, músicos e cabeleireiros, mas não vislumbravam possibilidades de trabalho em seu país. Esse fenômeno ocorreu tanto na população que emigrou em 1828, como nos que vieram posteriormente, quando a saturação do mercado de trabalho nas cidades era uma realidade.

Veremos que muitos imigrantes que chegaram ao Brasil, na primeira metade do século XIX, destinaram-se à agricultura ou à construção civil, apesar de muitos terem profissões urbanas, não relacionadas com essas atividades. Em alguns documentos da

época, é comum a reclamação de que alguns trabalhadores imigrantes não estavam aptos a exercer as profissões, acarretando problemas relacionados ao desinteresse e à baixa capacidade produtiva, como veremos no decorrer da pesquisa.

Sabe-se que a Inglaterra estava à frente no processo de industrialização que se consolidou na metade do século XIX. Na segunda metade do século XVIII, vários inventos mecânicos foram apresentados por técnicos ingleses, como a lançadeira volante, em 1733, por John Kay; a *spinning janny*, que permitia a fiação de oitenta fios de uma só vez pelo mesmo artesão, por James Hargreaves, em 1767, culminando com a máquina a vapor, de James Watt, em 1768. Alguns desses inventos levaram à mecanização da tecelagem, que foi a indústria pioneira, tanto na Inglaterra, como nos países germânicos.

Começava, no início do século XIX, um longo e lento processo de avanços tecnológicos no setor mecânico. Esse processo iria concretizar-se de forma definitiva somente na metade do século.

Os artesãos não podiam concorrer com a indústria, que se instalava lentamente. Alguns, que pertenciam às corporações, tentaram empreender o seu próprio negócio, abrindo uma pequena indústria. Muitos optaram por deixar os estados alemães, rumo à América do Norte e do Sul, na tentativa de não engrossar as filas do proletariado urbano, que começou a surgir nos centros maiores.

Os estados alemães do início do século XIX foram marcados pelo começo do processo de mecanização, que ocorria na Inglaterra desde o final do século XVIII. Foram se transformando, lentamente, de área essencialmente agrícola, em industrializada.

Ribeiro aponta a questão do excedente de artesãos nas vilas, que não eram absorvidos pelas corporações de ofício, e a ausência de solos cultiváveis suficientes para a crescente população:

Constituíram causas principais para emigração a ausência de solo cultivável e o contínuo crescimento populacional, mas, também, entre os artesãos das aldeias, vilas e pequenas cidades, havia motivos para emigrar: as vilas contavam com muitos artesãos qualificados, sendo que as corporações de ofício não permitiam o estabelecimento de artesãos acima de um número prefixado. Portanto, não havia a possibilidade de uma melhora de sobrevivência por meio da aprendizagem de um ofício, como, por exemplo, o de alfaiate, marceneiro, carpinteiro, pedreiro, pois o mercado estava saturado. A estas causas estruturais, juntam-se fatores conjunturais que favoreceram a emigração: guerras, fuga do aliciamento militar, fatores climatológicos com neves, má colheita, tempestades. Os autores são unânimes em afirmar que, apesar destas causas estruturais e conjunturais, na maioria das vezes, foram as promessas feitas pelos aliciadores e promotores, as razões decisivas para a emigração. (RIBEIRO, 2002, p.18)

As corporações de ofício eram entidades muito fortes nos estados alemães, dominavam a atividade econômica nas cidades. As oficinas eram severamente organizadas e havia a mentalidade de excelência na produção artesanal de cada corporação. Não havia a livre concorrência, como a conhecemos hoje, cada corporação desenvolvia um determinado produto. Os filhos dos artesãos cresciam entre brinquedos e ensinamentos profissionais. Já eram iniciados nas atividades do pai muito cedo, aprendendo o mesmo ofício.

A mentalidade das corporações era de controle absoluto da qualidade. Cada uma produzia um tipo de artigo e vendia para um número constante de clientes, a concorrência entre produtores era proibida.

Evidentemente, com o crescimento da população e a necessidade de aumento de produção, esse tipo de organização social e econômica estava fadado ao fim.

Juntava-se a isso o fato de a Inglaterra já estar engrenada no processo de industrialização, que impulsionava outros países europeus nessa direção. Os estados alemães tiveram um processo mais lento e atrasado, em relação à Inglaterra e a França, mas a industrialização não tardou a chegar e a mudar as relações sociais e de trabalho, tão estratificadas nos estados alemães.

A família e a moradia eram a unidade de trabalho. Esse modelo se repetia no campo, como veremos.

A família pequeno burguesa não se define exclusivamente por relações de consanguinidade e de afeto, mas pelo elemento econômico contido nela. Tanto no meio rural como no urbano, a casa era a unidade econômica de base. As oficinas de artesanato responsáveis pela produção manufatureira funcionavam junto às moradias. Estas constituíam uma empresa, à qual se viam agregados todos os familiares e dependentes que viviam sob o mesmo teto e cujo trabalho era dirigido pelo “Hausvater” e pela “Hausmutter”, pelo dono e pela dona da casa. Devido à integração das funções domésticas e produtivas em suas dependências, denominava-se aquele espaço de “*ganzeshaus*”, casa global.
(RENAUX, 1995, p. 13).

Com a revolução industrial, as chamadas *ganzeshaus* foram dissolvidas. A moradia, a partir de então, deixou de ser o núcleo das atividades econômicas da família.

No início da industrialização da Alemanha, nas cidades onde se desenvolveu o sistema fabril, os artesãos aos poucos foram absorvidos pela indústria. Dessa forma, aparece uma nova categoria profissional, a dos trabalhadores urbanos assalariados.

Alguns artesãos tentaram manter sua atividade profissional, e muitos sucumbiram com o advento do maquinário que simplificava e multiplicava a produção.

A partir daquele momento, não somente os estados alemães, mas outros países da Europa iniciavam o processo de mecanização e reestruturação das relações

de trabalho. O excedente populacional que não conseguiu se adequar às novas realidades trabalhistas tornou-se emigrante em potencial.

Por outro lado, não só o proletariado urbano, mas a população rural também estava insatisfeita.

Antes do Código Napoleônico, o camponês alemão tinha uma relação de servidão com seu senhor, era um regime nos moldes feudais. Sob a imposição da influência napoleônica, muitas melhorias foram feitas no campo. Algumas das grandes vitórias do camponês com o *Code Napoléon* foram a universalização da propriedade privada, o livre contrato de trabalho entre as partes e a livre circulação de mercadorias e de dinheiro, entre outras.

Com o fim do período napoleônico, em 1815, a insatisfação no campo foi geral. Houve um retrocesso aos moldes agrícolas anteriores. Após o *Congresso de Viena* e a *Santa Aliança*, os nobres reassumiram seus poderes e privilégios, e o campesinato teve de se subjugar novamente.

Apesar das dificuldades existentes, a estrutura da *ganzeshaus* ou casa global se manteve no campo. Havia a divisão de trabalho entre os sexos, e os pequenos e médios estabelecimentos agrícolas eram administrados pelo *Hausvater* e pela *Hausmutter*. As tarefas eram divididas, ficava a cargo da *Hausmutter* a casa, o jardim, a plantação de linho, a sala de fiação, o beneficiamento do leite, o arrendamento de terras e a comercialização dos produtos, sendo responsabilidade do *Hausvater* a supervisão geral. A mulher, portanto, estava acima da criadagem, mas abaixo do marido. (RENAUX, 1995).

Os grandes e os pequenos proprietários rurais assemelhavam-se, no que diz respeito ao trabalho. Nos vários estratos sociais, o homem e a mulher dividiam o trabalho e viviam da sua produção.

A população rural estava empobrecida. Muitos chegaram a viver na miséria absoluta, dentro de uma sociedade tão hierarquizada como a alemã. Alguns foram engordar os números do proletariado urbano desempregado. A procura de uma nova oportunidade de trabalho vinha acompanhada do abandono da pátria.

Nas primeiras décadas do século XIX, período em que ocorreram essas mudanças nos estados alemães, tanto no campo como na cidade, havia um sentimento nacionalista nascente. A burguesia culta não optou pela emigração, manteve-se em sua pátria. Nessa camada da sociedade, iniciava-se o pensamento de integração dos povos de língua germânica. O processo de unificação dos estados alemães já se manifestava de forma embrionária. Esses indivíduos exerciam funções diversas: funcionários públicos, professores, artistas, comerciantes e industriais. Começava, assim, a surgir a nação alemã, unida pela cultura, língua e religião. A busca por uma identidade cultural que unisse o povo, antes mesmo da unificação do Estado, ficou conhecida como *Kultur* alemã.

Desde o século XIII começou o povo alemão a progressivamente perder a sua unidade política, a partir da dissolução do Sacro Império Romano-Germânico, da separação da Suíça e depois dos Países Baixos, em 1648, até a retirada da Áustria da Liga Alemã de 1866 e a divisão da Alemanha em 1945. “Alemão”, palavra que originalmente só se aplicava ao idioma - desde os tempos de Carlos Magno - já não é mais um termo político. No século XIX tal vocábulo era utilizado para definir uma unidade de idioma e de cultura, que abrangia diversos países, cada qual com particularidades regionais, gestos e privilégios especiais de prestígio. Em tal sentido, eram alemães aqueles imigrantes de língua alemã que aqui se radicaram... [] Eram todos gente dos

Estados do Reich de 1871, incluída a Alsácia-Lorena, de Luxemburgo, da Suíça, da Áustria e Hungria, da Romênia, da Polônia e da Rússia e suas Províncias Bálticas, todos países que haviam integrado a antiga “Ordem Alemã”.
(FOUQUET, 1974, p. 74).

Essa nova postura nacionalista foi encabeçada, portanto, pela burguesia culta. Richard Wagner foi um de seus expoentes. Essa camada da população estava em oposição à nobreza alemã, que ainda vinculava-se a valores oriundos da França. A nobreza fazia constante uso dos modos e língua da corte francesa, representando um tipo de “civilização de fachada”.

O contraste entre a nobreza cortesã dita “civilizada” e a *intelligentsia* de uma classe média que falava alemão vai gerar o que podemos chamar de um contraste entre os conceitos de *Kultur* e *Zivilisation*. Será através da *Kultur* que a burguesia alemã buscará ascender no cenário social e político alemão, através da defesa de uma cultura regional que enfatiza as diferenças nacionais e a identidade particular dos povos. Para a burguesia intelectual alemã, evidentemente existia a *Zivilization*, porém a idéia de civilização, conforme os moldes franceses, estava em segundo plano, sempre abaixo do valor regional e crescente da ideia de *Kultur*, da cultura regional e nacional.”
(GHEDINI, 2005, p. 3).

Desde 1815, ano da derrota de Napoleão e quando o Congresso de Viena determinou a restauração da antiga ordem política, até 1848, ano em que ocorreu a revolução na Alemanha, a situação política dos estados alemães foi bastante conturbada. Culminou com a revolução em 1848, quando houve queda na produção, desemprego em ascensão e alta de preços dos produtos. Para intensificar o problema, houve a epidemia de tifo, que se instalou entre a população.

O movimento revolucionário juntou ampla camada da população urbana e rural. Nasceram, a partir daí, os partidos políticos existentes ainda hoje na Alemanha. A

Prússia, por ter maior força militar, tornou-se o estado mais forte da confederação germânica, em oposição à Áustria.

A questão da identidade cultural alemã, a *kultur* alemã, continuará sendo o pano de fundo da política e das instituições sociais. A emigração, nesse período pós-revolução de 1848, passa a ter um novo olhar por parte dos governos dos estados germânicos, que incentivavam a emigração, eliminando assim a camada da população que significava um entrave ao desenvolvimento. Os jornais da época noticiavam a precariedade em que viviam os alemães mais pobres:

A miséria no nosso país está crescendo cada vez mais, os salários estão caindo diariamente, existe muita gente pobre desempregada, pronta para trabalhar por seu alimento. Muitos municípios já não sabem mais se defender da proletarização. Estão empenhados na procura de capitais, interessados em livrar-se de gente pobre pela imigração.
(Allgemeine Auswandererzeitung, Jornal Geral da Imigração, 1852 *apud* Renaux, 1995, p. 34).

Nos estados alemães, era comum a divulgação de propagandas exaltando a América e as possibilidades de uma vida mais digna nesse continente.

Dada a situação de penúria e desorganização social em que viviam, as municipalidades eram as primeiras a incentivar a emigração, eliminando, assim, o ônus causado às autoridades pela presença de indesejáveis, entre eles bêbados, dementes, criminosos e agitadores políticos. (HOLANDA, 2008).

Fig. 1 - Cartaz da Hamburg Amerika Linie

Uma imensa rede de “amparo” aos imigrantes surgiu nas principais rotas de saída. Em Hamburgo, Bremen, Lübeck, Rotterdam e Antuérpia, uma série de hospedarias, companhias de viagem e contratadores para firmas particulares no Brasil instalaram-se para explorar aqueles que, se já não tinham muito dinheiro, acabavam por ficar sem nenhum ao cabo de poucos dias. (SIRIANI, 2003, p. 51).

A mentalidade de se criar a “Grande Alemanha” valia também para emigrantes. Sob essa perspectiva, foram criadas associações de imigração e uma nova orientação para as terras aonde iria se instalar essa população alemã, fora dos limites dos estados germânicos.

Em outubro de 1848 houve um congresso em Frankfurt que reuniu todas as sociedades de imigração alemãs – para cuidar da questão da imigração se fundaram sociedades como o *Nationalverein für deutsche Auswanderung*, Associação Berlinense para a Imigração e Colonização

Alemã, e em Hamburgo o *Verein zum Schülze Detscher Auswanderer in Brasilien*, Sociedade de Amparo ao Imigrante Alemão do Sul do Brasil. (RENAUX, 1995, p. 32).

A unificação da Alemanha se dará somente em 1871, após o domínio de Otto von Bismarck.

Bismarck foi primeiro-ministro da Prússia, em 1862. Empreendeu uma forte política externa e contou com o sentimento sempre presente de unidade nacional de todos os povos germânicos, que desencadeou na unificação de 1871. Porém, antes mesmo da unificação, o desenvolvimento econômico e a revolução industrial, que se iniciou na metade do século, foram motivos de lenta desmotivação da emigração. O país precisava de braços para a construção de ferrovias e para a indústria nascente.

I. 2 - A imigração de 1827/28/29

Assentamentos subsidiados pelo governo imperial

Colonização

Na primeira metade do século XIX, artífices alemães imigraram para São Paulo, para trabalhar especificamente em obras públicas. Os contratos foram celebrados sempre entre o governo imperial ou provincial e os estados alemães, sendo utilizadas empresas de imigração para o agenciamento.

Na primeira leva, de 1827, o objetivo primordial era a agricultura. Formaram-se as colônias de Santo Amaro e Itapeverica da Serra. Sabe-se que muitos desses imigrantes que vieram para trabalhar na lavoura tinham outras profissões e não permaneceram no campo. Esse é o caso de Henrique Henrichsen e de outros, que se fixaram na cidade de São Paulo e exerceram profissões urbanas, entre eles, muitos artífices da construção civil.

Em 13 de dezembro de 1827, ancorou no porto de Santos o primeiro navio que trouxe os alemães para São Paulo, a galera *Maria*. (ZENHA, 1950). Nessa embarcação, havia 226 imigrantes alemães, de origens diversas. Vieram a pedido do imperador, para povoar o interior próximo à capital. O imigrante, naquele momento, fazia o papel de colonizador, desbravando terras ainda inóspitas.

Cabe dizer que as primeiras embarcações que trouxeram alemães para o Brasil eram extremamente precárias. Faltava água e mantimentos, o número de óbitos era expressivo, e algumas travessias chegaram a durar três meses. Há vários relatos de imigrantes sobre os maus tratos e doenças que proliferavam nas embarcações, sendo muitas vezes epidemias, que matavam durante a viagem e depois da chegada ao Brasil.

Fig. 2 - Imigrantes no navio – porto de Hamburgo

A decepção do imigrante, ao chegar à terra tão sonhada, era comum. Essa realidade se deu em São Paulo, na colônia de Santo Amaro, no Rio de Janeiro, em Petrópolis e em Blumenau.

Nos relatos dos primeiros imigrantes que chegaram a Santa Catarina, o panorama descrito pelas empresas de imigração era distante do quadro real. A cidade de Blumenau era um pedaço de terra cercado de mata, com pouco mais que o rancho dos imigrantes e a casa de seu fundador, o Dr. Blumenau.

Em São Paulo, a situação não era diferente. As levas de imigrantes de 1827/29 chegaram no final da política imigratória do Governo Imperial, e pouca atenção tiveram das autoridades locais e também das alemãs. Igualmente, não despertaram o interesse dos fazendeiros locais. Naquele momento, os fazendeiros estavam bem aprovionados com a mão de obra escrava em suas fazendas.

Os alemães que, em 1827/29, se estabeleceram nestes dois núcleos coloniais pertenciam às últimas levas de imigrantes angariados por Georg Anton von Schäffer, em diferentes regiões da Alemanha, de

acordo com a política imigratória do Governo Imperial, no início do Primeiro Reinado. Os imigrantes chegaram ao Brasil em fins do Primeiro Reinado, anos estes em que esta política já havia sido efetivamente abandonada pelo governo brasileiro. Nem o Governo Imperial, nem o Governo Provincial de São Paulo e, tampouco, os Governos Alemães das respectivas regiões de origem dos imigrantes deram apoio efetivo aos colonos. Os grandes proprietários rurais também não se mostraram interessados por núcleos coloniais. Portanto, a partir do início do Período Regencial, estes imigrantes ficaram entregues à sua própria sorte.

(RIBEIRO, 2002, p. 7)

As autoridades paulistas da época pouco opinaram a respeito da vinda desses imigrantes. Receberam do governo imperial o seguinte aviso:

Sua Majestade o Imperador é servido que o Vice-Presidente da Província de São Paulo tome desde já as medidas que julgar convenientes para receber e arranjar os Colonos Estrangeiros que em breve sairão desta Côrte para essa Província, e os mais que sucessivamente lhe serão enviados a medida que forem chegando; recomendando-lhe que na distribuição das terras se escolham as mais salubres, não só porque assim o aconselha a humanidade, mas porque as vantagens que uns gozarem podem decidir outros a que venham procurá-las; e deixando ao seu discernimento fixá-los, se o julgar conveniente, na nova povoação dos Campos de Guarapuava, ou na Villa Nôva da Franca do Imperador, ou em qualquer outro lugar, que em Conselho eleger por mais vantajoso. E assim o manda pela Secretaria d'Estado dos Negócios do Império participar ao mesmo Vice-Presidente para sua execução, ficando na inteligência de que deve dar parte pela mesma Secretaria da escolha dos lugares, e dos motivos que determinaram a preferência. Palácio do Rio de Janeiro, em 8 de Novembro de 1827. Visconde de São Leopoldo.

(ZENHA, 1950, p. 7).

No dia trinta do mês de novembro, os 226 imigrantes, recrutados em diversos estados alemães, saíram do Rio de Janeiro, a bordo da galera *Maria*, com destino a Santos. Esses imigrantes vieram originalmente de Bremmen, na Alemanha, por um contrato com o Império do Brasil, representado pelo também alemão Georg Anton von Shäeffer.

Shäeffer era um sujeito de péssima reputação e de caráter duvidoso. Diz-se que, ao recrutar estrangeiros, não o fazia com muito cuidado, trazendo para cá indivíduos aventureiros que se passavam por agricultores. (ZENHA, 1950).

Em 1823, o Major Shäeffer arregimentou três mil alemães, para servirem de soldados mercenários na Guerra Cisplatina. Eram soldados que serviram o Brasil mediante remuneração, sem vínculos patrióticos.

Apesar de o Brasil ter sido proclamado um império independente, havia bastante resistência do norte em aceitar a soberania de D. Pedro. Apenas Pernambuco aderiu ao novo regime, isolando-se, assim, das demais províncias do norte, fiéis a Portugal. A situação política interna do novo império ainda era instável, no final de 1822. O recrutamento militar, naquele momento, não era obrigatório. Não era conveniente a obrigatoriedade a um povo dividido politicamente. Outros fatores também levaram as autoridades imperiais a promoverem a vinda de soldados mercenários: a indisposição dos nativos para a vida militar, e as dimensões continentais do Brasil versus a pouca densidade populacional. Assim, em 8 de fevereiro de 1823, D. Pedro I criou os chamados batalhões estrangeiros.

Os alemães, que anteriormente aqui apareciam esporadicamente, começaram a afluir aos milhares, após as modificações de 1808 e a chegada de Leopoldina. A princípio os comerciantes e operários, em seguida os soldados e agricultores, começaram a vir em fluxos variáveis que nunca mais foram descontinuados. A chegada da jovem princesa-noiva, que se deu em 1817, que em sua comitiva trouxe alguns homens de ciência e artistas que logo adquiriram renome no cenário mundial, assim como a fundação, em 1818, das primeiras colônias alemãs, “Leopoldina” e “São Jorge dos Ilhéus”, são marcas desse movimento. (FOUQUET, 1974, p. 24).

Como a imperatriz do Brasil era uma *Habsburga*, acreditava-se que o plano desse mais fruto na Alemanha. Para o recrutamento dos soldados alemães, foi designado, portanto, o major Jorge Antonio von Schaeffer.

Schaeffer estudou medicina e viajou o mundo todo como médico e naturalista. Conheceu o Brasil em uma expedição que fez, patrocinada pela Rússia. Recebeu do czar o título de nobreza, por serviços prestados. Escreveu, em 1824, o livro *O Brasil como império independente sob o ponto de vista histórico, mercantil e político*. Esta obra ajudou a divulgar o Brasil nos estados germânicos. Granjeou a estima do imperador e de sua consorte, que se interessava muito por trazer imigrantes alemães para o Brasil. (OBERACKER JR., 1968).

Schaeffer, apesar de ser uma figura controversa, atuou de forma competente em assuntos militares e diplomáticos, representando o Brasil na Europa. Apesar de sua diplomacia, a maior contribuição deixada pelo major foi o recrutamento de mais de três mil soldados e a vinda de seis mil imigrantes, colonos e artesãos, para a formação do Estado brasileiro.

Alguns desses soldados mercenários juntaram-se aos imigrantes recém chegados. É igualmente verdadeiro que, entre os imigrantes trazidos por Schaeffer, havia todo tipo de gente. Era comum o recrutamento de pessoas sem muitas referências, o que ocasionava problemas futuros. Em alguns documentos referentes à construção de estradas na província, é recorrente a reclamação dos encarregados de obra, sobre elementos que haviam sido contratados para tal empreitada e que causavam problemas entre os trabalhadores, desde bebedeiras até assassinatos.

Dos imigrantes angariados na Alemanha pelo Major Schaeffer, 995 foram estabelecidos na província de São Paulo, de 1827 a 1829, distribuídos nas seguintes

colônias: Rio Negro, no Paraná; Cubatão, que não deu certo; Itapecerica e Santo Amaro.

Referente ao número de colonos aqui chegados e de seu destino, há uma pequena divergência na quantidade, entre os diversos autores. No Relatório Provincial de 1855, o presidente da província fez uma breve descrição cronológica da imigração e contabilizou 926 colonos. Referindo-se ao aviso dado pelo governo imperial, da remessa de alemães para São Paulo, o presidente expõe:

Em consequência d'este Aviso Imperial a Inspeção da colonisação estrangeira na Corte remetteu para esta Província no decurso de 1828 149 famílias, e 72 pessoas avulsas, todas pertencentes a vários Estados da Allemanha, fazendo um total de 926 colonos.

D'estes colonos forão enviados 336 para o Município de Santo Amaro, onde se formou colônia do mesmo nome, da qual foi Director o Doutor em Medicina Justiniano de Mello Franco.

Foram mais remettidos para Coritiba 238 colonos, e entregues ao Exm. Barão de Antonina, que os estabeleceu vantajosamente na Capela do Rio Negro, a qual foi logo depois elevada a Freguezia, dando a colônia a denominação "do Rio Negro".

Para a Villa da Conceição de Itanhaém seguirão também 39 colonos, que ali se arrancharão, e 37 ficarão no Cubatão de Santos.

O restante dos colonos tomou o destino que lhes approuve, ajustando-se uns com particulares para o serviço da lavoura, applicando-se outros a industria fabril, e boa parte d'elles ao commercio.

(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 20)².

O restante dos colonos a que se refere o presidente da província totaliza 276 pessoas, sendo quase 30% dos imigrantes. Muitos desses indivíduos tinham profissões urbanas em seus países de origem, e muitos se fixaram nos centros urbanos, como São Paulo e Santo Amaro. Desenvolveram atividades relacionadas às suas profissões

²As citações dos Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo aparecerão no texto como Relatórios Provinciais.

de origem, muitos ligados à construção civil, como pedreiros, serralheiros, ferreiros e construtores.

Apesar da precariedade da documentação a respeito desses profissionais que vieram na década de 20, pode-se concluir que alguns artífices se fixaram em São Paulo. Alguns nomes de artífices que imigraram entre 1827 e 1829 aparecem na documentação sobre obras públicas nas décadas subsequentes. Fizeram contratos de trabalho com a província e executaram reformas de pontes, edifícios públicos, e muitos trabalharam na construção de estradas. Uma das dificuldades encontradas na pesquisa foi justamente mapear cronologicamente a trajetória desses profissionais. Essa lacuna poderá ser preenchida com futuras pesquisas, dando um panorama melhor da atuação desses profissionais que vieram na década de 1820 e da contribuição deles para a urbanização de São Paulo.

Os alemães, ao desembarcarem em Santos, teriam um percurso longo e íngreme para alcançar seu destino, ultrapassar a Serra do Mar.

Vencida a jornada interminável, eis que, numa tarde, os sossegados habitantes da vila paulistana, entre admirados e medrosos, viam entrar pelas ruas estreitas magotes de gente estranha, suja, cansada, os homens de barba espessa, as mulheres magras carregando filhos assustados. A maioria vinha extenuada. Todos resmungavam uma língua desconhecida e havia, tanto da parte dos recém-chegados como da parte dos curiosos habitantes, olhares de desconfiança recíproca. (ZENHA, 1950, p. 9).

Os alemães foram levados ao Hospital Militar, que foi utilizado como hospedaria. Nomeou-se um diretor da colônia, que seria o responsável direto pelos imigrantes e também o interlocutor entre eles e o governo provincial. Assumiu essa função o Dr.

Justiniano de Melo Franco, que falava o alemão, gozava de boa reputação na cidade e era médico do Hospital Militar.

O Dr. Justiniano tinha um trabalho penoso pela frente. Deveria receber as queixas e reclamações dos colonos, efetuar o pagamento dos subsídios dados pelo governo até que o colono se estabelecesse, ajudar o governo a escolher um local para fixar a colônia e manter a ordem.

A população paulista, por sua vez, olhava com maus olhos aqueles alemães. Havia receio de que se rebelassem, como havia acontecido no Rio de Janeiro, e revoltava-se com os privilégios concedidos pelo governo para fixar o colono. O Jornal *O Farol Paulistano*, que circulava na época, descreve o sentimento da população frente ao imigrante alemão:

Não havemos de chorar amargamente a quantia de 1:400\$ reis para mais que mensalmente sai dos cofres nacionais da Província para sustentar os colonos? Não nos havemos de lembrar com dor que esse dinheiro é sangue dos nossos concidadãos, e que se estes, por estas e outras ficarem reduzidos a mendicidade hão de mandá-los a taboa, ao mesmo passo que se importa gente estranha (*si vera est fama*) facinorosa, com inauditos sacrifícios, para colonizar um país que não precisa, senão que deixem prosperar, para crescer, para vir a ser uma Nação formidável?....Havemos de sofrer que o Sr. José Olinto de Carvalho, Governador da Praça de Santos, engane a Augusta Pessoa de S. M. o Imperador, asseverando num ofício a Monsenhor Miranda, que os honrados povos desta província estão animados dos mais louváveis sentimentos a favor da colonização estrangeira, quando pelo contrário os Paulistas deploram se é que não detestam semelhante colonização?

Assinado: Um patriota

(FAROL PAULISTANO, São Paulo, 12 de julho de 1828).

O imigrante, que acabara de chegar, ficava completamente dependente das decisões do governo local e não tinha patrcios já estabelecidos para amenizar o impacto social. O paulista via o imigrante como uma ameaça. Mal poderia imaginar que,

em pouco tempo, São Paulo iria se tornar o abrigo de muitos povos, que viriam das mais diversas partes do mundo. Mas, naquele momento, São Paulo era uma pequena e pacata província, e o paulista também não aceitava a ajuda dada ao colono pelos cofres provinciais.

Edmundo Zenha publica as partes mais importantes do contrato firmado entre os colonos alemães e o Império do Brasil, representado por seu procurador, o major Schäeffler. O documento teria sido impresso em Altona e assinado em Bremmen, em 20 de agosto de 1827.

Através desse contrato, o governo brasileiro se comprometia:

1º - a sustentar, por espaço de ano e meio, os colonos; 2º - fornecer-lhes gado vacum, cavalos e lanígeros que reembolsariam ao país, em espécie ou em dinheiro, quatro anos depois. Receberiam ferramentas próprias ao país e sementes; 3º - os terrenos cultivados pelos colonos seriam de sua propriedade absoluta; 4º - os colonos que fossem transportados por conta do Imperador ficariam isentos de qualquer tributo por oito anos; os que viessem por sua própria conta gozariam dessas vantagens por dez anos, tendo ainda direito a escolher terrenos e recebê-los em maior proporção. Nesta cláusula ainda se enumeram outros privilégios mais amplos aos grandes fabricantes que se quisessem instalar no Brasil; os colonos ficavam obrigados a pegar em armas quando o país fosse atacado, o que decorria do juramento de fidelidade feito para com Sua Majestade o Imperador, ao assinarem o contrato. Seus filhos estavam como brasileiros natos, sujeitos ao recrutamento; 5º - cada colônia teria um médico, um pároco, pagos pelo tempo em que durassem os subsídios da nação. (ZENHA, 1950, p. 17).

Ao ler as principais cláusulas desse contrato, a oferta parecia bem tentadora ao imigrante. Infelizmente, a realidade não foi bem essa, e a vida do colono, nos começos, não foi nada fácil. As terras que lhes foram dadas nem eram tão férteis e muito menos próximas à capital. Naquela época, Santo Amaro, local onde foi implantada a colônia, era bem distante, e os caminhos, ruins.

Ao mesmo tempo, não era de estranhar que a população paulistana visse com maus olhos a presença do imigrante na província. Além de serem pessoas estranhas ao lugar, que falavam uma língua tão diferente, oneravam os cofres públicos com os subsídios financeiros que recebiam.

Importante destacar que os subsídios do governo e as 400 braças quadradas de terra eram dados apenas às famílias dos imigrantes que se sujeitassem a viver nas colônias, lembrando que alguns se dissiparam pelo estado;

A Presidência deliberou então dar o subsídio de 160 réis diários a cada um dos colonos adultos, que se sujeitarão a residir nas colônias, e de 80 réis a cada um dos menores filhos d'elles; e essa deliberação foi aprovada pelo Aviso do Ministério do Império de 23 de Agosto de 1828.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 20).

Era emergencial instalar a colônia, para que esse peso saísse dos ombros do governo, já que o pagamento dos subsídios seria suspenso, depois de instalados os colonos. Esse foi o objetivo das autoridades da época, entre elas, o senador Vergueiro.

Inicialmente, Vergueiro foi contra a introdução do imigrante alemão na província de São Paulo e a doação de terra. Acreditava que era injusto oferecer terras ao imigrante, e não ao nativo. Veremos, oportunamente, que o senador, na década de 40, será o pioneiro na contratação de imigrantes alemães, para trabalhar em suas fazendas no sistema de parceria. A Casa Vergueiro será também a empresa encarregada de angariar artífices da construção civil para trabalhar na província, em 1854, e estará envolvida com a vinda dos alemães em 1838.

Enquanto isso, o imigrante aguardava impaciente o seu destino. Depois de muitas reuniões e debates políticos e de muitas sugestões de locais para a instalação

da colônia, ficou acertado que os alemães se estabeleceriam na região rural de Santo Amaro, ficando, teoricamente, perto de São Paulo e do litoral.

Nesse ínterim, outros imigrantes alemães vieram com destino a São Paulo, totalizando mais de 900 indivíduos, no ano de 1828. O assentamento ocorreu em 29 de junho de 1829, data em que se oficializou a imigração para São Paulo. (SIRIANI, 2003).

Se observarmos a data de chegada da primeira leva de imigrantes, 30 de novembro de 1827, até o assentamento em Santo Amaro, no dia 29 de junho de 1829, podemos contar um ano e sete meses. Nesse período, os imigrantes passaram momentos difíceis e sem a menor possibilidade de regressar a sua terra natal.

A partir de 18 de abril de 1828, alguns imigrantes foram provisoriamente alojados próximo ao núcleo central de Itapequerica da Serra. Devido à demora das autoridades em definir o local da colônia, alguns imigrantes ficaram na ociosidade, o que os levou a brigas e bebedeiras. (RIBEIRO, 2002).

Foi nesta vasta área periférica e rural do futuro município de Santo Amaro que se localizava o núcleo inicial: Colônia Velha, 35 quilômetros distante da Vila de Santo Amaro. A longo prazo, como veremos, poucos colonos ficaram nesse núcleo. A maioria se fixou como sitiantes no “sertão de Santo Amaro”, ou seja, na vasta área rural que começou na região da Capela do Socorro e ia até o alto da Serra que faz limite com São Vicente e Itanhaém. Os colonos alemães fixaram-se sobretudo nesta área que, ao lado da Colônia Velha, incluía os núcleos de Rio Bonito, São José, Casa Grande, Varginha, Bororé, Cipó, Emburu, Parelheiros. A construção da Represa do Guarapiranga e Billings alterou muito toda esta área na qual a vida era mais segregada, isolada, sem comunicação com o mundo moderno. (RIBEIRO, 2002, p. 59).

Na região de Santo Amaro, foi assentada, portanto, a primeira colônia alemã de São Paulo. Em Itapequerica da Serra, foram instaladas doze famílias de origem alemã e crença católica, diferentemente de Santo Amaro, de predominância

protestante. Ambas as colônias ficaram abandonadas, sob o ponto de vista eclesiástico, não havendo um padre e/ou pastor para atendê-las espiritualmente. O isolamento se deu também no âmbito social, devido à dificuldade de comunicação e a distância com a capital.

Conforme as indicações de Daniel Pedro Muller, as distâncias às vilas limítrofes eram: a cidade de São Paulo: 2 léguas (= 6.600 m), portanto 13, 20 km, e a Itanhaém (alto da Serra), 11 léguas (= 72,22 km). A comunicação com Itanhaém ainda era uma picada. A distância entre Santo Amaro – núcleo central – e a colônia era de 35 km, via picada. Havia pouca diferença entre o número de alemães indicado pelo Juiz de Paz em 1830 (62 famílias, num total de 229 pessoas) e constantes em 1832 (235 pessoas). (RIBEIRO, 2002, p. 72).

Logo após a definição das terras, iniciaram-se os trabalhos de medição do local, sendo contratado, para isso, o agrimensor alemão Teófilo Schmidt. O próprio agrimensor começou um levante entre os alemães, contra as terras a eles destinadas. Segundo Schmidt, o lugar destinado aos colonos não prestava para nada, e foi escrito um manifesto, assinado por 25 chefes de família, datado de 17 de março de 1829. Neste, que ficou conhecido como *Manifesto de Recusa*, declararam que não iriam aceitar as terras. Esse manifesto não foi apoiado pelo diretor da colônia e nem atendido pelo presidente da província, muito pelo contrário, foi entendido como um ato de rebeldia. Teófilo Schmidt foi demitido, e os vinte e cinco signatários perderam as terras e foram excluídos da colônia. Esses alemães se dispersaram pelo interior do estado.

Excluídos das “colônias reunidas”, estes colonos deixaram os núcleos de Santo Amaro e Itapequerica e, indo alguns deles para o interior de São Paulo, colocaram em prática formas de “colonização dispersa”. Desta maneira, já por volta de 1830, encontramos em Campo Largo, Sorocaba, nas redondezas da Fábrica de Ferro de Ipanema, as famílias de João Pedro Barté, Frederico Frank, Nicolau Miller. [...] (SOMMER, *apud* RIBEIRO, 2002, p. 111).

Os alemães que se fixaram em Santo Amaro produziam basicamente milho, arroz, feijão, mandioca, abóbora e hortaliças. Introduziram também o cultivo da batatinha, chamada impropriamente de batata inglesa. (BERALDI, 2005).

Toda essa população alemã, que inicialmente foi para Santo Amaro e Itapecerica, teve depois diferentes destinos. Algumas famílias tornaram-se grandes proprietários de terras, como é o caso dos Schuncks, que no decorrer dos anos se tornaram donos de 500 alqueires de terra, contando com mão de obra escrava e lavradores livres. Os Schuncks construíram uma represa de oito alqueires que, por meio de uma roda d'água, gerava eletricidade para as casas da propriedade e movia uma moderna serralheria e uma fábrica de moer mandioca.

Outras famílias de imigrantes não tiveram a mesma sorte, tornando-se simplesmente pequenos proprietários rurais, e muitos caíram em extrema miséria.

O alemão que foi para Santo Amaro e Itapecerica da Serra sofreu um processo de “acaboclamento”, pois viviam com os índios e caboclos. O fato de saber ler e escrever pouco valia, naquele ambiente em que foram inseridos. Em pouco tempo, havia já curandeiros com nomes germânicos, como é o caso de Dona Felisbina Gotsfried, curandeira e benzedeira. Era conhecida nos sertões de Santo Amaro como a “curandeira milagrosa”, curando os casos de erisipela do povo da região. (RIBEIRO, 2002).

A colônia entrou em processo de decadência por fatores presentes desde o início: solo de pouca fertilidade, lotes diminutos, e as grandes distâncias entre os agricultores e os possíveis mercados consumidores, bem como as péssimas condições de acesso. Nesse contexto, vale destacar também o imigrante que veio para a colônia

com um pedaço de terra, mas acabou se fixando nas áreas urbanas, pois era artesão ou comerciante.

Nessa leva de imigrantes de 1827/29, nem todos se fixaram em Santo Amaro e Itapeceira, alguns se dispersaram pelas regiões próximas, como São Roque, Cotia, Itapetininga, Sorocaba, e muitos para as áreas circunvizinhas da siderúrgica Ipanema, em Araçoiaba da Serra. Em Ipanema, concentrou-se grande número de artífices qualificados.

Quando da contratação para os trabalhos na estrada de Cubatão e para a fábrica de Ipanema, em 1838, muitos alemães foram morar nessas vilas, formadas por seus patrícios que haviam chegado no começo do século.

Muitos imigrantes se dispersaram pela freguesia. Em 1830, foi decretada, nas províncias do sul e São Paulo, a Lei do Orçamento de 15 de dezembro. Essa lei suspendia todos os recursos financeiros para a colonização estrangeira e, com isso, a entrada de novos contingentes de imigrantes.

A vinda dos primeiros colonos se deu, portanto, em fins do Primeiro Reinado, dentro das perspectivas políticas migratórias do Governo Imperial. A partir do Período Regencial - 1831/1841, essa política foi abandonada, e os imigrantes não receberiam mais os subsídios. Essa atitude acarretou em abandono por parte das autoridades, e dispersão dos imigrantes, entregues à própria sorte.

Em 1834, decretou-se o *Ato Institucional de 12 de agosto de 1834*, que modificou a estrutura administrativa e econômica das províncias. Os Conselhos Gerais foram substituídos pelas Assembleias Legislativas Provinciais, dando inclusive maior autonomia às províncias. No artigo 11, inciso 5, desse ato, pode-se ler:

Art.11: Também compete às Assembleias Legislativas Provinciais: Promover, cumulativamente com a assembleia e o governo geral, a organização da estatística da província, a catequese, a civilização dos indígenas e o estabelecimento de colônias. (Ato Institucional de 12 de agosto de 1834).

Esse Ato Institucional permitiu uma maior autonomia da província no quesito imigração. Na década de 1830, a província de São Paulo promoveu duas vezes a imigração de alemães, em 1836 e 1838.

Não existem estudos mais precisos sobre os destinos das colônias que se formaram. Sabe-se que muitos imigrantes se dispersaram de suas colônias de origem, tornando-se sitiantes, ou indo se fixar nos centros urbanos, como prestadores de serviços. Muitos desses alemães se fixaram em São Paulo e tinham profissões ligadas à construção civil, como serralheiros, pedreiros e marceneiros, ou outros trabalhos urbanos, como alfaiates, músicos e cabeleireiros. Levavam vantagem em relação a outros, pois tinham uma formação técnica recebida em seus países de origem.

O conhecimento técnico, que era até então bastante escasso entre os paulistas, começava vagamente a ser valorizado pelas autoridades locais, a partir da vinda dos imigrantes. Essa nova mentalidade, que associava eficiência técnica à eficiência orçamentária, estava no âmago da discussão sobre melhoramentos urbanos em São Paulo, na metade dos oitocentos, como veremos no capítulo II deste trabalho.

I. 3 – A imigração de 1836 e 1838 – João Bloem

Subsídio do governo provincial

1º Companhia de Operários

A partir de 1836, a história da imigração alemã para São Paulo começa a ter nova orientação. Os imigrantes vieram oficialmente não só para agricultura, mas também para a construção de estradas e obras públicas, especialmente na capital.

Em 24 de março de 1835, foi criada uma lei, em São Paulo, que beneficiava a construção de estradas. Nos principais caminhos, deveriam ser instaladas barreiras, para recolher os impostos dos viandantes. Para cada animal de carga, o imposto devido seria de 100 a 300 réis, para pedestres, de 40 réis. (SOMMER, 1950).

Até 1850, observa-se uma maior destinação de verbas públicas para a construção de estradas, e muito menos era investido em obras na capital. A partir daquele ano, essa orientação mudou, e a capital foi o foco dos investimentos públicos no setor de obras, como veremos.

A primeira contratação de mão de obra alemã para a construção civil se deu em 1836. Foram 27 colonos, com suas famílias, que a província trouxe do Rio de Janeiro, para trabalhar na estrada de Santos. O engajamento foi feito através da Sociedade Promotora da Colonização.³ Os gastos referentes a essa migração interna, entre Rio e São Paulo, foram onerosos aos cofres públicos. O valor gasto nessa transação foi de 3:642\$200. (NETTO, 1942). Teria sido mais barato trazê-los diretamente da Europa, segundo o governante da época, Gavião Peixoto ⁴.

³ Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1855, p.20

⁴ Gavião Peixoto declarou à Assembleia Legislativa estar persuadido de que “mandando-os vir da Europa (os colonos), ficaria mais barato”. (NETTO, 1942, p. 12).

Muito pouco se sabe a respeito da imigração de 1836, talvez pela pequena quantidade de imigrantes. Não foram encontradas referências expressivas da atuação desses artífices.

Em 1837, o presidente da província mandou um representante à Europa, para engajar trabalhadores alemães, para os serviços da estrada de Cubatão e para trabalhar na fábrica de Ipanema, no interior do estado. O encarregado dessa empreitada foi o major Bloem, administrador da Real Fábrica de Ferro de Ipanema.

João Bloem era um competente engenheiro alemão, conhecedor de mineralogia. Assumiu a direção da siderúrgica Ipanema em 1835, ficando no cargo até 1842. Era muito amigo do presidente da Província, Rafael Tobias de Aguiar, e do Regente do Império, Diogo Antonio Feijó.

Bloem foi encarregado de contratar operários especializados e comprar peças e máquinas novas, na Alemanha, para a siderúrgica. Naquele momento, o governo tinha a intenção de tornar a Ipanema uma siderúrgica moderna. O engenheiro, em sua viagem, visitou as principais siderúrgicas alemãs e inglesas.

Antes de trabalhar como administrador da Ipanema, João Bloem atuara no Recife, como responsável pelo setor de obras daquela cidade, realizando um trabalho relevante para a urbanização da capital e do interior da província de Pernambuco.⁵

Em 1842, Bloem é demitido do cargo de diretor da siderúrgica, por razões políticas, já que foi partidário da Revolução Liberal de 1842, ao lado de Raphael Tobias de Aguiar. Depois dele, a siderúrgica viveu um longo período de estagnação, com uma

⁵Para saber mais a respeito, ver primeiro o trabalho programado que trata da atuação da Companhia de Operários Alemães e de João Bloem, em Pernambuco.

série de diretores burocratas e pouco comprometidos. Assim foi, até 1865, quando assume o Dr. Mursa (1865-1890), dando novo rumo à Ipanema.

Bloem retornou a São Paulo, no final de 1838, trazendo 227 pessoas, quase todas prussianas, incluindo ainda mulheres e filhos. Entre os recrutados, estava o mestre fundidor Frederico Holtz e os irmãos Zapp, dos quais falaremos posteriormente.

Com os novos artífices, Bloem reestruturou a maquinaria da Real Fábrica de Ferro de Ipanema, e os altos-fornos voltaram a operar com toda a capacidade. Após um ano de trabalho, restaram na Ipanema apenas 18 artífices. A maioria dos profissionais contratados por Bloem arranhou novas ocupações, provavelmente ligadas à construção civil ou à lavoura.

Bloem embarcou para a Europa em novembro de 1837, com a missão de contratar os operários. Nessa leva de artífices, havia quatro mestres de estrada, quatro mestres de canteiro, seis calceteiros, dois ferreiros, três pedreiros e 200 trabalhadores. (SOMMER, 1950)⁶.

Veremos que os profissionais alemães pavimentadores e canteiros serão fundamentais para a reformulação urbana ocorrida em São Paulo, na década de 1850. Muitos desses profissionais estiveram atuantes na província desde a imigração de 1838 e 1828. Outros vieram por contrato de trabalho, feito entre os imigrantes e a província de São Paulo, em 1854, agenciado pela Vergueiro & Cia. Veremos, no capítulo terceiro, que a cidade de São Paulo, na década de 1850, foi pavimentada por alemães. Existe uma carta do Bloem, citada no livro de Sommer, em que ele expõe a dificuldade para conseguir número tão elevado de operários, pagando salários tão baixos.

⁶Canteiro é o profissional que tem por ofício lavrar pedra de cantaria. Calceteiro, por sua vez, é responsável por empedramentos de estradas, ruas e praças.

Em fevereiro de 1838, o oficial encontrava-se em Elberfeld, conforme escrito em seus relatos, e não conseguira, até então, avançar na contratação de técnicos e trabalhadores, para a construção de estradas e para a fábrica de ferro. Além dos baixos salários oferecidos, havia ainda a lembrança do ocorrido na emigração de 1828, que não havia deixado boa impressão do Brasil.

Bloem se deparou com esses dois problemas, ao contratar os operários: a má fama que o Brasil tinha ao recepcionar o imigrante, e os baixos salários oferecidos pela província. Em decorrência disso, Bloem provavelmente não conseguiu o número necessário de operários qualificados, e trouxe, além desses, outros profissionais urbanos, que em nada se identificavam com o trabalho que iriam exercer na nova pátria, mas que, por não ter opção, aceitaram a empreitada. Podemos citar, entre os profissionais que vieram, sapateiros, alfaiates, cervejeiros, barbeiros, padeiros, entre outros.

Nessa ocasião, na expedição de Bloem, veio Carlos Abrão Bresser, para projetar e administrar a antiga Estrada do Lorena. Bresser foi contratado por uma remuneração de 1:500\$000 réis por ano, mais viagem e moradia, por um prazo de cinco anos. Após o término do contrato, receberia 50 libras para a viagem de retorno, e, em caso de morte, a família receberia 25 libras. Na verdade, Bresser renovou o contrato com a província e permaneceu trabalhando como engenheiro em São Paulo. Falaremos posteriormente da atuação de Carlos Bresser.

Naquele momento, estudava-se uma reforma da Estrada de Santos, para receber carros que pudessem levar as mercadorias, ficando com 12 voltas, ao invés

das 133 existentes. O perito que analisou a estrada foi João Bloem, que chegou a elaborar um ensaio do novo percurso.⁷

Curiosamente, foi encontrado um documento na Assembleia Legislativa, pelo qual pode-se supor que o senador Vergueiro esteve envolvido com essa vinda de imigrantes em 1838. Não se pode afirmar ao certo que ele tenha sido o agenciador da viagem, visto que o major Bloem teria sido o encarregado dessa tarefa. Talvez Bloem tenha encabeçado essa operação, e a logística tenha sido do Vergueiro. Por ser alemão e ter prestígio, Bloem teria mais acesso aos governos dos estados alemães, facilitando a vinda do imigrante. Possivelmente, essa foi a primeira oportunidade, do senador Vergueiro, de agenciar esse tipo de operação, e que esta lhe tenha dado experiência para tantos outros agenciamentos feitos posteriormente. Essa suposição não pode ser comprovada, por falta de documentação, mas fica a certeza de que Vergueiro esteve sempre ligado, de alguma maneira, à imigração de alemães para São Paulo.

O fato é que Vergueiro esteve envolvido nesse engajamento de alemães, porém o valor expresso no documento é baixo, para ser o pagamento do agenciamento. Conforme está escrito, esse valor é referente às despesas com os alemães, logo que chegaram a Santos, e pode referir-se simplesmente a despesas com abastecimento e/ou acomodações.

Devido à relevância do documento, será transcrito, e o original digitalizado, anexado. (ANEXO 2).

⁷Relatórios dos Presidentes da Província de São Paulo, 1838, p.17

Provincial, Nº 83

Ilmo. Exmo. Snr

Em cumprimento à Portaria de V. Ex^a de 4 do corrente Provincial nº 174 pela qual exige saber qual a quantia, que se pagou ao Negociante José Vergueiro, nela ter elle adiantado para despesas com os trabalhadores Alemaens, logo que chegarão a Cidade de Santos, tenho a informar, que entre as contas, que acompanharão a Portaria do Governo da Província de 15 de Fevereiro de 1839 ordenando a entrega de 1:263\$117rs ao Director C. A. Bresser, para pagamento de despesas feitas com a Companhia Alemã, acha-se uma de suprimentos feitas a mesma Companhia pelo Sr, José Vergueiro na importância de 583\$957rs, incluída nesta quantia a de 341\$000rs de curativo de Alemães no Hospital de Caridade da mesma Cidade.

Deos Guarde a V. Ex^a Thesouraria Provincial de São Paulo 5 de fevereiro de 1840

Ilmo Exmo Snr. Desembargador Manoel Machado Nunes Presidente desta Província
(ALESP, São Paulo, doc. CF40_106).

Havia um estreito relacionamento entre o senador Vergueiro e a província de São Paulo. A Vergueiro & Cia, empresa constituída pelo senador, foi encarregada de trazer, nas décadas seguintes, a grande maioria dos imigrantes alemães, suíços e portugueses empregados nas fazendas de café do estado. A Vergueiro & Cia foi a empresa contratada para angariar os 350 trabalhadores europeus que vieram para trabalhar nas estradas e obras públicas, em 1854, como veremos mais à frente.

Como vimos no decorrer da pesquisa, em 1828, o senador Vergueiro inicialmente se opôs à vinda dos imigrantes alemães, porque não concordava em que estrangeiros tivessem acesso a terra. Porém, com a escassez da mão de obra escrava para as fazendas de café, e com a necessidade da província de contratar braços para a construção de estradas e obras, principalmente na capital, a imigração transformou-se em um negócio rentável, atraindo não só o Vergueiro, mas outros empresários

interessados em agenciar a vinda do imigrante, patrocinado pela província. Vergueiro era, sem dúvida, o empresário mais bem sucedido nesse ramo de atividade.

Voltando ao documento apresentado anteriormente, sobre o envolvimento do senador Vergueiro com a imigração de 1838, nele os trabalhadores são tratados como “Companhia Alemã”. Esse tipo de denominação é encontrado também no relatório provincial transcrito abaixo. Por ele, percebe-se que o presidente da província tinha a intenção de montar, em São Paulo, uma Companhia de Operários, muito semelhante ao que foi feito em Pernambuco, em 1839.

Convencido portanto da utilidade d'esta importante obra, julguei conveniente fazer todas as disposições preparatórias para emprehendel-a, e sendo as mais essenciaes ter quem a dirija, Officiaes de Officio, machinas, instrumentos, trabalhadores necessários, mandei engajar na Europa por [] hum Engenheiro, ou primeiro Mestre de Estradas, hum segundo , oito Pedreiros, quatro Canteiros, seis Calçadores de Estradas, dois Ferreiros, e trez Carpinteiros próprios para a factura e concerto dos carros, utensílios, e ferramentas, que se devam empregar em semelhante serviço, e cem trabalhadores. Da mesma sorte mandei engajar outros cem trabalhadores, e dois Mestres, para serem também empregados n'aquella, ou em outras quaesquer obras, ou Estradas da província com as condições constantes das Instrucções, que dei ao dicto Major Bloem encarregado d'esta Commissão, assim como da compra de instrumentos, utensílios, carros, e ferramentas precisas, mandando para isso por a sua disposição na Europa por meio de Lettras 3,462 Libras Sterlinas, do que mais amplamente ficareis inteirado a vista das referidas Instrucções, que farei chegar ao vosso conhecimento. Quando porém julgueis que esta obra se deva reservar para ao depois, nem por isso se tornarão escusados esses trabalhadores, porque a falta d'elles he notável, tanto que em diversos pontos da Província há difficuldades em achal-os ainda pagando-se o jornal de 1\$000rs, por dia, pelo que não he possível dar-se todo o necessário impulso ao reparo das estradas, nas quaes só se trabalha com pequeno numero de pessoas, e isto, em tempo que não se complica com o serviço da lavoura.[...]

(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1838, p. 18, grifo nosso)

Outra questão abordada no documento era a prática de utilizar a mão de obra da lavoura para a construção de estradas. O presidente trata os alemães como uma companhia de operários;

[...] Como logo que chegarem esta companhia de trabalhadores será indispensável fazer-se maior despesa como pagamento de seus jornais, e muito principalmente quando se dé começo a Estrada na Serra. [...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1838, p. 18, grifo nosso).

A partir de 1837, com a ida de Bloem para a Europa, São Paulo começa a receber imigrantes oriundos dos estados alemães, que vinham para trabalhar na construção civil, apesar de muitos deles não terem profissões ligadas à construção de estradas, ou conhecimentos técnicos para trabalhar na construção civil.

Quando vinham oficialmente, era usual que esses imigrantes fossem recrutados entre o proletariado urbano. Quando chegavam a São Paulo, eram encaminhados para a construção da Estrada de Santos, onde muitos morreram, em consequência dos maus-tratos, condições adversas e falta de conhecimento técnico para a empreitada. Outros foram destinados à lavoura, sendo que muitos não eram lavradores em seus países de origem.

Em consequência disso, é comum encontrar, na documentação oficial, reclamações contra os alemães, que eram algumas vezes tachados de desordeiros, beberrões e preguiçosos.

[...] Nada porém tem affligido tanto o governo como o fatal contracto celebrado com os trabalhadores Allemães. Apenas tinha entrado o anno financeiro corrente, quando uma representação da Thesouraria Provincial me foi dirigida para se verificar o empréstimo de dez contos de réis facultado pela Lei d'Orçamento, por isso que no último dia do anno financeiro passado havia na Caixa da Barreira do Cubatão um déficit de 6:581\$999rs. Ao passo que nela não existia

senão a insignificante quantia de 90\$702rs. Em pouco mais de oito mezes dito anno financeiro tinhão os Allemães custado à Barreira 25:903\$475rs, e não obstante a diminuição d'uns vinte, que se tinham enviado a Paranaguá e Coritiba, a despeza mensal com elles era ainda de 3:200\$rs; donde com razão concluía a Thesouraria, que só elles absorveriam todo o rendimento da Barreira, e que nada restaria para toda a demais estrada, e suas inmensas e importantíssimas ramificações.[...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p. 21).

Além de oneroso, o imigrante alemão teve diversos problemas de adaptação ao meio. Não falava a língua, muitas vezes não tinha conhecimentos necessários para a empreitada, e também o critério de escolha dos agenciadores não era muito confiável. Essa combinação de fatores gerou problemas para a administração pública e para o próprio imigrante, que teve dificuldade para se firmar profissionalmente.

O presidente da província dá seguimento ao documento, expondo as várias dificuldades encontradas com relação à mão de obra alemã;

[...] Em quanto eu sentia o maior dissabor por ver que tam grandes sommas se despendiam assim tam inutilmente (de facto os trabalhos e melhoramentos da estrada não apparecião), chegava-me a noticia de uma sublevação d'uma dúzia d'elles no Cubatão punha em risco a vida do Director e d'outros, e em sobre-salto a todos.[...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p.21)

Os alemães não estavam adaptados ao clima tropical úmido da serra do Mar, e muitos eram despreparados para a execução do árduo trabalho de construção de estradas em área serrana.

O veleiro *Clementine*, que trouxe os imigrantes, era da empresa J.F.W. Iken & Co de Bremen. Deve ter atracado em Santos em final de outubro de 1838, e a viagem para Cubatão e Ipanema ocorreu logo em seguida.

Passando pela Bahia, em 18 de outubro de 1838, Bloem anunciou, em 17 artigos, regras severas de comportamento para os contratados. Como seu suplente em todas as questões de serviço, foi designado o diretor de construção de estradas, Carl Abraham Bresser.

Fig. 3 - Imigrantes no porto de Hamburgo, século XIX

O Regulamento Policial, como foi nomeado esse documento, está anexo ao final da tese. (ANEXO 3)

Era composto de 17 artigos e constituía uma tentativa de se manter a ordem e a disciplina na execução da obra da estrada de Cubatão. No artigo 6^a do Regulamento Policial, pode-se ler:

Artigo 6º- Os trabalhadores que forem encontrados ébrios durante o serviço, perderão o jornal do respectivo dia, e serão além disso punidos pela primeira vez, com a perda do jornal do dia seguinte; no caso de reincidência com a perda de três, pela terceira vez com a perda de cinco e pela quarta com a perda de dez jornaes; o trabalhador que se mostrar incorrigível, será entregue à polícia e punido conforme as leis.

Apesar da evidência de abuso de poder, percebe-se que o álcool era um problema entre os imigrantes.

Antes da partida para a Europa, Bloem havia deixado instruções exatas de como os imigrantes deveriam ser acomodados após sua chegada, para que logo pudessem começar a trabalhar. O presidente da província havia mandado cortar árvores para a construção de um grande abrigo, conforme instrução de Bloem.

Quando os alemães aqui chegaram, encontraram abrigo somente “na sombra da mata”, apesar dos esforços de Bloem. Era de se esperar que os recém-chegados perdessem a vontade de trabalhar e confirmassem a má fama dos brasileiros ao receber o imigrante. E não se podia estranhar que um investimento tão importante e caro para a província viesse a fracassar.

A mentalidade frente ao imigrante era a mesma de 1828. O alemão era visto como escravo branco. O tratamento dado a ele era até pior que o dado ao escravo, visto que havia cláusulas, nos contratos feitos com os imigrantes, referentes às acomodações e suprimento das necessidades básicas, que eram simplesmente ignoradas pelos agentes do governo.

Segundo Sommer, ao chegar a São Paulo, o imigrante teve de construir sua moradia na serra. Para os solteiros, foi erguida uma casa de pedras, e não há registro sobre as acomodações para os casados. Acredita-se que tenham habitado moradias individuais, que já existiam, ou que foram levantadas por eles. (SOMMER, 1950).

Vários imigrantes não aprovaram, desde o início, as condições de vida e de trabalho que encontraram em Cubatão. Poucas semanas após a chegada, ao final de 1838, início do verão, muitos começaram a se afastar sem permissão. Esse

comportamento foi repetido nos meses de janeiro e fevereiro do ano seguinte. Há registro de falta de alimentos, desordem e violência. A reclamação com relação aos salários era geral, os pedreiros não queriam trabalhar por 660 réis. Em vista do caos, o governo da província mandou representantes para amenizar os ânimos.

O senador Vergueiro esteve ligado a essa imigração de 1838, dando suporte e fiscalizando o trabalho do imigrante na serra, como veremos na citação de Sommer:

Os afastamentos sem permissão perduravam e as inquietações só diminuíram temporariamente, depois que José Vergueiro, filho do senador Vergueiro, junto com o Major Luiz Xavier, acompanhados de 40 soldados, compareceram em Cubatão e prenderam 16 mestres operários, que eram considerados agitadores. Estes e talvez mais quatro homens, ao todo provavelmente 20, foram levados de Santos para Paranaguá, de onde deveriam seguir para a construção da estrada da Mata para Rio Negro.
(SOMMER, 1950, p. 425).

A dificuldade dos alemães para adaptar-se ao clima e à dura rotina da serra fez que Bresser, que administrava a obra da Estrada de Santos, solicitasse ao governo que retirasse parte dos alemães e os empregasse em outras regiões, e que estes fossem substituídos por trabalhadores brasileiros.

Apesar das dificuldades encontradas pelos imigrantes em solo tropical, vale ressaltar que muitos artífices, que vieram na expedição de Bloem, destacaram-se como profissionais competentes e inovadores, sendo constantemente chamados a executar obras.

Pedro Tillmann era um desses profissionais. Veio para trabalhar na Estrada de Cubatão, como mestre ferreiro, em 1838, tendo sido removido para a capital, por ordem

do presidente da província. Trabalhou na extração de pedras para a nova ponte de Santa Anna e no conserto do armamento nacional.⁸

No documento abaixo, Porfírio de Lima pede que seja enviado a ele o habilidoso pedreiro alemão que havia trabalhado na Ponte Grande:

Tendo necessidade de hum Mestre Pedreiro bem habilidoso para cuidar da obra da Ponte sobre o Rio Mogy Guassú de cuja direcção me acho incumbido, vou por isso rogar a V. Ex^a se digne por a minha disposição o Mestre Pedreiro Alemão que trabalhou na Ponte Grande de Sta. Anna d'esta Cidade, a fim de que o faça seguir o quanto antes para aquele lugar, para ser ocupado como convém à aquelle serviço. Outro sim, tendo necessidade das ferramentas, que servirão na referida Ponte de Sta. Anna, os quaes creio que existem em poder do ex-administrador Francisco Antonio de Miranda, rogo igualmente a V. Ex^a, haja por bem ordenar que as mesmas ferramentas me sejam entregues, para serem ocupadas na referida obra de Mogy-Guassú.

Deos Guarde a V. Ex^a S. Paulo 26 de abril de 1846
Ilmo Exmo Brigadeiro Joaquim José de Moraes e Abreu
Vice-Presidente dessa Província
Engenheiro da Província José Porfírio de Lima⁹

É sabido que muitos desses artífices, que vieram em 1838, se estabeleceram na capital e continuaram atuando na construção civil. Podemos supor que alguns por conta própria, e outros foram contratados pela província, para executar obras na capital, como manutenção de pontes e ruas, construção de edifícios públicos e estradas.¹⁰ Entre estes, encontravam-se os irmãos Carlos e Guilherme Zapp.

Sobre os irmãos Carl e Wilhelm Zapp, não temos muitas informações. Na realidade, as únicas fontes são o manuscrito *Die Deutschen in São Paulo*, de Friedrich Sommer, e a documentação referente às obras públicas da província. Sommer afirma que Carl e Wilhelm Zapp estavam entre os imigrantes que vieram em 1838, para

⁸APESP, obras públicas, CO5141.

⁹Arquivo do Estado, disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br>

¹⁰Friedrich Sommer publica a lista de imigrantes que vieram em 1838, no manuscrito *Die Deutschen in São Paulo*, p. 419. Instituto Martius Staden.

trabalhar na construção da estrada, em Cubatão. No ano de 1857, um Wilhelm Zapp também trabalhava como tipógrafo, para o jornal Correio Paulistano. No ano de 1868, Guilherme Zapp fez uma doação para o cemitério protestante da cidade. O nome Zapp também aparece novamente, mais tarde, em São Paulo.

Foi localizado, na documentação referente ao ano de 1844, o contrato feito entre o governo da província e os irmãos Zapp.

Termo de Contrato de Prestação de Serviços que assignam os pedreiros allemães Guilherme Zapp e Carlos Zapp.

Aos 22 dias do mez de março de 1844 comparecerão na secretaria do governo os pedreiros allemães Guilherme Zapp e Carlos Zapp e por elles foi dito que obrigam-se a prestar seus serviços nas obras públicas d'esta Província debaixo das condições seguintes:

1º Serão obrigados a trabalhar pelos seus officios em todos os dias úteis, nas obras públicas tanto na capital como fora d'ella conforme as ordens do governo.

2º Receberão a quantia de 2#000 em todos os dias de trabalho, exceptuando aquelles em que estiverem doentes, e bem afim darse-lhe-há caza de morada e a ferramenta necessária da qual darão conta

3º Durará o contracto por tempo de 3 annos.

4º No cazo de não haverem obras públicas, nas que trabalhem os contractantes poderá o governo ceder seus serviços a particulares, garantindo-lhes entretanto os vencimentos estipulados na 2ª condição, e fazendo o governo ajuste com os particulares, sobre seus vencimentos. Em firmeza do que mandou o Exmo. Presidente da Província lavrar o presente termo, que assigna com os contractantes. E eu Francisco José de Lima, secretário do governo, escrevo e subescrevo – Manoel Felizardo de Luza e Mello – Guilherme Zapp – Carlos Zapp

Conforme o secretário do governo Francisco José de Lima. Secretário da Thesouraria de São Paulo

10 de abril de 1844. Conforme João Vicente da Fonseca¹¹

Interessante a relação do governo com os particulares, que não são citados nominalmente. Não está especificado, no contrato, para quem e quais as funções que os Zapp iriam executar, caso faltassem obras públicas durante a vigência do mesmo.

¹¹APESP – obras públicas, cx. 7, ordem 5144, ano 1844, pasta 1.

Quais seriam os critérios de escolha desses particulares e dos serviços? Não sabemos, nem os Zapp, provavelmente, tiveram conhecimento prévio. Firmaram um contrato com o governo, mas não tinham ciência de que trabalhos teriam de exercer, caso o fizessem a particulares.

Os Zapp deviam ser operários com um bom conhecimento técnico, pois seus nomes aparecem nas listas de diversas obras da cidade, nas décadas de 40 e 50.

Em 31 de janeiro de 1844, ou seja, alguns meses antes de firmarem contrato com a província, o engenheiro Carlos Bresser faz elogios aos dois operários e recomenda suas recontrações ao presidente da província:

Tenho a honra de informar e recomendar a V^a Ex^a. Aos Reclamantes, Guilherme e Carlos Zapp, os quais julgo útil que continuem nos trabalhos da Província com as condições do contracto primitivo, que são razoáveis. Os reclamantes servirão na Província desde o princípio de seu engajamento até hoje sem censura alguma, elles sabem muito bem executar Riscos de obras grandes, e são optimos pedreiros e canteiros, também acho o preço q pedem não alto para quem tem família, e o seu trabalho compensa bem, e os dias de serviço não sobem no ano além do número de 250, vindo a ganhar 500\$000 por anno. E no caso que sejam despedidos em qualquer circunstâncias em q o governo precise de pedreiros hábeis seria muito difícil encontrar, e talvez nem se possa mesmo encontrar outros que possam cumprir a falta destes. É o que tenho a honra de levar à presença a V^a Ex^a.

Deus Guarde a V^a Ex^a por muitos annos.

São Paulo, 31 de janeiro de 1844

Ilmo. Exmo. Sr. Manoel Felizardo de Souza e Mello

Presidente desta Província

C. A. Bresser

(APESP, 1844, grifo nosso)¹².

¹² Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=11346&nomen=0088602100&img=ODSP0088602100_001.jpg

Acesso em: novembro de 2010.

Vale destacar a qualidade técnica desses operários, era uma mão de obra qualificada, visto estarem a serviço da província desde seu engajamento.

Se operários como os Zapp eram obrigados a se sujeitarem a contratos escusos, o que pensar dos imigrantes que não apresentavam semelhante preparação profissional? Violações dos direitos dos trabalhadores eram percebidas nos contratos firmados entre eles e a província, como se verificou no contrato feito com os irmãos Zapp. Os maus-tratos ao imigrante ocorreram de forma sistemática, no meio urbano e rural. Nas fazendas de café, as violações tiveram consequências desastrosas, como veremos oportunamente.

Foi localizado outro contrato, feito em 1844, entre o governo provincial e o carpinteiro alemão Jorg Michler, que também veio na imigração de 1838.¹³ O contrato de Michler era nos mesmos moldes do firmado com os irmãos Zapp, tinha duração de três anos e previa possibilidade de prestação de serviços a particulares, em não havendo obras públicas. O valor do jornal era de 1\$200rs/dia, mais casa, ferramentas e 135rs diários para alimentação. Os trabalhos seriam em obras públicas provinciais, na capital ou interior. Vale destacar que o valor pago aos pedreiros Zapp era superior ao do carpinteiro Michler.

Outro contrato foi localizado no ano de 1847, feito entre o governo provincial e um tal Mathias, mestre carpinteiro alemão. Como não consta o sobrenome, não se pode afirmar que tenha vindo no engajamento de 1838. Nesse contrato, o carpinteiro Mathias deveria construir, no prazo de dois meses, um canal de madeira, para o encanamento do Tanque Reúno até a bacia da Pirâmide do Piques. Por esse serviço, Mathias iria receber 200\$000rs, que seriam pagos em duas vezes, no início e término da obra. Teria

¹³APESP – Contratos – C06043 (manuscritos avulsos) *apud* SILVA, 2002.

a obrigação de conservar a obra por dois anos, e tinha como fiador o também alemão Pedro Tillmann.

Vemos, portanto, que esse engajamento feito em 1838 objetivava suprir uma mão de obra técnica, para trabalhar na siderúrgica de Ipanema e para construir estradas, apesar de muitos artífices terem se mantido em obras públicas nas décadas subsequentes.

Os trabalhadores que foram destinados aos serviços das estradas da província sofreram muito, com as péssimas condições de trabalho, com a falta de estrutura no setor de obras e a má administração das estradas, como vimos.

Quanto mais São Paulo se afirmava como entreposto comercial, mais necessitava de ligações, por estradas, com as diferentes localidades.

O ramo do serviço publico, que comprehende as estradas, e que é um dos de maior interesse para esta Província toda ella agrícola, que necessita de boas vias de communicacão para o transporte dos seus productos, que tem de percorrer longas distancias para chegar aos portos de embarque, este ramo, que absorve grande parte da renda, e que com tudo não apresenta notaveis melhoramentos, deve ser objecto de seria attenção para esta Assembléia.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1850, p. 12).

A partir da análise dos relatórios de presidente de província, é possível notar a grande preocupação que eram as estradas. O capital destinado às obras públicas, nas décadas de 1830 e 1840, era canalizado para a manutenção e construção de estradas. Gastava-se muito e gastava-se mal. Essa forma de administração pública se manteve até a metade do século XIX. As estradas eram as veias de circulação das mercadorias e precisavam estar em bom estado. A atividade agrícola era bastante representativa, sendo que o café começara a despontar na região central do estado, na década de 40.

Até então, o açúcar era o principal produto agrícola e deveria ser transportado até o porto, para exportação.

O capital investido em estradas era mal empregado. Havia muita dificuldade na administração, nesse setor, pois a comunicação era precária, e havia muitas reclamações, por parte da população e dos tropeiros. As barreiras, espécie de pedágio do século XIX, eram sempre insuficientes para a manutenção das estradas.

A dificuldade de administração se dava também pelo reduzido quadro de profissionais dedicados ao serviço das estradas. Havia um inspetor em cada município, que era responsável pelas estradas da região, assim como das obras públicas. Muitas vezes, esse inspetor fazia o trabalho sem remuneração.

No ano de 1838, o presidente da província se queixava das más condições e desorganização do setor de obras, dizendo não haver como administrar esses inspetores, que não faziam parte do sistema, e muitas vezes eram desconhecidos do governo da província:

Não era culpa das administrações anteriores, mas sim o resultado necessário da falta d'um Agente de Governo em cada um dos Municípios. Depois da abolição dos Prefeitos, o Governo não teve a quem dirigir-se para as matérias administrativas, senão ás Camaras Municipaes: estas propoe para Inspectores a homens, capazes sim, mas que servindo pela mór parte gratuitamente, e destituídos de toda a authoridade, e de respeito, que ella concilia, muito fazem em prestar-se a um serviço; que só lhes acarreta trabalhos e compromettimentos. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p. 19).

Nos relatórios, são recorrentes as reclamações dos presidentes da província, quanto à ineficácia das barreiras e a dificuldade de comunicação. A desorganização do setor era tamanha, que a província tinha dificuldade em saber quais eram as barreiras e seus rendimentos, e até quais estradas eram de responsabilidade da província.

Apesar do caos, havia leis provinciais que obrigavam a administração pública a dar satisfação sobre as obras das estradas. Na lei provincial de 10 de março de 1837, no artigo 8º, referente ao orçamento, o governo ficava obrigado a apresentar, logo nos primeiros dias da sessão legislativa, um quadro das estradas e suas ramificações.¹⁴

Não se cumpria a lei, até porque não havia pessoal suficiente e gabaritado para tal empreitada. Em 1840, o presidente da província queixava-se da falta de um engenheiro para executar essa tarefa.

A necessidade de sanar questões de ordem técnica lentamente começava a se apresentar, nos documentos oficiais. A partir daí, começava uma maior valorização do conhecimento, e a constatação da necessidade de se contratar profissionais que trariam benefícios óbvios para a província, tanto para a questão de manutenção, como para a execução dos serviços de engenharia civil.

Conforme foi se intensificando o grau de necessidade desse tipo de mão de obra técnica, os administradores públicos se voltaram para a Europa, à procura desse profissional e desse saber, que não havia por aqui.

No relatório feito pelo presidente da província, em 1838, já é apregoada a necessidade de se contratar oficiais engenheiros, para que as obras das estradas fossem colocadas em prática. Só assim, o dinheiro público seria bem utilizado:

Já expuz a Assembléia Legislativa Provincial quanto o Governo se tinha empenhado, mas sem fructo em conseguir da Corte Officiaes Engenheiros para a direcção dos trabalhos das Estradas, e mesmo para engajar-se ao menos hum na Europa por via da Secretaria d'Estado dos Negócios Extrangeiros, sem o que não julgava

¹⁴Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1840, p. 20.

conveniente empreender grandes e dispendiosas obras, porque seria gastar dinheiro com pouco proveito.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1838, p. 18).

A necessidade de escoar a produção através de vias de acesso era também assunto sempre presente nos jornais da época. Havia um consenso de que a construção de estradas era sinônimo de desenvolvimento.

A construção e manutenção das estradas da província, na primeira metade do século XIX, foram feitas, em boa parte, pelo imigrante alemão. Possivelmente o engajamento de 1838 foi uma das primeiras experiências, do governo da província de São Paulo, na contratação de mão de obra técnica estrangeira para construção civil e de estradas. Cabe aqui um maior aprofundamento desse tema, visto ser fundamental para o entendimento da participação dos imigrantes alemães na construção e desenvolvimento de São Paulo, no período imperial.

A mais emblemática estrada da província, até a metade do século XIX, foi a Estrada de Cubatão. Desde a fundação de São Paulo, a construção de uma estrada que ligasse Santos à capital era o assunto em pauta. Primeiro, para a chegada dos jesuítas e dos portugueses ao planalto; posteriormente, para o incremento do comércio, que culminou com o transporte de produtos agrícolas para a Europa, principalmente o açúcar, no final do século XVIII, e o café, que iria mudar definitivamente a face de São Paulo, no término do século XIX.

Na década de 1830, João Bloem era seguidamente chamado pelo presidente da província, para dar pareceres sobre as estradas.

Antes de atuar na província de São Paulo, Bloem esteve à frente da diretoria de obras públicas na cidade do Recife, conforme citação de Gilberto Freire.

O primeiro engenheiro chamado a servir nas obras públicas, ou melhor, na secção de “Arquitectura” da capital de Pernambuco, fora, em 1830, não um francês, mas o alemão João Bloem, já então sargento-mor dos engenheiros. O cargo exercido por Bloem fora de “Encarregado da Architectura da Cidade”, e a gratificação annual a de 300\$000, “que elle acceitou, protestando ser o seo maior desejo empregar-se no Bem Público”.
(FREIRE, 1940, p. 92).

Ao redigir um dos trabalhos programados, o qual teve como tema a *Companhia de Operários* - grupo de trabalhadores alemães da construção civil, que foi contratado pela província de Pernambuco, em 1839 -, foi possível perceber que os acessos à capital, Recife, eram muito mais precários que em São Paulo, no mesmo período.

Até 1834 nada havia em Pernambuco que pudesse merecer o nome de estrada. O Império conservava da época colonial simples caminhos: nenhuma estrada. O major Bloem, ao tornar-se, naquele anno, engenheiro-chefe de estradas da Província, instara com o governo para melhorar a situação: na verdade para abrir a primeira estrada em território pernambucano. Só então o governo da Província resolvera construir sua primeira estrada regular, sob direcção de Bloem.
(FREIRE, 1940, p. 93).

Apesar de Bloem ser o precursor das estradas em Pernambuco, cabe a Vauthier o mérito dessa empreitada, apesar da resistência dos proprietários dos engenhos de açúcar, que se sentiam prejudicados, vendo suas propriedades cortadas por tais estradas. Vauthier conseguiu implantar seu sistema de vias, concorrendo para o desenvolvimento econômico da região. Em São Paulo, veremos algo semelhante. Há muitas reclamações de proprietários de terras, no interior do estado, que não queriam a passagem da estrada. Visão acanhada e hostil à facilidade de transporte e comunicação que as estradas propiciariam.

Voltando ao Major Bloem, percebe-se, então, que alguns desses engenheiros alemães que vieram para o Brasil não ficaram restritos somente a uma província. Bloem atuou em São Paulo, Pernambuco e Ceará. Sua experiência como engenheiro de estradas foi muito explorada pela província de São Paulo. Em várias ocasiões, Bloem foi chamado pelo presidente da província, como consultor, para dar pareceres sobre a Estrada de Cubatão.

Nota-se que, naquele momento, já havia esforços, por parte dos governos provinciais brasileiros, para contratar técnicos experimentados, como era o caso de João Bloem.

Havia a preocupação constante, na documentação oficial, de que a Estrada de Cubatão desse vazão à produção agrícola da província, pudesse absorver todo o fluxo e demanda. Os aspectos naturais do local, de características muito peculiares, não ajudavam em nada. Extremamente íngreme e acidentada, a serra estava permanentemente molhada, fosse pela chuva recorrente, ou pela própria umidade da vegetação. Para o conhecimento técnico da época, era, sim, um problema. Veremos que Carlos Bresser será o primeiro alemão a dirigir a estrada, e não terá sucesso nesta empreitada. Posteriormente, ela será administrada pelo também alemão Carlos Rath.

Em 1856, Rath faz um extenso relatório, detalhando todas as dificuldades relativas a essa obra, desde a difícil relação com os colonos alemães, até as já citadas dificuldades naturais.

Além da questão técnica, havia a questão financeira. Era uma obra onerosa para os cofres públicos, e o dinheiro das barreiras era insuficiente para bancar uma obra desse porte.

Durante todo o período de abrangência desta pesquisa, a Estrada de Cubatão esteve em obras, sendo que, nesse período, foi administrada por dois engenheiros alemães: Bresser e Rath.

Assim como a da Maioridade, as estradas da província tiveram papel preponderante no desenvolvimento do estado, até meados do século XIX, e a participação dos alemães foi fundamental na construção e manutenção das mesmas.

O discurso proferido, no dia 15 de fevereiro de 1855, pelo presidente da província de São Paulo, José Antonio Saraiva, deixou claro que os problemas relativos às estradas não estavam resolvidos, na década de 50. Na verdade, os problemas eram os mesmos apontados pelos presidentes da província no início da década de 40. Ele apontava cinco obstáculos que impediam o desenvolvimento das estradas, o que ele chamou de “promover em nosso país o progresso da viabilidade”:

A falta de um centro científico, convenientemente organizado, que tendo a seu cargo a direcção dos trabalhos públicos venha em socorro do administrador na deliberação e solução de tão graves interesses.

A necessidade de dados geographicos com os quaes se possa entrar no conhecimento exacto da direcção actual dos caminhos, de seus defeitos, e bem assim da melhor direcção a dar a nossas linhas de comunicação.

A falta de operários, que tornem exequíveis os melhoramentos projectados.

A desorganização em que se achão a inspecção, e administração dos trabalhos públicos.

A má vontade de alguns fazendeiros, que resistem com uma obstinação injustificável a passagem das estradas por seus terrenos agrícolas e ainda mais o fervor com que se pedem novos caminhos sem attender-se a necessidade de aperfeiçoar as artérias principaes, e communs de viabilidade.

(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 24).

O presidente José Antonio Saraiva foi o maior patrocinador da imigração alemã para o estado. Em 1854, contratou a Vergueiro & Cia. para angariar trabalhadores europeus da construção civil, com o objetivo de trabalhar na província. Foi nessa ocasião que novamente se tentou montar uma companhia de operários, nos moldes de Pernambuco. Foi também, em sua gestão, a contratação de alemães para as fazendas de café.

A questão das estradas foi um problema de difícil solução, até meados do século XIX. Nota-se a precariedade nesse setor, decorrente da dificuldade de comunicação entre as diversas estradas e a administração das mesmas, e da carência de mão de obra. O poder público tratou esse assunto de maneira semelhante, por todo o período estudado. Somente com a construção da ferrovia, no final da década de 1860, é que mudaram definitivamente todas as antigas posturas, referentes à circulação de pessoas e mercadorias pela província.

I.4 – A imigração de 1854 - Subsídio do governo provincial e agenciamento da Casa Vergueiro - 2ª Companhia de Operários

Em meados do século XIX, a cidade crescia, em decorrência do setor comercial próspero e dos investimentos públicos direcionados à capital. Esse desenvolvimento demandava a construção de estradas e exigia ampliação do sistema de abastecimento de água, melhoria nos acessos, por meio de pontes, e a implantação de equipamentos urbanos

Começaram a ser construídos, em São Paulo, os equipamentos urbanos necessários para absorver o crescimento populacional. Possivelmente, a Lei de Terras, decretada em 1850, favoreceu o primeiro êxodo rural do estado. Parte da população imigrante, que vivia no campo sem ter aptidão com a terra, viu-se forçada a deixá-la, pelo alto preço da mesma, depois de vigorar a Lei de Terras. Veremos que a terra começa a ter valor na zona rural, especialmente no sudeste, forte e produtivo para a cafeicultura.

Com isso, muitos trabalhadores imigrantes, que tinham originalmente profissões urbanas, migraram para os centros urbanos do estado, e provavelmente a cidade de São Paulo foi o destino de muitos.

A Lei de Terras afetou também os lotes urbanos, que começavam a apresentar valor comercial, justificando, de certa forma, o investimento em obras públicas e mesmo em obras particulares, já que as melhorias poderiam trazer lucros efetivos.

Com esse novo panorama, o governo provincial não tinha outra opção, a não ser importar mão de obra para a construção civil, como fez com os trabalhadores para a lavoura cafeeira. Assim como as fazendas careciam de agricultores, para o vasto e fértil

território paulista e a crescente cultura cafeeira, a cidade de São Paulo e as estradas, que faziam a ligação dessas fazendas com o porto, estavam necessitando de operários, para serem construídas e recuperadas.

Os efeitos do fim do tráfico de escravos já eram sentidos em 1852:

A aquisição de braços para as obras públicas é uma dessas medidas importantes, de que se não pode prescindir, não só por causa da alta dos salários sem proporção alguma com os meios de subsistência tão baratos entre nós, como também porque é notoria a difficiencia de braços para esta applicação, e certo não convem, com o incentivo de sallarios extraordinarios, destratal-os da lavoura, que se acha em circunstancias criticas em razão da cessação do trafico. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1852, p. 44).

Nessa ocasião, o governo provincial pede ao governo imperial a remessa de africanos livres, para os serviços da província. Foram concedidos 150 africanos, sendo que vieram 136. A contratação desses africanos foi regulamentada por ato provincial de 31 de dezembro de 1851.

Os africanos não foram suficientes, para os trabalhos nas estradas e obras públicas. Por isso, foram engajados cem ou mais colonos ilhéus, sendo as condições para o engajamento: metade da passagem por conta do governo, e a outra metade por conta do colono, e os salários eram de 400 a 600 rs.¹⁵

Apesar dos esforços do governo para sanar a grave crise de mão de obra, o problema sempre estava presente. Em 1854, depois de renovar o contrato com a Vergueiro & Cia., para a vinda de colonos para as fazendas, o governo provincial

¹⁵Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1851, p. 44.

propõe a Vergueiro a feitura de um novo contrato. Neste, a empresa deveria trazer 350 operários para trabalhar em obras públicas, na capital e nas estradas da província.

O modelo utilizado pelo governo para essa importação foi o mesmo feito para as fazendas. Novamente, veremos o senador Vergueiro incumbido da missão de trazer trabalhadores para a construção de estradas e obras públicas da capital.

Essa vontade é manifestada pelo presidente da província, na ocasião em que renova com a Casa Vergueiro, por mais três anos, o contrato de introdução de colonos para as fazendas, celebrado primeiramente em 1852 e renovado em 1854. Nessa ocasião, o presidente declara que estava com a intenção de trazer os operários e sugere a confecção de outro contrato com a companhia, para a aquisição desses trabalhadores:

[...] Que o presidente da província lembra a casa Vergueiro & C^o a necessidade que tem de colonos, que se possam destinar aos trabalhos das estradas, e consequentemente recommenda-lhe que procure informar-se da melhor maneira de os attrahir para o paiz, e das vantagens, que a província deveria fazer aos mesmos colonos para obter a sua vinda.

Converia que essa colonisação viesse dos paizes da Europa em que as estradas se fazem com mais perfeição, e que a casa Vergueiro depois de colher as informações necessárias indicasse à presidência as bases de um novo contracto, pelo qual se obrigasse a promover a referida colonisação.[...]

(CORREIO PAULISTANO, 12/09/1854, p. 1 e 2, grifo nosso).

Essa notícia foi veiculada em 12 de setembro de 1854, no jornal Correio Paulistano. O contrato a que se refere o presidente da província, para a contratação desses operários, tem data de 27 de dezembro de 1854. Antes de analisarmos o contrato de 1854, vale ressaltar o valor desse documento para o presente estudo.

Desde o início da pesquisa, era essencial alicerçar os estudos em um documento deste tipo, que respaldasse todos os esforços para demonstrar a presença fundamental da mão de obra alemã na edificação da cidade de São Paulo, em meados do século XIX. Esse contrato veio legitimar todos os relatos existentes nos documentos localizados nos arquivos públicos, em que a mão de obra alemã é citada de forma fragmentada e dispersa.

Vale ressaltar igualmente que, apesar de se terem encontrado outros documentos fundamentais, que comprovam a atuação de artífices da construção civil de origem germânica, em 1828 e 1838, o contrato de 1854 parece ser o mais importante para essa pesquisa, tanto por seu conteúdo, pela cronologia das reformas ocorridas na capital, como pelo número de artífices alemães que ingressaram na cidade de São Paulo em decorrência desse contrato. Foram 350, os artífices da construção civil contratados na Europa, e que atuaram em São Paulo a partir de 1855. Entre estes, contabilizavam-se 204 alemães.

Esses profissionais atuaram na construção de uma nova cidade, que começava a se configurar em 1850 e que foi amplamente fotografada, em 1862, por Militão Augusto de Azevedo. Vale enfatizar que outros autores compartilham esta opinião, de que a cidade de São Paulo teve um grande desenvolvimento a partir de 1850, e que os registros de Militão vieram ao encontro dessa nova cidade, reformulada a partir de então.¹⁶

Os alemães foram preferidos em relação a outros povos por terem um conhecimento técnico apropriado para as reformas urbanas e estradas, como já foi dito.

¹⁶CAMPOS. E., A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais - Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863, Anais do Museu Paulista, vol. 15, n.1, São Paulo, jan/jun 2007.

Nos relatórios provinciais há uma predileção pelo imigrante alemão por ser um povo afeito ao trabalho e à ordem.¹⁷

Segue, em anexo, o contrato feito entre a Casa Vergueiro e a província, para a importação de 350 trabalhadores europeus, em 1854. (ANEXO 4).

Destacam-se, nesse contrato, alguns aspectos que devem ser analisados. O acordo rezava que os trabalhadores deveriam ter entre 18 e 40 anos, serem sadios e de bom comportamento, e que, dos 350 engajados, apenas uma terça parte viesse de Portugal, e o restante da Suíça e dos países do sul da Alemanha.

Na verdade, os operários vieram também de outras regiões da Alemanha, e não somente do sul.

No artigo terceiro, estabeleceram-se as obrigações do governo da província com os operários. Entre elas, destacam-se: o pagamento do transporte até o porto no Brasil; o compromisso de sustentar os operários e alojá-los convenientemente, até serem empregados nos serviços da província; tratamento gratuito nos hospitais e casas de caridade, e remédios gratuitos. A província iria pagar o valor de “oitocentos réis a secco” por jornada, e empregar mulher e filhos que quisessem trabalhar.

Ao findar o contrato de trabalho, o governo ofereceria aos operários terrenos férteis, que eles poderiam adquirir por preços módicos.

O artigo quinto estabelecia os deveres dos operários. O trabalhador deveria deixar a quinta parte do salário para a província, assim poderia paulatinamente quitar a dívida com a mesma. O operário deveria trabalhar onde o governo definisse, desde que este cumprisse suas obrigações. O operário deveria conservar-se no trabalho da província por pelo menos três anos, e não poderia abandonar o serviço, mesmo

¹⁷Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1855, obras públicas, p. 19.

passados os três anos, se não tivesse saldado sua dívida, cláusula que legitima a tese da participação fundamental dos alemães nas obras da cidade, entre 55 e 60.

O contrato especifica também a quantidade de profissionais que deveriam ser engajados em cada categoria; quarenta calceteiros, trinta canteiros, vinte pedreiros, dez ferreiros e dez carpinteiros. Os mestres deveriam ser: dois canteiros, dois calceteiros, um pedreiro e um carpinteiro. O restante deveriam ser oficiais “bastante entendidos em seus respectivos ofícios”. Esses oficiais deveriam obrigatoriamente ser engajados na Suíça e na Alemanha. A grande maioria dos oficiais foi engajada na Alemanha.¹⁸

Em artigo único, especificam-se os valores do salário de cada um desses profissionais.

Para cada trinta trabalhadores, deveria ser engajado um inspetor, que iria dirigir os serviços dos mesmos. Estes deveriam ser profissionais experientes e que impusessem respeito aos trabalhadores.

Analisando este contrato, pode-se imaginar o que deve ter sido, para o engrandecimento do setor de obras, a injeção de tantos profissionais especializados na construção de estradas e obras públicas.

Para a cidade, que contava com uma população de não mais que cinquenta mil pessoas, o número de novos operários é muitíssimo significativo para o panorama da construção civil naquele momento.

O governo encarava com muita seriedade a formação de um corpo de operários para trabalhar nas obras públicas. Pretendia a criação de uma companhia de operários, que seria dividida em três setores, sendo que encaminharia aproximadamente 100 operários a cada setor.

¹⁸ALESP, IO56.17.5.

No Arquivo da Assembleia Legislativa, foi localizado um importante documento, pelo qual se decreta a criação desse corpo de operários e como esses profissionais seriam geridos pelo poder público. (ANEXO 5)

Esse documento será analisado no capítulo terceiro da tese, para embasar a teoria de que a efetiva participação dos trabalhadores germânicos foi fundamental para a urbanização de São Paulo, em meados do século XIX.

Essa foi a segunda tentativa de montar uma companhia de operários em São Paulo, nos moldes da que se criou no Recife. A primeira tentativa ocorreu em 1838, com a vinda dos alemães na expedição de João Bloem.¹⁹

Em virtude do encarrego feito para esse fim à Casa Commercial Vergueiro e Companhia, foram effectivamente engajados, e chegarão à Província quase no fim do anno pretérito os trabalhadores, sendo 119 Portugueses e 204 Allemães, aquelles solteiros e estes com mulheres e filhos de varias idades em número de 93.

Os simples trabalhadores Portugueses vencem o jornal de 700 a 800rs, nos dias em que trabalham, jornal que pode ser elevado a 1\$200rs, conforme o merecimento de cada um [...] Os simples trabalhadores Allemães vencem 1\$200 rs. Por dia, quando trabalham, os que têm ofício de 1\$400 a 2\$000rs. [...] Dos Allemães seguiu uma turma de 40 para Ubatuba, afim de se encarregar dos reparos da serra, outra de 25 para a obra do atalho da Serra da Cantareira, outra de 56 para a Estrada de Limeira a S. João do Rio Claro, existindo os mais em Cubatão e 26 na capital.

Dos Portugueses estão 30 empregados na factura da Rua da Glória nesta Capital, e o restante no serviço da Estrada de Santos. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1856, p. 26, grifo nosso).

Pelo que se pode verificar não vieram suíços neste engajamento, somente portugueses e alemães.

Os alemães eram maioria, e a mão de obra mais cara, possivelmente mais especializada, como veremos em outro documento citado abaixo.

¹⁹O primeiro trabalho programado trata o tema da Companhia de Operários no Recife, em 1839.

Os alemães que foram colocados nas obras da capital totalizavam 26 trabalhadores. É um número bastante significativo para a época e para o volume de obras executadas. Sabe-se também que muitos profissionais, que foram originalmente destinados às obras das estradas, posteriormente foram deslocados para as obras da capital.

Localizou-se um documento fundamental para o presente estudo, no Arquivo da Assembleia Legislativa, que elucida as várias questões referentes à imigração dos operários alemães, em 1854. Esse documento é um relatório feito por um agente de imigração contratado pela Casa Vergueiro, de nome Schmidt. Esse agente relata as dificuldades que teve para conseguir os 350 trabalhadores, e a preferência pelos alemães:

Em conseqüência da ordem recebida para engajamento de operários constructores de estradas, julguei mais acertado se estabelecer o ponto de alistamento na Thuringia e d'ali mandar fazer a escolha de toda gente, achando-se as vias de comunicação n'aquella parte d'Allemanha num alto grau de perfeição. [...]
(ALESP, IO56.17.5).

O agente Schmidt continua o documento, contando a dificuldade para trazer esses operários da Turingia. Houve reação contrária do governo local, para liberação dos profissionais.

[...] fiquei contudo iludido por causa da opposição que o Governo d'aquelle Paiz fez do engajamento, não público mas encobertamente, a fim de não perder os seus bons operários. Esta circunstância obrigou-me a dividir a ordem, abrindo novas fontes em parte na Suissa, em parte na Saxônia. No primeiro Paiz gozei de algum sucesso, do mesmo tempo que no último as autoridades prenderão e encarcerarão o meu agente.[...]

(ALESP, IO56.17.5).

Fig. 4 - Mapa da Alemanha

Além das dificuldades já apontadas, muitos operários, naquele momento, estavam indo para o exército. Com isso, o valor dos salários aumentou, em decorrência da escassez de mão de obra. Os ingleses, assim como os australianos, eram também um problema. Ofereciam mais e melhores condições para a imigração desses operários.

É importante notar que houve a preocupação do agente em angariar profissionais com formação técnica para os trabalhos que iriam exercer em São Paulo. O agente Schmidt havia conseguido angariar calceteiros, pedreiros, serralheiros, canteiros, ferreiros e carpinteiros, e o número de trabalhadores de estradas estava completo.

Os salários a eles oferecidos eram variados, mas não saíram do previsto no

orçamento inicial, sendo que os trabalhadores de estradas receberiam 1\$200rs, os oficiais de ofícios, 1\$400rs, e os mestres, 2\$000rs por jornal.

O agente considerava que a dificuldade que ele estava encontrando referia-se a esses valores, pois a Austrália pagava mais que o dobro.

Além dos operários, o agente contratou um engenheiro, três inspetores e quatro subinspetores.

Fig. 5 - Gravura – agente de imigração engajando trabalhadores

No final do documento, Schmidt faz um relato, fundamental para o entendimento do preparo técnico desses alemães, que vieram e foram os construtores da São Paulo a partir da segunda metade da década de 1850, período de muitas obras públicas e reformulação urbana.

[...] Em geral julgo poder afirmar que a escolha da gente foi satisfatória, e que entre ellas achão-se excellentes trabalhadores, especialmente entre os canteiros, alguns dos quaes trabalharão durante annos na celebre Cathedral de Colonia, em estilo ghótico. [...]
(ALESP, IO56.17.5)

Havia de fato a preocupação, por parte do agente do Vergueiro, em angariar trabalhadores com bom nível técnico, como se pode ver. Diferentemente das outras

imigrações de povos germânicos, ocorridas em 28 e 38 em São Paulo, vemos que a imigração de 54 contribuiu para o melhoramento do nível técnico nas obras públicas e estradas.

Esses artífices da construção civil trouxeram novas técnicas construtivas, que aos poucos foram ampliando o parco leque de técnicas até então praticadas e conhecidas na cidade de São Paulo, contribuindo, assim, para uma maior diversidade de soluções construtivas e propiciando melhoramentos urbanos significativos.

Fig. 6 - Cidade de São Paulo (vista tirada do Paredão do Piques)
Militão Augusto de Azevedo

Não localizamos a lista nominal desses operários, porém podemos supor, e em alguns casos afirmar, que muitos alemães que estavam trabalhando em São Paulo, entre 1855 e 1860, vieram em 1854.

Nossa hipótese é que esses profissionais qualificados, alemães na sua maioria, foram fundamentais para a construção civil em São Paulo. Muitos são seguidamente citados na documentação, como os artífices Cristiano Seechrist, João Roos, Cristiano Enderess, Valentino Kanz e Conrad Thomas, que chegaram em 50. Podemos citar também João Beck, que esteve na fazenda Ibicaba como colono, mas não podemos

precisar a data de sua vinda, e os já estabelecidos Carlos e Guilherme Zapp, que vieram na expedição de João Bloem, em 1838.

Temos, ainda, a presença do também pedreiro Cristiano Franck, da colônia de Santo Amaro, de 1828. Este último trabalhou na reconstrução do chafariz do Piques, em 1844. (CAMPOS, 2007).

Esses são alguns, entre tantos nomes de operários alemães, inscritos nas folhas de férias e pagamentos das diversas obras públicas ocorridas na capital, naquele momento.

Veremos, no capítulo III, por meio da coleta das informações existentes nos arquivos públicos, a quantidade significativa de operários alemães atuantes no panorama da construção civil, em São Paulo, na década de 1850.

Figura 7: Cidade de São Paulo – (vista tirada do Paredão do Piques) –
 Detalhe do chafariz
 Militão Augusto de Azevedo

Nos dois almanaques comerciais feitos na década de 1850, é impressionante o volume de profissionais, nas mais diversas áreas, de origem germânica. Para exemplificar: o almanaque de 1857 contabiliza, entre dez serralheiros e ferreiros, quatro alemães. O único fundidor de sinos citado é Henrique Henrichsen, situado na região do Piques. Os pedreiros incluídos no almanaque contabilizam nove profissionais, entre eles: Carlos Zapp, Christiano Frank, Christiano Seechrist e João Beck. Estão também, no almanaque de 1857, como engenheiros empregados pela província, os nomes de Carlos Rath e Hermann Gunther, ambos alemães.

No ano de 1858, o cenário é bastante parecido, com muitos alemães. No item “pedreiro”, incluiu-se o nome de Frederico Riedel.

Havia nomes de artífices alemães em quase todas as obras realizadas em São Paulo, entre 1855 e 1860. Esse fato nos faz crer que esses imigrantes foram fundamentais para construir a São Paulo de meados do século XIX.

Os documentos de obras encontrados nos arquivos, muitas vezes, eram referentes às férias dos trabalhadores. Na lista de férias da obra de encanamento da Rua de Santa Theresa, datada de 1º de janeiro até 16 de julho de 1857, são várias fichas com as férias escalonadas. Pode-se constatar que a grande maioria era de alemães, entre eles Valentin Kanz, como inspetor de obras, João Jacob Müller, Isak Kull, João Zender, numerados até o 310.²⁰

A caixa d'água, feita em 1857, construção integral de tijolos, foi executada pelos pedreiros alemães. (CAMPOS, 2007). A Rua da Glória, início do caminho para Santos, foi reformada pelo Rath, com a mão de obra alemã e portuguesa, em 1855.

Muitos operários que vieram em 1855 foram trabalhar na Estrada de Santos, e outros foram enviados para as obras da estrada que liga Campinas a Constituição, passando por Santa Bárbara.²¹

Existem, no Arquivo do Estado, vários recibos referentes a trabalhos feitos por pedreiros alemães, endereçados ao engenheiro William Elliot, por serviços pagos. Entre eles, Philipe Roos, possivelmente parente de João Roos, pedreiro contratado pela província para serviços de obras públicas, na década de 50.

As obras na Estrada da Serra da Cantareira, em 1856, foram feitas por alemães,

²⁰APESP, Obras Públicas, ano 1856-57, caixa 15, ordem 5152, pasta 2.

²¹Relatórios Provinciais, 1855, obras públicas, p. 35.

assim como a reforma da Ponte do Carmo. Nesta obra, constam onze nomes de pedreiros alemães, sendo Valentino Kanz o mestre da obra.²²

Poderíamos citar uma infinidade de obras em que tivemos a atuação dos alemães em São Paulo. Importante destacar que, além desses artífices, alguns engenheiros de origem germânica trabalharam no setor de obras em São Paulo, na década de 50. São eles: Carlos Rath, Carlos Abraão Bresser, Hermann Bastide e Hermann Gunther. Falaremos especificamente da atuação desses engenheiros, no segundo capítulo da tese.

Apesar dos fatos e documentos que fundamentam a pesquisa, cabe destacar que há algumas reservas com relação à qualidade da mão de obra alemã, que atuou em São Paulo até meados do século XIX.

Não se pode afirmar, com base nos documentos apontados, que todos ou a maioria dos operários alemães tivessem conhecimentos técnicos, até porque não há registro de todos os trabalhadores e de suas formações profissionais. Da mesma forma, é arriscado e bastante generalista basear-se nos Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, para analisar a qualidade profissional desses imigrantes. Isso porque os relatórios, apesar de terem sido muitíssimo úteis para a presente pesquisa, devem ser vistos como um documento oficial, apresentando uma visão parcial dos fatos, e muitas vezes tendenciosa.

É comum encontrar reclamações, por parte dos presidentes da província e dos fazendeiros, com relação ao desempenho da mão de obra alemã. Isso ocorreu

²²APESP, Obras públicas, ano 1856-57, cx. 15, ordem 5152.

principalmente com a imigração de 1838 e, na década de 50, com os colonos de parceria.

No segundo caso, como já vimos, o colono alemão teve muita dificuldade em saldar as dívidas com os fazendeiros, numa contabilidade duvidosa. Também não aceitavam o tratamento dado a eles, semelhante ao conferido aos escravos.

Porém, apesar dos problemas de competência técnica de alguns imigrantes vindos em 1838, os alemães foram novamente a melhor opção em 1854. Cabe destacar que, dos imigrantes que vieram em 1838, alguns se mantiveram ativos e presentes no quadro de funcionários da província, o que nos faz crer que trabalhavam de forma competente.

Voltando aos relatórios, em 1858, o presidente da província fez uma avaliação da imigração e da carência de mão de obra.

Sugeriu mais ênfase aos operários nacionais e propôs, inclusive, que se fizesse uma “catequese” com os índios, para trabalharem na lavoura - “seres que vivem vagando pelas nossas matas, dando-lhes hábitos mais pacíficos e vida mais própria de seres humanos”, nos dizeres do presidente.

Deixou entrever as qualidades inerentes ao povo alemão:

[...] Não concluirei esse artigo sem declarar-vos, que louvando-me em informações que hei obtido, sou de parecer que a Colonização que mais nos convem é a dos Portugueses e Allemães: - aquelles pela identidade de linguagem e hábitos, estes pela sua dedicação ao trabalho e a facilidade com que se acomodão aos nossos costumes. [...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1858, p. 19).

O presidente continua o documento, dizendo que as rebeliões na fazenda Ibicaba já haviam cessado, e que os colonos estavam trabalhando tranquilamente.

Fez, na ocasião, um balanço do número de colonos, que estava em torno de 4400, nas colônias por ele visitadas.

No item referente à estrada da capital a Santos, ele cita que o antecessor havia feito o engajamento de 350 trabalhadores europeus, e que essa foi uma medida administrativa de grande alcance, para o melhoramento do corpo técnico da província.

Segundo seu relato, os resultados não haviam sido suficientemente bons na construção da estrada, o que ele atribuiu à má organização e direção dada a esse corpo de operários, e ao pouco cuidado que houve em sua escolha. Isso acarretou a demissão do administrador da estrada, cujo cargo foi confiado ao engenheiro W. Elliot.

Ao final do relatório, deixa claro o real problema: acusa a administração dos recursos, por ele destinados à capital, dizendo haver irregularidades graves com o uso do dinheiro público. Havia superfaturamento das obras na cidade de São Paulo, um triste prólogo dos dias de hoje.

A crítica recaía muito mais sobre o mau uso do dinheiro público e a incompetência administrativa, do que sobre a mão de obra alemã propriamente dita. Como já se disse, os relatórios provinciais devem ser associados a outras fontes, para um maior entendimento dos fatos ocorridos.

Nem tudo ocorreu de forma tranquila e satisfatória, como dificilmente seria. Na contratação de 1854, veio um corpo técnico bom. Isso consta no relatório do agente de viagem e nas obras executadas na capital, mas eram muitos operários. Como selecionar 350 trabalhadores, sendo todos excelentes profissionais? Isso seria uma grande proeza para os dias de hoje, o que dirá em 1854!

O fato é que a cidade de São Paulo, que contava com uns trinta mil habitantes, se viu aprovisionada com um corpo técnico especializado, e isso se espelhou no volume de obras e nos melhoramentos urbanos e das estradas.

Na década de 1860, a imigração alemã diminuiu consideravelmente, em função dos conflitos entre fazendeiros e colonos, e também pelo desinteresse dos estados alemães em enviar emigrantes para o Brasil. Isso se deveu não só aos maus tratos que recebiam aqui, mas especialmente à necessidade que os estados alemães tinham, naquele momento, de mão de obra disponível para a construção de estradas, ferrovias e da indústria nascente.

Paralelamente, a cidade de São Paulo, no final da década de 60, vislumbrava um novo panorama. O dinheiro oriundo do café e as facilidades da ferrovia, recém construída, surgem como elementos preponderantes para o redesenho urbano.

Os olhares se voltam, então, em outra direção. Não seriam somente os alemães que iriam construir essa nova cidade que se avizinhava, ou arar os férteis campos paulistas.

A partir daí, com a mão de obra italiana e espanhola, a cidade se reinventa, assumindo uma identidade que irá perdurar até os dias de hoje.

Esse é mais um capítulo da fascinante história da imigração em São Paulo, que já foi analisada por muitos autores e que sempre deixa lacunas a serem descobertas, abrindo assim perspectivas para novas pesquisas.

I.5 A imigração alemã para as fazendas de café – Subsídio do governo provincial

Senador Vergueiro – Sistema de Parceria

Fig.8 - Senador Vergueiro

A partir da década de 1840, o café começou a despontar como importante produto agrícola. A necessidade de mão de obra para essa atividade fez que os fazendeiros paulistas aumentassem, cada vez mais, o número de escravos em suas fazendas.

A partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz, que proibiu o tráfico de escravos, os fazendeiros recorreram aos imigrantes europeus.

A imigração de alemães para São Paulo não era propriamente uma novidade. Em 1828, a vinda de germânicos fora patrocinada pelo governo imperial. Essa imigração tivera como objetivo primordial trazer agricultores para povoar o interior do estado de São Paulo. Nessa ocasião, o imigrante não tinha vindo para trabalhar em propriedades particulares, mas em terras públicas, que foram doadas a esses trabalhadores. A primeira iniciativa de trazer imigrantes europeus para trabalhar em

fazendas foi na Ibicaba, do senador Vergueiro.

O senador Vergueiro esteve presente no contexto político, no período da primeira imigração, em 1828. Foi contra a doação de terras para estrangeiros, naquele momento. Esteve também envolvido com a imigração de 1838, em que o major Bloem ficou à frente das negociações nos estados alemães, como vimos.

Na Ibicaba e em outras fazendas do estado, estabeleceu-se um regime entre o colono e o proprietário, que ficou conhecido como sistema de parceria. Neste, o colono cuidava de um número determinado de pés de café, e o fazendeiro comercializava a produção, sendo que os lucros obtidos eram divididos em partes iguais. Conforme os contratos realizados com as famílias dos colonos, estas seriam bancadas até que pudessem colher os primeiros frutos dessa empreitada, sendo, portanto, o fazendeiro responsável pela despesa de viagem, alimentação, vestuário e saúde. Esse sistema vigorou nas fazendas de café, na metade do século XIX. (TSCHUDI, 1980).

A primeira tentativa de importação de colonos se deu em 1841, com imigrantes portugueses da região do Minho. Foram noventa os imigrantes portugueses que chegaram à Ibicaba.

Fig. 9 - Agricultores do Minho

Em Portugal, o serviço militar tinha início aos 16 anos e estendia-se por seis anos. Até famílias de classe média optavam por mandar seus filhos menores de 16 anos para o Brasil, na esperança de livrá-los do serviço militar. Com isso, o governo português reduziu a idade obrigatória para se alistar, de 16 para 14 anos. Essa medida propiciou que a imigração começasse a ocorrer aos 12 ou 13 anos de idade.

Sabe-se que todo o processo de negociação com os emigrantes foi recheado de ilegalidades e má-fé. Os métodos utilizados pelos agentes e companhias de imigração foram os mesmos com portugueses, alemães e suíços. Os navios que traziam os imigrantes do senador Vergueiro ao porto de Santos, por exemplo, não sofriam nenhum tipo de fiscalização, tinham acesso livre. No final da década de 50, o governo português exigiu que os contratos fossem feitos na presença de funcionários do governo civil, para que fossem autorizadas as emigrações de indivíduos maiores e habilitados. (HEFLINGER JR., 2009).

A imigração de portugueses para a Ibicaba foi anterior à formação da companhia. A Vergueiro & Cia. foi estabelecida em 1846, pelo senador juntamente com alguns de seus filhos.

Possivelmente, Vergueiro observou o panorama político da época e anteviu a falência do sistema escravocrata. Percebeu que a imigração de europeus não era somente uma solução para a agricultura, mas também um grande negócio. Seguindo sua intuição de empresário, formou a Vergueiro & Cia., na década de 40. Foi a maior empresa de imigração do estado, abastecendo as fazendas e trazendo artífices para a construção civil. Sempre em comum acordo com o governo da província e por ele financiado.

Outra razão para a organização da empresa seria resolver os problemas das terras da família. As atividades da Vergueiro & Cia. assumiram características semelhantes às do tráfico de escravos, repassando as responsabilidades de contratação aos fazendeiros interessados nos colonos, mediante pagamento à empresa. (COHEN, 2001).

Cabe destacar que muitos colonos que vieram habitar as fazendas de café do interior do estado eram artífices da construção civil, ou tinham outras profissões urbanas. Mais uma vez, observa-se que o imigrante adequava-se às necessidades da região para onde emigrava. Muitos trabalhadores urbanos se sujeitavam a trabalhar na lavoura, visto estarem desempregados em seus países de origem.²³

Uma das hipóteses para o malogro do sistema de parceria foi justamente a falta de familiaridade do colono com a terra. Tschudi, em seu relatório de 1858, anota que, de uma lista de 92 pretensos lavradores, contratados na Europa para as fazendas de café do estado, apenas 13 eram agricultores. Os demais tinham profissões urbanas. Tschudi relaciona as profissões: 42 operários de fábrica, seis sapateiros, quatro carpinteiros, nove alfaiates, três soldados, dois pedreiros, dois ferreiros, dois vidraceiros, dois tanoeiros, dois músicos ambulantes, um jornaleiro, um confeitoiro, um pintor, um serrador e um mestre-escola. Fatos semelhantes são relatados pelo cônsul da Suíça, Carlos Perret-Gentil, em 1852. (HOLANDA, 2008).

²³ Essa opinião a respeito da predominância de trabalhadores urbanos nas imigrações alemãs é comum a outros autores. Ver Seyferth, Giralda, "A imigração alemã no Rio de Janeiro", in Gomes, A." História de Imigrantes e Imigração no Rio de Janeiro", Rio de Janeiro, ed. 7 letras, 2000.

Fig. 10 - Fazenda Ibicaba

O senador Vergueiro chegou a montar uma oficina, dentro da fazenda, aproveitando a mão de obra qualificada disponível. Na Ibicaba, muitos colonos contribuíram com novas técnicas de produção: utilização de arado na plantação de café, eixo móvel para carroças e demais utensílios agrícolas. A oficina fornecia máquinas e utensílios agrícolas às demais fazendas de café da região.

Os colonos suíços e alemães teriam também exercido forte influência e desenvolvido o sistema de transporte, especialmente no centro-oeste de São Paulo. (HOLANDA, 2008).

Tentamos levantar a lista de artífices da construção civil que trabalharam na Ibicaba, para identificar possíveis nomes que estiveram atuantes no setor de obras na cidade de São Paulo, na segunda metade do século XIX. Segundo a administração da fazenda, não há mais registros desses profissionais. Os documentos foram levados pelo antigo proprietário, alguns ficaram em poder do estudioso José Eduardo Heflinger Jr., e não conseguimos acesso a essas informações. Segundo esse mesmo estudioso,

que escreveu recentemente uma obra referente à imigração de suíços e alemães para a Ibicaba, João Beck estava na lista de colonos da fazenda.(HEFLINGER JR., 2009).

Beck era mestre de pedreiro e é citado na documentação oficial da cidade. Esteve atuante na construção civil, na segunda metade do século XIX.

Buarque de Holanda enfatiza que muitos artífices que trabalhavam nas fazendas de café, após o malogro do sistema de parceria, tiveram seus nomes ligados a outros setores da sociedade, como indústria e comércio. Muitos irão se fixar nos centros urbanos, como vimos.

Às vezes deparamos coincidências entre nomes existentes nesses catálogos de indústrias e profissões e os de antigos parceiros, que aparecem em relações como a do Dr. Heusser, publicada em 1857. E é natural que assim suceda: cessados os contratos com os fazendeiros, muitos colonos iam estabelecer-se nas cidades vizinhas, onde passavam a exercer seus antigos ofícios e formavam, ao menos de início, aglomerações relativamente isoladas, que seriam pouco a pouco absorvidas pelas populações locais.
(HOLANDA, 2008, p. 31).

No relatório de presidente de província do ano de 1851, foi publicado um documento referente aos colonos existentes na fazenda Ibicaba.

MAPPA DOS COLONOS EXISTENTES NA FAZENDA DO IBICABA.						
NACÃO.	FAMILIAS.	ENTRADAS.		NASCIDOS.		TOTAL.
		Homens.	Mulheres.	Meninos.	Meninas.	
Allemaes.	48	95	105	11	23	234
Portuguezes.	21	35	23	7	8	73
Brasileiros.	4	4	9	2	7	22
Hespanhoes.	1	1	1	5	3	10
	74	135	138	25	41	339
		273		66		
NACÃO.	EPOCHAS.	ENTRADAS.	EXISTEM.	SAHIRÃO.	OBSERVAÇOES.	
Allemaes.	Em 1847.	423	200	223	Nas 48 familias Allemaes ha :	
	.. 1849.	65	3	62		
		488	203	285	Sapateiros.	
Portuguezes.	Antes de 1847.	90	15	74	Alfaiates.	
	Em 1851.	50	38	12	Pedreiros.	
		140	53	86	Carniceiros.	
Hespanhoes.	Antes de 1847.	2	2		Ferreiro.	
Brasileiros.	Em diversas epo- chas.	14	14		Barbeiro.	
		644	273		Carapina.	
Nascidos			66	371	Marceneiro.	
Somma total dos existentes.			339		Caldeireiro.	
					Tanoeiro.	
					25	
					Entre os Allemaes tem havido casamentos.	
					De Allemaes com Brasileiros.	
					De Allemaes com Portuguezes.	
					De dita dito Brasileiros.	
					De Portuguezes com Brasileiros.	
					17	
					Constituição 20 de Janeiro de 1852.—Vicente Ferreira da Silva Bueno, Juiz Municipal e Delegado.	

Secretaria do Governo de S. Paulo 20 de Abril de 1851.—O Secretario do Governo, Francisco José de Lima.

Fig. 11 - Mappa dos Colonos Existentes na Fazenda do Ibicaba, 1851

Segundo o documento, em 1851, havia cinco pedreiros, um marceneiro e outros trabalhadores urbanos na fazenda Ibicaba. Como os artífices não são citados nominalmente, não se pode afirmar que esses profissionais se mantiveram na fazenda, ou que tenham ido atuar como artífices da construção civil, em centros urbanos.

Verifica-se também que a maioria dos colonos existente na Ibicaba, no ano de 1851, era de origem alemã. A predileção pelo povo alemão é expressa pelo presidente da província, no ano de 1855:

Reflecti n'isso, Srs., e não percaes de vista a conveniência de favorecer sobre tudo a imigração allemã.

A confederação germânica possui uma população, amiga do trabalho, distincta pela economia de seus hábitos, e ainda mais pelo seu espírito monarchico, e por seu respeito ao principio de autoridade.

Se a colonização pode influir grandemente nos destinos do império, e mesmo na modificação de suas instituições, cumpre que tratemos com preferência de convidar para o paiz uma população affecta aos hábitos de ordem, e de trabalho, como predisposta a cultura da intelligencia.

(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 19).

Além de portugueses e alemães, a Ibicaba recebeu também imigrantes suíços. Possivelmente, o senador Vergueiro tinha relações pessoais com Carlos Perret-Gentil, vice-cônsul da Suíça. Gentil teria sido sócio de Vergueiro na companhia de imigração. (COHEN, 2001).

Fig. 12 - Fazenda Ibicaba

No ano de 1847, um ano, portanto, após a criação da Vergueiro & Cia., por iniciativa do governo imperial, foram trazidos 423 colonos alemães, que se estabeleceram na fazenda Ibicaba. O senador arcou com as despesas de transporte,

no valor de 32.000\$000, que foram pagas no prazo de até quatro anos.²⁴ Com os alemães e os portugueses do Minho, iniciou-se, em julho de 1847, a pioneira colônia de Ibicaba.

Com a vinda dos alemães, outras colônias foram se criando, nas fazendas e no interior do estado. Muitas já haviam se formado, no final da década de 20, com a primeira grande imigração alemã, e se expandiram com a vinda dos trabalhadores alemães, em 1838, e pela imigração espontânea.

Segundo o historiador alemão Handelman, existiam, entre 1847 a 1855, 22 colônias de parceria, principalmente com alemães. Contavam elas 2.976 habitantes. (Costa, 198?, p. 46).

Segundo o jornal alemão *Allgemeine Auswanderer*, as colônias alemãs de parceria no estado eram 11, no ano de 1855.²⁵

Algumas fazendas de café fluminenses seguiram o sistema de parceria adotado pelo senador Vergueiro e contrataram imigrantes alemães para o cultivo da rubiácea. (ALVES, 2003).

Nos Relatórios do Presidente da Província, é declarada a intenção de que, além da imigração financiada, houvesse a imigração espontânea. Essa modalidade livraria os cofres públicos de qualquer ônus, o que seria o ideal. Encontramos um documento que faz referência a esse fato, no ano de 1860, quando o sistema de parceria já havia malogrado em muitas localidades.

²⁴Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1855, p. 21.

²⁵A saber: Ibicaba, Sete Quedas, São Lourenço, Senador Queiroz, Boa Vista, Bery, Morro Grande, Carumbataí, Joaquim, Santo Antonio e São José.

Da emigração espontânea é que virá a reabilitação da lavoura no nosso paiz; e para favorecel-a, e encaminhal-a, é indispensável o concurso dos poderes Legislativos, Geral, e Provincial, com todas as providências, e medidas indispensáveis.

Por falta d'essa emigração, que quase sempre traz consigo qualquer porção de numerário, a colonisação única que temos é a de contracto por locação de serviços pelo systema de parceria: e tanto ao proprietário, como ao colono, é esse systema proveitoso, havendo intelligencia, honestidade, e boa fé de ambas as partes contratantes. Boa fé nos contractos, e fiel cumprimento d'elles, muita economia, e trabalho, farão totalmente desaparecer todos esses queixumes, que erão constantes até certo tempo, e que na actualidade se reproduzem, se bem que poucas vezes, e com menor irritação (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1860, p. 29).

Houve muita dificuldade na adaptação dos colonos ao sistema empregado nas fazendas. A mentalidade escravista dos fazendeiros foi posta em prática com o imigrante. Este recebeu o mesmo tratamento dado aos escravos. Além desse fator, a subordinação econômica do colono e sua família frente ao proprietário da fazenda era baseada em uma contabilidade questionável. O imigrante tinha muita dificuldade em saldar sua dívida. Diferentemente do escravo, que poderia comprar sua liberdade, o colono se via cada vez mais endividado e subjugado ao proprietário da terra.

Naquele momento, o imigrante alemão não tinha mais a posse da terra, como haviam tido seus patrícios em 1828. Junta-se a isso a dificuldade que o imigrante, desprovido de renda, teve em adquirir terras, após a decretação da Lei de Terras em 1850, como veremos.

A primeira experiência do senador Vergueiro, com a importação de colonos para trabalhar nas fazendas, foi em 1841, com a importação de portugueses da região do Minho. Como vimos, isso ocorreu antes da formação da Casa Vergueiro, em 1846. O

primeiro contrato que conseguimos localizar, entre a Vergueiro & Cia. e o governo provincial, data de 4 de agosto de 1852²⁶ (ANEXO 6).

Neste contrato de 1852, ficava acordado que a Casa Vergueiro obrigava-se a trazer da Europa 500 colonos anualmente e, para isso, o governo financiava parte dos custos, entregando à empresa 25 contos de réis por ano. Se a empresa não conseguisse chegar à meta estabelecida, deveria devolver essa soma, com juros correspondentes, no prazo de dois anos. A Vergueiro & Cia tinha cinco anos para pagar o empréstimo ao governo. No artigo sétimo, o governo declarava que deveria ser avisado da chegada dos colonos, e que haveria rígida fiscalização com a documentação desses imigrantes. No artigo oitavo, o governo dava à Companhia o direito de ficar com 200 dos 500 colonos que importava, caso fosse de interesse da empresa. O restante deveria ser distribuído aos demais fazendeiros, desde que esses assumissem os contratos e demais despesas com os colonos

No artigo nono do contrato, pode-se ler:

A casa Vergueiro e Companhia fica obrigada a importar colonos não só Allemães como Portugueses, e mesmo de outra qualquer nacionalidade, uma vez que os pretendentes devidamente habilitados lho declarem com a necessária antecipação. ALESP, São Paulo, 1853)²⁷.

No ano de 1852, o número de imigrantes que entraram na província de São Paulo foi superior a 500 pessoas. Após assinatura do contrato, em 4 de agosto de 1852, teremos uma primeira embarcação portuguesa a ancorar em Santos, no dia 28 do mesmo mês, chamada *Caridade*. Essa embarcação contava com 230 colonos

²⁶ Ver, em anexo, o contrato original, assinado em 4 de agosto de 1852, entre o governo da província de São Paulo e a Casa Vergueiro, para importação de colonos para as fazendas de café.

²⁷ ALESP, São Paulo, doc. 1053-022, 1054.228.

portugueses, sendo que dois faleceram na travessia. Logo depois, no dia 2 de setembro de 1852, ancorou a barca hamburguesa *Marbs*, sob o comando do capitão Peters. Nesta, havia 233 alemães, sendo que 13 sucumbiram à travessia.²⁸

Pelo que se pode entender, antes mesmo do referido contrato, a Vergueiro & Cia. já estava atuante no negócio, visto as datas de assinatura do mesmo e a chegada dos colonos. A contratação, por parte do governo provincial, dos serviços da companhia veio ao encontro da necessidade da empresa, de mais capital para agilizar a operação. O que se pode observar, pela documentação primária, é que havia muitas encomendas de fazendeiros para a importação de colonos.

No referido documento, acima citado, há um comentário de Vergueiro, que é bastante elucidativo em relação à demanda por mão de obra européia naquele momento, e à necessidade de injeção de recursos para negócio tão promissor:

[...] Por esta ocasião cabe nos o prazer de dizer a V. Ex^a que os agricultores da nossa Província vão aberrando do antigo prejuízo da escravatura, e começam a virar-se para os Colonos. Os que acima referimos [os portugueses e alemães recém chegados] acharão prompto engajamento, não chegando para as encomendas que estamos diariamente recebendo.
(ALESP, São Paulo, 1853)²⁹.

Antes do final de 1852, aportou em Santos mais um navio hamburguês, a barca *Mariana*. Sob o comando do capitão Reis, a embarcação vinha com 131 colonos alemães engajados em Hamburgo. Três crianças faleceram, e a viagem demorou 70 dias. A embarcação chegou a Santos em 14 de novembro de 1852.

Pode-se concluir, a partir da documentação da Assembleia Legislativa, que, no ano de 1852, entraram na província ao menos 578 colonos angariados pela Vergueiro &

²⁸ ALESP, São Paulo, doc. I053-022, 105.322.13

²⁹ ALESP, São Paulo, doc. I053-022, 105.322.13

Cia. No ano de 1853, pelo artigo terceiro do contrato feito com o governo provincial, a companhia teria a obrigação de trazer somente 422. Os números da imigração aparecem claramente, no Relatório Provincial de 1854:

Em execução do contracto celebrado com a Presidencia para a introducção de colonos na Província tem importado os empresários Vergueiro & Cia mil e trinta e nove colonos, a saber: 594 no anno de 1852, e 445 no anno de 1853, os quaes forão distribuidos conforme as estipulações do mesmo contracto.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1854, p. 16).

Não foram localizados, no Arquivo da Assembleia Legislativa, documentos esclarecedores sobre a atuação da Casa Vergueiro para o ano de 1853. Pode-se concluir que foi um bom ano para a imigração, pois, em 1854, o governo renovou o contrato feito com a firma em 1852. (ANEXO 7)

Na renovação contratual, o governo exigiu que a empresa dobrasse o número de colonos engajados, de 500 para mil trabalhadores. A Vergueiro & Cia. pôde ficar com 400 trabalhadores, e não mais com 200, como no contrato anterior.

Possivelmente, de 1852 a 1854, o negócio prosperou consideravelmente, visto ter duplicado o número de colonos que a empresa deveria angariar. Além de importar os colonos, a Vergueiro & Cia. fazia o remanejamento para as fazendas. Os fazendeiros interessados, que procuravam o governo da província, eram encaminhados para companhia do Vergueiro, que efetuava as encomendas e suas especificidades. Alguns fazendeiros preferiam trabalhar com alemães, outros com portugueses, e alguns queriam outras nacionalidades. Era também função da empresa, a logística e distribuição desses colonos na província.

O contrato assinado pelo senador Souza Queiroz, procurador do senador Vergueiro na ocasião, era exatamente igual ao anterior, com exceção do número de colonos, que havia dobrado. A Casa Vergueiro questionou o aumento do número de colonos e a manutenção do valor do empréstimo feito pelo governo da província. (Artigo 1º).

Em documento publicado no Correio Paulistano, o governo aceita a redução dos prazos para pagamento das despesas dos colonos e dos fazendeiros, mas a empresa fica obrigada a aumentar de 500 para mil o número de colonos;

Que a presidência considerou com madureza a proposta da redução dos prazos estabelecidos no art. 8º, para o pagamento para os lavradores das despesas de viagem, e qualquer outra feita pelos colonos.

A presidência não pode aceitar essa redução sem que a casa de Vergueiro & Cia dê a colonização um desenvolvimento maior: esse desenvolvimento justificaria a redução dos prazos, porque obrigando a referida casa a lançar na empresa maior somma de capitaes, e a fazer maiores esforço para obter a colonização espontânea, dar-lhe-hia o direito de dizer à presidência que com os vinte cinco contos de réis não poderia offerecer aos seus agricultores o benefício de tão grande moratória, que na actualidade poderia fazer com a importação somente de quinhentos colonos annualmente.

Assim o presidente resolve diminuir os prazos de dous e quatro annos, à um e dous annos, se a referida casa Vergueiro se obrigar a importar annualmente em logar de quinhentos colonos se obrigar a introduzir mil annualmente. Os prazos para os pagamentos provinciaes dos quartéis recebidos não soffrerão a menor redução.
(CORREIO PAULISTANO, 12/ 09 /1854, p. 1 e 2)³⁰.

Neste importante documento expedido pelo governo provincial, o presidente destaca a importância da imigração e aborda a necessidade de se fazer um novo contrato com a Casa Vergueiro, para a importação de trabalhadores para a construção civil, fato que ocorre no mesmo ano de 1854.

³⁰Correio Paulistano, Seção – Parte Oficial, Expediente da Presidência, 12 de setembro de 1854, p. 1 e 2

Apesar de o governo ter ajustado seus interesses aos da Casa Vergueiro, sabe-se que os colonos não estavam satisfeitos. O fazendeiro tinha muita dificuldade de ver o imigrante como um parceiro. O que se previa em contrato nem sempre era cumprido, e isso foi revoltando os imigrantes, que cada vez se viam mais em dívida com seus patrões. Ao mesmo tempo, não havia como voltar a sua terra de origem, visto estarem presos ao contrato celebrado com a Casa Vergueiro e os fazendeiros.

O descontentamento dos imigrantes com o descumprimento do contrato e com as dificuldades enfrentadas foi crescendo. Culminou com a “Revolta dos Parceiros”, crise ocorrida em 1856, tendo como palco a fazenda Ibicaba. A revolta foi comandada pelo mestre-escola Thomaz Davatz. Esse imigrante suíço vivia na fazenda Ibicaba e era um dos parceiros do senador. Davatz tinha uma inteligência privilegiada e era líder dentro da colônia. Tinha a missão oficial de enviar à Suíça um relatório sobre as condições de vida na colônia. Desde sua chegada na Ibicaba, teve um tratamento diferenciado pela administração da fazenda, recebendo a melhor habitação para sua família. (COHEN, 2001).

Davatz foi o representante dos parceiros, nas várias tentativas de diálogo com Luiz Vergueiro, filho do senador e administrador da fazenda. Entre as queixas dos colonos, havia falta de clareza na contabilidade, custo altíssimo dos gêneros alimentícios que lhes eram fornecidos, interceptação das correspondências e a quase impossibilidade de alguma das famílias de parceiros saldar suas dívidas com os fazendeiros.

Fig. 13 - Thomas Davatz

Davatz acusava a administração da fazenda de controlar a correspondência dos colonos. Se as verdadeiras notícias chegassem à Europa, possivelmente cessaria bem mais cedo a emigração dos povos de língua germânica para o Brasil. O ocultamento das informações favoreceu a vinda de mais imigrantes incautos. Após muitas dificuldades, Thomaz Davatz conseguiu que as autoridades suíças tomassem conhecimento das condições de vida dos colonos. A Confederação Helvética pediu esclarecimentos, ao governo brasileiro, sobre as reais condições dos colonos, nas fazendas de café do estado de São Paulo³¹. O tom da carta é de franca indisposição do governo suíço frente aos fatos, o que pode ser verificado neste trecho:

Concluindo, pede o mesmo governo federal [suíço] que os colonos contratados por Vergueiro & Cia. sejam livres da escravidão e transportados para terras do estado. Declara ainda que alguns cantões tenham julgado necessário tomar medidas para embarçar a

³¹ Ver carta na íntegra em: HEFLINGER JR., J. E., A Revolta dos Parceiros na Ibicaba, São Paulo, Copyright, 2009, p.55

emigração, até uma nova ordem de coisas, sendo provável que elas sejam generalizadas.

(Carta enviada ao Ministério dos Negócios Estrangeiros no Brasil 10/03/1858 *apud* HEFLINGER JR., 2009, p. 55).

As autoridades suíças pediram que os colonos fossem libertados da escravidão e transportados para terras do estado. Apesar de o governo provincial subsidiar as companhias de imigração, especialmente a Vergueiro & Cia., os imigrantes vieram para trabalhar em propriedades particulares, e não em terras públicas. A solicitação do governo suíço não foi atendida.

Após o conflito entre os colonos e a administração da Ibicaba, Tomaz Davatz retornou à Europa. As autoridades suíças enviaram oficiais, para verificar as informações de Davatz, e organizaram-se dois relatórios oficiais: um do Dr. Theodor Heusser, em 1857, e o outro, escrito em 1861, de Jean Jacques Tschudi.

Heusser foi veemente quanto à condição dos colonos – eram muito maltratados pelos fazendeiros. Sugeriu, inclusive, que a imigração era um grande negócio para as autoridades - tanto brasileiras, como suíças -, como para os fazendeiros. Heusser, após visitar colônias no Rio de Janeiro e São Paulo, comentou estar impressionado que ainda chegassem correspondências na Europa exaltando o Brasil.

“Como é que chegam a nós cartas favoráveis? Podemos encontrar para isso diversos motivos: maldade, burrice, exagero, falta de educação.” (HEUSSER *apud* COHEN, 2001).

Parece que alguns colonos escreviam para os familiares, contando que estavam muito bem no Brasil. Muitas cartas eram publicadas no jornal *Allgemeine Auswanderungs-Zeitung* (Jornal Geral da Emigração – 1846 - 1871), de propriedade do alemão Günther Fröbel, que havia herdado do pai o *Rudolstädter Wochenblatt*, um dos

mais importantes jornais da região de *Schwarzburg Rudolstädter*. Fröbel era proprietário também de uma agência de emigração na cidade. (ALVES, 2003).

Segundo Fouquet, as cartas dos imigrantes assumiram papel de relevo e eram formadoras de opinião. Algumas eram publicadas em jornais e revistas, ou simplesmente passavam de mão em mão. Continham conteúdo duvidoso, e muitas vezes eram redigidas por encomenda de empresários. (FOUQUET, 1974).

O jornal *Allgemeine Auswanderungs-Zeitung* publicava as cartas dos colonos que viviam nas fazendas de café. A pesquisadora Débora Bendocchi Alves, do Instituto de História Ibérica e Latino-Americana de Colônia, encontrou, nos arquivos do jornal, algumas edições com as ditas cartas escritas pelos colonos de parceria do Rio de Janeiro.

N.5, fim de julho, 1852

Carta do capitão L. Saabye, do navio hamburguês “Lorenz”, ao capitão M. Valentin, em Hamburgo
Rio de Janeiro, 12 de junho de 1852

[...] Cheguei no fim da tarde e encontrei todos os meus passageiros da Turíngia dançando na casa do proprietário. Para a festa de Pentecostes eles decoraram a casa do proprietário com coroas e folhagens e todos eles se divertiam e se encontravam satisfeitos. Disseram-me que, mesmo se recebessem gratuitamente passagem de volta para a sua pátria, não desejavam retornar. [...]

(Folhetos para Imigrantes – editado por G. Froebel, em Rudolstadt
apud ALVES, 2003, p. 8).

O tom das cartas é sempre de extrema felicidade e satisfação por parte dos colonos, como se tivessem chegado à Terra Prometida. Em algumas, percebe-se claramente a manipulação da informação, por parte dos agentes de viagem. Como se pode constatar, a imigração era um grande negócio:

Ao regedor (da comunidade) Sr. Boigt em Sitzendorf.

Santa Justa, 9 de novembro de 1852.

Prezado Sr. regedor! Enfim consigo tempo para dar-lhe notícias. A nossa viagem já é bem conhecida e eu só chamo a atenção para o fato de que a minha esposa deu à luz durante a mesma e viajou no camarote como uma distinta parturiente. Todos os passageiros admiraram-se desta extraordinária bonificação. Após termos passado por uma pequena tempestade, cuja agitação fez com que os nossos utensílios de lata tocassem a mais bela música de charanga, realizou-se no dia 25 de abril o batizado. O capitão fez um discurso tão substancioso, que todos derramaram lágrimas; a criança recebeu o nome do navio: Lorenzine. O capitão deu uma festa de batizado no camarote nunca vista por nenhum de nós e isso tudo não me custou mais do que um "muito obrigado". Aliás, passamos no geral tão bem durante a viagem marítima que diariamente pensávamos nos necessitados que tinham ficado na Alemanha e desejávamos poder enviar-lhes o nosso excesso. [...]

Heinrich Möller

(Suplemento do 17º exemplar do Rudolstädter Wochenblatt de 1853, *apud* Alves, 2003, p. 10).

Apesar do incentivo para que o negócio da emigração prosperasse, as revelações de Davatz foram catastróficas. Inicia-se assim a grande crise na emigração de povos de língua germânica para o Brasil

Ao chegar à Suíça, depois dos conflitos na fazenda Ibicaba, Davatz escreveu o livro *Memórias de um colono no Brasil*, cujo conteúdo inibiu o ciclo da imigração. No livro, o autor expõe, de forma clara e franca, o tratamento que o colono recebia nas fazendas de café do estado de São Paulo.

O depoimento de Davatz foi devastador para a imigração de colonos para as fazendas. Autoridades dos estados alemães e da Suíça foram frontalmente contra a emigração, e foi decretada sua proibição em 1859, com o *Rescrito de Heidt*. Esse

decreto proibia a emigração para o Brasil, e principalmente para a província de São Paulo, de indivíduos de origem prussiana.

Além das bombásticas revelações de Davatz, o sistema de parceria praticado pelos fazendeiros paulistas foi também relatado pelo suíço Johann Jakob Von Tschudi.

Em 1860, a Confederação Helvética nomeou Tschudi para vir ao Brasil e avaliar a condição dos colonos suíços.

Tschudi é autor de *Viagem às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*, livro em que descreve o sistema de parcerias. Ele visitou as fazendas que adotavam esse sistema, no interior de São Paulo, e conta como era a relação entre os imigrantes e os proprietários de terras.

Tschudi desembarcou do vapor *Piratininga* em Santos, no dia 21 de julho de 1860, em companhia do major Von Suckow. Assim como Tschudi, Suckow também foi um imigrante de origem prussiana que deixou sua contribuição ao país.³²

Ao subir a serra, depois de uma exaustiva viagem de 28 horas, Tschudi e Suckow se hospedaram no hotel Palm. Apesar das acomodações estarem aquém das expectativas, os serviços do local lhe agradaram:

³²Hans Wilhelm von Suckow nasceu em Warin, Prússia, em 1797. Sua família, de militares austríacos, era dedicada ao serviço do Exército Prussiano e à criação de cavalos de guerra, mecklemburgueses, mais tarde importados pelo Governo Imperial Brasileiro. Em 1815, aos 18 anos, e ainda Tenente, esteve em Waterloo, onde comandou um piquete de lanceiros ulanos nas forças do Marechal Blücher, aliado de Wellington. Contratado, em 1824, pelo Exército Imperial Brasileiro, serviu no Corpo de Estrangeiros e no 2º Batalhão de Granadeiros, sediado no Mosteiro de São Bento, no Rio de Janeiro. Em 1830, passou a dedicar-se a um negócio de carruagens e cavalos, estabelecido no Largo de São Francisco. Importava, fabricava e alugava carros, os de maior luxo na cidade, para casamentos, enterros, batizados e outras ocasiões solenes, ficando conhecido como “o Major dos carros”. Foi inspirador e participante ativo da fundação das três primeiras sociedades turfísticas no Rio de Janeiro: o Club de Corridas, em 1847, o Jockey Club Fluminense, em 1854, e o Jockey Club, em 1868. (Ney O. R. Carvalho. *Jockey Club brasileiro 130 anos: Rio de Janeiro, um século e meio de turf*. Rio de Janeiro, 1998.) disponível em: http://www.brevescafe.oi.com.br/frag_suckow_fam.htm, acessado em junho 2009

Os caminhos estavam encharcados e escorregadios, e já eram bem umas 2 horas da tarde, quando chegamos a São Paulo. Hospedei-me no Hotel Palm, que me fora recomendado por diversas pessoas. Os aposentos eram medíocres, mas a recepção, a atenção dispensada aos hóspedes e a boa mesa, compensavam a lacuna. O proprietário do hotel, um alemão, era antigo colono da Santa Francisca. Durante alguns anos, tivera um albergue na estrada de Santos, depois do que viera estabelecer-se com um hotel alemão na capital da Província. (TSCHUDI, 1980, p. 120).

Muito espantou o suíço o fato de encontrar grande número de alemães radicados em São Paulo, muitos ocupando posições de destaque. Relatou que os protestantes eram liderados por um austríaco, o pastor Hoelzer. (HEFLINGER JR., 2009).

Tschudi visitou várias fazendas no interior do estado. Esteve em Jundiaí, Amparo, Campinas, Limeira, Rio Claro, Piracicaba, entre outras cidades onde havia colônias suíças. Visitou várias instituições na cidade de São Paulo, e se impressionou com algumas delas. Espantou-se com o legado religioso deixado pelos portugueses, apesar de criticar a arquitetura dos conventos e igrejas da cidade.

Ao fim de sua visita, escreveu um relatório às autoridades suíças, em 8 de outubro de 1860. Nele relata os motivos pelos quais a colonização por sistemas de parceria não pôde ter êxito na província de São Paulo. Explicitou também a situação em que se encontravam os colonos e muitas famílias, que jamais poderiam saldar suas dívidas junto aos fazendeiros.

No trecho recolhido, pode-se ter ciência do teor do documento:

Essa província, agrícola por excelência, seja por suas terras férteis, seja por seu magnífico clima, é chamada a desempenhar um grande papel na colonização, pelas imperiosas necessidades que ela tem de trabalhadores, aos quais ela pode, facilmente, assegurar um feliz destino. Infelizmente, durante muito tempo, o Sistema de Parceria estabelecido pela Casa Vergueiro & Cia., tem denegrido o futuro e o

desenvolvimento da colonização nessa Província. A postura dessa empresa tem prejudicado a emigração para outras regiões do Brasil, visto que as numerosas reclamações dos colonos, justas em parte, tiveram uma dolorosa repercussão na Europa, fato que tem desencorajado os emigrantes a optarem por esse país. (TSCHUDI, *apud* HEFLINGER JR., 2009, p. 100).

O sistema de parceria, implantado por Vergueiro, foi sendo gradualmente abandonado, a partir de 1860. Na década de 1870, a importação de colonos suíços e alemães para as fazendas tornou-se raridade.

Em muitos relatórios dos Presidentes de Província de São Paulo, no período de maior tensão dentro das fazendas, entre colonos e fazendeiros, percebe-se que a responsabilidade do malogro do sistema de parceria é debitado ao colono. Muitas vezes, ele é taxado de ocioso e desinteressado. O fazendeiro é tido como vítima desse sistema, e a administração pública lamenta a contratação dos europeus.

No relatório de 1859, o agente consular de Portugal dirige-se ao governo imperial, para queixar-se de maus tratos aos colonos, na fazenda de um Sr. Monteiro, de Campinas, e pede que se averigüe a questão. O presidente da província diz ter informações contraditórias, mas que o referido fazendeiro é mais uma vítima do sistema:

[...] todo o mal provém dos mesmos colonos, que, sendo nimamente ociosos, e alguns cheios de vícios, procuram novos patrões a ver se por esse modo passam, como deejam, uma vida ociosa, vida que não podem ter na fazenda do sobredito Monteiro, que se exforça para manter em sua colonia subordinação, ordem e trabalho.

Como quer que seja, o certo é que o desanimo e arrefecimento, que em geral tem manifestado os nossos fazendeiros pela colonisação, prova que os colonos ultimamente vindos da Europa têm sido mais pesados que lucrativos aos mesmos fazendeiros [...] (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1859, p. 21).

O governo provincial mantém o mesmo discurso, de descontentamento com o trabalho executado pelos alemães, de quando os contratou, em 1838, para trabalhar nas estradas e na siderúrgica de Ipanema.

Nada porém têm affligido tanto o Governo como o fatal contracto celebrado com os trabalhadores Allemães. [...] Em pouco mais de oito mezes do dito anno financeiro tinhão os Allemães custado á Barreira 25:903\$475rs, e não obstante a diminuição d'uns vinte, que se tinham enviado a Paranaguá e Coritiba [...] Em quanto eu sentia o maior dissabor por ver que tam grandes sommas se despendiam assim tam inutilmente [...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p. 21).

Apesar de a província desaprovar a atuação dos alemães em 38, e nas fazendas de café, na metade do século, eles voltam a ser contratados em 1854. O documento de contratação, feito entre a província e a casa Vergueiro & Cia., deixa claro que 2/3 das contratações deveriam ser de alemães e suíços.

A incoerência entre o relato e o fato dá margem a algumas interpretações: ou os relatórios não correspondiam à realidade, ou a escassez de trabalhadores era tanta, que a província era obrigada a contratar mão de obra desqualificada.

Possivelmente ambas as explicações são, em parte, verdadeiras. A mão de obra alemã que veio para a construção civil e agricultura nem sempre era especializada no ramo de atuação, o que gerava descontentamento de alguns setores da sociedade. Cabe destacar, porém, que muitos trabalhadores se mantiveram no mercado da construção civil por muitas décadas, e alguns são citados nos documento oficiais, por sua excelência profissional.

Outro fato importante ocorrido em 1850, e que possivelmente atingiu de certa forma os imigrantes, foi a Lei de Terras. A partir dela, a terra começa a ser vista como

um bem que agrega valor, principalmente nos estados do sudeste, devido à alta produtividade do café. Paralelamente, havia o grande fantasma da falta de braços para a lavoura. De certa forma, era necessário atrair o imigrante europeu, mas não mais com promessas de doação de terras. Sabe-se que somente o imigrante que tivesse posses poderia se tornar proprietário de terras. Pela própria condição simples do imigrante, a terra era, cada vez mais, um sonho inalcançável.

Pode-se supor que a Lei de Terras impeliu o imigrante para a cidade de São Paulo. Pequenos lavradores sem recursos mantiveram-se aliados ou foram postos em segundo plano, no processo de apropriação legal da terra. Muitos ficaram trabalhando nas fazendas, porém os que já tinham profissões urbanas, como vimos, migraram para os centros urbanos do estado. A já difícil adaptação ao campo e o não acesso à propriedade de uma grande parte da população iria garantir mão de obra nas cidades.

Criou-se assim um Estado que tinha o controle da terra e disponibilidade de mão de obra.

Possivelmente, esse novo panorama explique o direcionamento dos investimentos públicos para o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, a partir de 1850, como se verificou nos Relatórios dos Presidentes da Província.

Art. 17. Os estrangeiros que comprarem terras, e nelas se estabelecerem, ou vierem à sua custa exercer qualquer indústria no país, serão naturalizados, querendo, depois de dois anos de residência, pela forma por que o foram os da colônia do S. Leopoldo, e ficarão isentos do serviço militar, menos do da Guarda Nacional dentro do município.

Art. 18. O Governo fica autorizado a mandar vir anualmente à custa do Tesouro certo número de colonos livres para serem empregados, pelo tempo que for marcado, em estabelecimentos agrícolas, ou nos trabalhos dirigidos pela Administração pública, ou na formação de

colônias nos lugares em que estas mais convierem; tomando antecipadamente as medidas necessárias para que tais colonos achem emprego logo que desembarcarem. Aos colonos assim importados são aplicáveis as disposições do artigo antecedente. (Lei de Terras, 1850).

Nesses dois artigos da Lei de Terras, pode-se perceber que a visão do Estado com relação à imigração mudou. Os contratos de trabalho com os imigrantes, a partir de 1850, tiveram outro modelo. O imigrante não mais vinha para povoar o vasto território, como ocorrera no começo do século XIX. Naquele momento, o imigrante teve de vir com o objetivo de empregar-se. Não mais recebeu gratuitamente, do governo, a terra, que a partir de 1850 passara a agregar valor comercial. Com isso, o imigrante pobre não teve acesso à terra, ao contrário dos alemães que vieram na década de 1820. A venda de terrenos inibiu também a fixação do colono no campo, especialmente dos que tinham profissões urbanas. A partir de então, o campo não era uma boa opção para essa camada de trabalhadores.

Verificou-se que a contratação dos trabalhadores europeus feita em 1854 se enquadrou perfeitamente no artigo 18 da Lei de Terras³³.

Pode-se concluir que, no período estudado - a primeira metade do século XIX -, fatores como o fim da escravidão, a necessidade de aumento significativo de braços para a lavoura e de mão de obra para a construção de estradas e obras públicas obrigaram a província e os fazendeiros a buscar trabalhadores na Europa. Apesar da carência de trabalhadores para desenvolver essas atividades, é razoável supor que o descontentamento das autoridades e dos grupos dominantes, que muitas vezes se

³³Contrato feito entre a província de São Paulo e os trabalhadores europeus (alemães e portugueses) do setor da construção civil, para serviços de estradas e obras na capital.

mesclavam, era relativo. Esse fato é comprovado pela renovação recorrente de contratos, especialmente com os alemães.

Apesar do malogro do sistema de parceria do senador Vergueiro, ele foi fundamental para marcar o início do trabalho livre no estado. Apesar de ser uma figura controversa, deve-se a Nicolau Pereira de Campos Vergueiro a implantação e disseminação da mão de obra alemã, nas lavouras e obras públicas.

Fig.14 - Senador Nicolau Vergueiro com sua esposa e netos

Tivemos a participação do senador na imigração alemã, na década de 20, na importação de trabalhadores, em 1838, na expedição de João Bloem, e em 1852 e 1854, para as lavouras de café, sendo ele responsável, igualmente, pela introdução de

artífices da construção civil, nas obras públicas e estradas, em 1854. Eram pedreiros, marceneiros e serralheiros alemães, no panorama da remodelação urbana por que passou a capital a partir de 1850.

No ano de 1860, período final desta pesquisa, o estado de São Paulo contava ainda com 29 colônias baseadas no sistema de parceria. Em 1870, reduziram-se a 13 colônias. (HOLANDA, 2008).

A Ibicaba decaiu progressivamente, após a morte de Vergueiro, em 1859, e após os conflitos com os colonos, em 1856.

Não há dados precisos, quanto ao número de alemães na província de São Paulo, na segunda metade do século XIX. No ano de 1887, segundo estatística de A. W. Sellin, estavam estabelecidos na província de doze a quinze mil alemães, a grande maioria introduzida pela Casa Vergueiro. (HOLANDA, 2008).

Se o tratamento dado aos colonos nas fazendas, com o sistema da parceria, tivesse sido interessante para ambas as partes, colono e fazendeiro, possivelmente a emigração de povos de língua germânica não teria minguado, na segunda metade do século XIX. Cabe supor, portanto, que, no início do século XX, talvez tivéssemos presente, nas ruas da cidade de São Paulo, não um sotaque italiano, e sim alemão, como em muitas cidades do sul do Brasil. Isso implicaria uma urbanização distinta da que houve, e atribuiria a São Paulo outra identidade.

CAPÍTULO II

**A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE SÃO PAULO
EM MEADOS DO SÉCULO XIX - A EFICIÊNCIA TÉCNICA
E OS ENGENHEIROS ALEMÃES**

II. 1 - A eficiência técnica e a popularização do uso do tijolo

A atuação cada vez maior de engenheiros e de um corpo técnico que produzia, fiscalizava e projetava a cidade, começava a ser um fator relevante na construção do espaço urbano, em São Paulo, em meados do século XIX.

Esse corpo técnico, contratado pela província, era composto de profissionais de origens diversas: alemães, ingleses, franceses, portugueses e nacionais. Na década de 1850, temos a presença de operários alemães e portugueses à frente de obras na capital.

O crescimento da população, o incremento comercial e a injeção de capital oriundo dos impostos do café foram alguns dos fatores desencadeadores dos melhoramentos urbanos de São Paulo.

Problemas como o abastecimento de água começavam a apresentar-se com maior incidência, por conta do aumento da população. As soluções não poderiam ter um caráter paliativo. Fazia-se necessário o conhecimento técnico, para gerir o espaço urbano, que se mostrava mais complexo e clamava por soluções perenes.

As autoridades começaram a entender e absorver esse crescimento pelo viés da técnica. A racionalidade era fundamental, para a organização do espaço urbano.

A mentalidade burguesa de racionalidade e eficiência, que se propagava pela Europa na metade do século XIX, por aqui ainda era acanhada, mas já presente, de forma bastante embrionária, na esfera política e entre os mais esclarecidos.

A contratação de engenheiros e de artífices da construção civil foi fundamental para alcançar os objetivos almejados pelo poder público.

Como já foi dito, na década de 1850, a cidade de São Paulo viveu um período de obras e recebeu imigrantes, contratados para executá-las.

[...]a atitude em relação às obras públicas começou a mudar em 1849, quando a Câmara de São Paulo, preponderadamente liberal, solicitou à Assembléia Legislativa, onde prevalecia a mesma orientação política, um significativo aumento de suas rendas para a realização de numerosos projetos. Em resposta a essa solicitação, foi aprovada a lei provincial nº 2, de 5 de março daquele ano, concedendo às municipalidades paulistas o produto de vários impostos provinciais, o que redundou, para a cidade de São Paulo, num orçamento verdadeiramente excepcional, cerca de 18:000\$000 réis, nada menos do que o dobro dos recursos habitualmente calculados. (CAMPOS, 2007, p. 5).

A lei nº 2, de 5 de março de 1849, privilegiou as câmaras municipais, em detrimento da província, assim como o fim da cobrança da meia siza sobre o tráfego de escravos. A partir dessas novas resoluções, houve reação, por parte do presidente da província, declarando impossível o pagamento das despesas:

O estado das rendas públicas exige toda a vossa atenção. Diminuirão consideravelmente no ultimo anno financeiro, já pelo grande desfalque dos direitos de sahida, em consequência das geadas, e das seccas, que redusirão as safras de assucar, e de café, como pela disposição da Lei Provincial nº 2 de 5 de Março, que concedeu ás Câmaras Municipais o producto de impostos orçados em 41:000\$rs. e pela suspensão da cobrança da meia siza dos escravos orçada em 38:000\$rs, de sorte que o déficit provável das rendas no anno corrente deve ser de 110 a 120:00\$rs [...]

Para remover esta difficuldade só me occorre um meio, que de vós depende, o de voltarem desde já para a massa commum das Rendas Provinciaes os impostos que a Lei de 5 de Março do anno passado deu ás Câmaras Municipaes, ao menos em quanto não melhorar o estado do Cofre Provincial, e bem assim tornar-se desde já effectiva a cobrança do imposto da meia siza. Rogo-vos que attendais para este objecto, bem como que tomeis em séria consideração esta proposta. Sabeis que sem meios não se fazem obras públicas que demandão sommas consideráveis. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS 1850, p. 15, 16).

São Paulo começou a se beneficiar com o pagamento dos impostos do café que era produzido no noroeste do estado e que passou a ser tributado na cidade. O café produzido na região do vale do Paraíba era economicamente tributário do Rio de Janeiro.

Morse destacou o momento em que se deu essa transição, a partir da análise dos dados colhidos por Milliet:

Dado o rápido e constante aumento das plantações de café após a Independência, era inevitável que o café “desse um salto” para a zona a noroeste de São Paulo, especialmente levando-se em conta que essa zona apresentava certas vantagens sobre o vale do Paraíba. [...] Para a cidade de São Paulo, a importância do “salto” estava em que, com ele, um vasto e rico interior agrícola tornava-se tributário da capital da Província e de seu porto, Santos. (MORSE, 1970, p. 159).

Entre 1836 e 1854, a produção de café, no vale do Paraíba e no noroeste do estado, cresceu vertiginosamente. Importante notar que a produção do vale do Paraíba aumentou cinco vezes, nesse período, enquanto a do noroeste do estado cresceu dez vezes. (MILLIET *apud* MORSE, 1970, p. 159).

Em meados da década de 1850, o café substituiu definitivamente o açúcar, como principal produto agrícola do estado:

A carestia dos gêneros de alimentação torna-se um *leit-motiv* de todos os relatórios dos presidentes da província durante os anos de cinquenta, precisamente quando S. Paulo deixava de ser exportador de açúcar para se consagrar sobretudo à produção do café. A transição verificou-se quase bruscamente em 1850. Até essa data o açúcar fora o primeiro artigo de exportação da província; alguns anos depois já os canaviais paulistas só podiam atender ao consumo interno e quando o podiam. (HOLANDA *apud* DAVATZ, 1972, p. 25).

Outro fator que direcionou os investimentos públicos na cidade foi o fim do tráfico. Muito se investia no tráfico de escravos. Quando este cessou, muito desse capital foi canalizado para a urbanização das cidades. (SCHWARCZ, 1998).

A partir de 1850, os investimentos públicos no setor de obras foram em grande parte direcionados para os melhoramentos urbanos da capital. A partir de então, São Paulo ganhou edifícios e serviços públicos, como mercado, matadouro, cemitérios e teatro. Além dos edifícios públicos, a cidade recebeu pavimentação nova em muitos logradouros. Em 1859, a Câmara Municipal baixou um edital, convocando os interessados em fazer obras de pavimentação em 18 vias públicas da cidade.³⁴

Entre 1854 e 1860, São Paulo viveu um período de obras e de desenvolvimento comercial, e contou com artífices alemães e portugueses para pôr pra frente todas essas obras de melhoramento urbano. No mapa elaborado por Carlos Rath em 1868, denominado *Planta da Cidade de São Paulo*, é possível ver indícios dessa

³⁴Edital da Câmara Municipal de 5/03/1859 - Conservação das seguintes ruas por espaço de três anos:

- 1º R. da Tabatinguera desde a do Trem até a ponte
- 2º R. da Boa Morte
- 3º R. do Carmo até o Colegio
- 4º Travessa do Palácio
- 5º R. Municipal
- 6º As duas partes que compõem a R. do Comércio
- 7º O aterrado do Braz até o Bethlem
- 8º R. do Imperador
- 9º R. de São Jozé
- 10º Ladeira do Dr. Falcão e ponte do Lorena
- 11º R. do velho Matadouro, até a encruzilhada do novo
- 12º R. do Piques até o Cemitério da Consolação
- 13º R. da Palha
- 14º R. detrás do Paredão
- 15º R. da Glória desde a esquina do Remédio até o Cambucy
- 16º Praça da Liberdade e o aterrado da R. da Pólvora, desde a esquina do Remédio até á casa do Possidonio
- 17º Travessa da R. das Flores em frente a casa do Dr. Cabral á sair na R. da Boa Morte
- 18º R. da Fundição

nova mentalidade urbana e comercial. Além dos tradicionais conventos e igrejas da cidade, Rath identifica também jornais, botica, tipografia e colégio. (CAMPOS, 2008).

Essa cidade que começava a se desenvolver foi registrada pelas lentes de Militão Augusto de Azevedo e descrita por viajantes como Zaluar, no início da década de 1860. Vale ressaltar que, além dos recursos públicos, São Paulo em 1850 era um importante polo comercial. Analisando os relatos de Vieira Bueno, da década de 1830, e vendo as fotos de Militão Augusto de Azevedo, em 1860, notamos uma sensível evolução na estrutura das pousadas de tropeiros, nesses trinta anos, entre o relato e a fotografia.

Só para viandantes chamados tropeiros havia albergarias de uma espécie “*sui generes*”. Eram situadas nas estradas da povoação e consistiam em fileiras de quartos contíguos e de uma só porta, tendo na frente um pátio ou terreiro em que eram arriadas as cargas, com a estacaria precisa para a amarração dos burros da tropa que, depois de comida sua ração de milho ou bortal, eram soltos no pasto anexo ao pouso. Os donos cobravam aluguel dos quartos e do pasto e vendiam alguma coisa na indefectível taverna, pouco mais do que a indispensável cachaça. (BUENO *apud* BRUNO, 1991, p. 52).

Fig. 15: Largo do Bexiga – Largo do Riachuelo - 1860
Militão Augusto de Azevedo

Fig. 16: Largo do Bexiga –1860, detalhe do edifício que abrigava o pouso dos tropeiros - Militão Augusto de Azevedo

Os pousos fotografados por Militão eram edifícios grandes, menores apenas que as edificações religiosas e oficiais. Isso se deu, provavelmente, pelo incremento do comércio de mercadorias e a consolidação de São Paulo como entreposto comercial. É, portanto, evidente a dinâmica comercial da cidade, nesses trinta anos, e sua evolução.

Em contrapartida, São Paulo não contava com uma vida cultural representativa. Para concluir que a cidade era monótona e assemelhava-se à figura desinteressante de uma beata, Zaluar descreveu como era a estrutura urbana da cidade na época:

Apesar de seus 46.000 habitantes; de ser assento de assembléia provincial e residência do presidente da província; de ter em seu seio o bispo diocesano e em seus braços a Faculdade de Direito; de contar no número de seus mais importantes estabelecimentos um magnífico Jardim Botânico, uma biblioteca notável e um seminário, o hospital da misericórdia, a casa de câmara, a cadeia, o palácio do governo, o hospital militar e o dos lázaros, a Sé, de que é orago o apóstolo São Paulo, a igreja de Santa Efigênia, o Convento do Carmo, o mosteiro de São Bento, onde se homiziou Amador Bueno, o Convento de São Francisco, onde está a Academia, o convento das freiras da luz, os seus dois teatros, um a cair de velho e outro a parodiar a eternidade das obras de Santa Encrácia; e finalmente, de suas indústrias, de seu comércio, de seus capitais em circulação, de seus hotéis apinhados de viajantes; a cidade de São Paulo é monótona e nos seus dias de festa, em vez de riso jovial e franco, é taciturna e reservada como uma beata que vai à missa das almas com o rosto escondido na mantilha e as contas do rosário a aparecerem por baixo das rendas de um mantelete de seda.

(ZALUAR, 1860, p. 78).

Interessante notar que, na descrição de Zalar, os edifícios importantes são os mesmos que Militão elegeu para fotografar, ao produzir o *Álbum da Cidade de São Paulo*, em 1862. Com algumas exceções, o fotógrafo elege os mesmos edifícios, como marcos importantes da cidade na década de 1860.

Em contraposição, Zalar faz referência aos hotéis, que estavam apinhados de gente. Com tanta gente vinda de fora, como a cidade ainda mantinha a aparência desinteressante de uma beata? (BALDIN, 2006).

Essa era a mesma impressão causada aos estudantes da academia de Direito. Em muitas ocasiões, os estudantes se rebelavam, depredando monumentos religiosos e pondo em questão a falta de vida cultural da cidade naquele momento.

Não obstante a carência de vida cultural, São Paulo era pivô das relações comerciais da província.

Como já foi dito, juntamente com esse afã de modernização, havia uma importante mudança de comportamento. Começava lentamente a valorização da teoria em detrimento da prática. Os questionamentos técnicos aparecem na documentação de 1838, quando o presidente sente a falta de um técnico e/ou engenheiro para projetar e manter as obras de estradas, que sempre foram difíceis de serem administradas, dada a falta de mão de obra e de verbas.

Era igualmente difícil encontrar jornaleiros, libertos e/ou cativos, que pudessem trabalhar nas obras e que tivessem os conhecimentos necessários para a empreitada. A solução adotada foi mesmo a importação de mão de obra, que foi empregada na feitura de obras relacionadas à infraestrutura urbana e nas estradas.

Nos primórdios do século XIX, as obras urbanas tinham a orientação técnica dos engenheiros-militares a serviço do governo provincial. Entre eles, podemos destacar o alemão Daniel Pedro Muller, responsável por inúmeras obras na cidade de São Paulo, após 1822.

Os alemães que vieram em 1838, na expedição de João Bloem, foram a mão de obra pioneira, contratada pela província de forma oficial e organizada, na feitura e manutenção de estradas, no século XIX. A experiência relativamente bem sucedida incentivou os fazendeiros a contratar alemães na década de 40 e 50, e o governo da província, a formar uma companhia de operários, em 1855, sendo a grande maioria de imigrantes alemães.

A preocupação em gerir a cidade de forma eficiente foi o mote dos presidentes da província, desde as primeiras décadas do século XIX. A atuação de um corpo técnico que contava com engenheiros e operários fez que a administração pública entendesse que o conhecimento técnico otimizava os processos construtivos.

A inclinação pelo *mechanico* ou *technico* estrangeiro, principalmente pelo engenheiro, vinha se fazendo sentir há annos entre os brasileiros mais esclarecidos, influindo sobre o animo dos governantes desejosos de promover o progresso material do país. (FREIRE, 1940, p. 98).

Freire, que estudou a atuação do engenheiro Vauthier e de uma equipe de engenheiros franceses à frente das obras públicas de Pernambuco, entre 1840 e 1846, constatou que essa forma de gerir o espaço urbano se verificou em outras províncias brasileiras, no mesmo período. Cabe destacar o Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia.

Em países como a França e Inglaterra, berços das novas tecnologias, o engenheiro foi o propagador dessas novas técnicas e materiais construtivos. No Brasil,

o engenheiro era visto como o profissional que poderia ordenar e projetar o crescimento, que começava a se fazer notar, nas principais cidades do país.

Voltando à realidade paulistana da época, a taipa de pilão, material empregado quase unanimemente nas construções, foi questionada quanto a suas qualidades técnicas, a partir de 1850, em decorrência da grande enchente.

Em janeiro de 1850, São Paulo foi vítima de uma grande inundação, provocada pela enchente do rio Anhangabaú, que fez grandes estragos na cidade de taipa.

O fato de as casas de taipa terem sido danificadas com a enchente do Anhangabaú denotava a fragilidade desse método construtivo.

A enchente foi tão importante na época, que está registrada no *Almanak Comercial Mercantil e Industrial da Província de São Paulo* do ano de 1857, na seção *Breve notícia de alguns acontecimentos relativos à província de São Paulo*.

No dia 1 de janeiro de 1850, narra-se:

Grande chuva na capital de São Paulo das 6 e ½ horas da tarde até às 11 da noite, que causou o transbordamento de tanques para o lado do Bairro do Bexiga, considerável crescimento das águas no Ribeiro Anhangabaú, inundação de muitas casas, destruição completa de 15, damno não pequeno em 12, queda da ponte da Abdicação, no caminho de Guaçu, perda de 3 vidas, e outros estragos públicos, e particulares.

(*Almanak Comercial Mercantil e Industrial da Província de São Paulo*, 1857, p. 194).

A tragédia é também lamentada pelo presidente da província, no relatório provincial de 1850. Nesse documento, é possível verificar a extensão do problema, as perdas causadas pela enchente do Anhangabaú e a necessidade de a municipalidade recorrer aos cofres provinciais.³⁵

³⁵Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1850, p. 12.

No *Relatório Geral de Obras*, de outubro de 1851, a Comissão de Engenheiros da Província questionava a resistência da taipa. Nesse momento, a cidade contava com uma comissão de engenheiros que trabalhava para a província, sendo, muitos deles, estrangeiros.

O reflexo da tragédia gerado pela enchente do rio Anhangabaú se faz sentir por esses profissionais.

O teatro estava em péssimo estado de conservação, precisando de 5.000 réis para o conserto e assim evitar o desabamento. A comissão de engenheiros sugeriu que se fizesse um novo teatro, do qual já constavam, em poder do presidente da província, as plantas e cortes. A construção, ornamentação e mobília estava orçada em 100:000 réis. Ao sugerir a construção de um novo teatro, visto que a reforma do existente custaria muito caro aos cofres públicos, a Comissão questiona o uso da taipa:

“[...] com alguma economia talvez se possa obter com menos despesas, sobretudo se a construção for de taipa, mas é bom que nos vamos deixando dessas construções fracas, que pelo tempo adiante se tornão mais caras.” (RELATÓRIO GERAL DE OBRAS, 1851)³⁶.

Ao ler os relatórios da comissão de engenheiros, percebe-se um movimento no sentido de valorizar a perenidade das construções e o baixo custo de manutenção. Possivelmente, foram os engenheiros europeus, contratados pela província, os propagadores dessas novas ideias.

Há alguns indícios de que a popularização do uso do tijolo, ou pelo menos sua maior utilização, a partir da metade do século XIX, tenha relação com os mestres de

³⁶Relatório Geral de Obras, 4 de outubro de 1851, APESP, obras públicas, ordem 5151, pasta 3, doc. 101.

obra alemães e/ou portugueses. Além dos nativos e dos escravos, que estavam habituados a trabalhar a taipa, operários alemães e portugueses trabalharam na cidade de São Paulo, na década de 1850, o que nos faz crer que foram os propagadores do uso do tijolo, já que muitos edifícios foram feitos desse material, naquela década.

Engenheiros formados na escola militar da Corte e que atuaram no setor de obras de São Paulo foram também propagadores do uso do tijolo. (CAMPOS, 1997).

A Ponte de Acu, reconstruída após enchente de 1850, tem abóbada de tijolo e foi projetada pelo alemão Bastide. Assim também a caixa d'água, que foi feita em tijolo, pelos operários alemães.³⁷

O tijolo começa a aparecer com mais frequência nas edificações, na metade do século XIX, mas por volta de 1575 já existiam oleiros em São Paulo.

O primeiro oleiro a se fixar na Vila de São Paulo que se tem notícia foi Cristóvão Gonçalves (apesar dos indícios da existência anterior de um outro oleiro chamado Gonçalves Diniz, que teria abandonado a vila), no ano de 1575. Na segunda metade do século XVIII, há informações a respeito da existência de índios oleiros, fabricantes de telhas em São Miguel e de uma olaria pertencente ao Mosteiro de São Bento na região de São Caetano e São Bernardo. As telhas de barro eram conhecidas como “capa-e-canal”; os tijolos cozidos nas olarias eram grandes, de barro amassado a mão e a pé, e eram utilizados no acabamento de portais, poços etc. e como piso, na forma de ladrilhos quadrados, sextavados o oitavados. (D'ALEMBERT, 1993, p. 53).

O tijolo era um material empregado esporadicamente, em obras gerais da cidade, como calçamentos, pontes e encanamentos, e na realização de alguns elementos construtivos, mas nunca na construção integral de um edifício. Só na metade do século XIX, essa prática construtiva começa a aparecer com mais frequência na cidade.

³⁷Relatório Geral das Obras Públicas, 4 de outubro de 1851, APESP.

O tijolo encontrava resistência por parte da população, naquele momento. Os engenheiros que trabalharam no setor público utilizavam o tijolo em seus projetos de infraestrutura urbana, como encanamentos de água, chafarizes, bueiros, etc. Era uma técnica conhecida por eles e pela mão de obra que executava as obras, em boa parte germânica.

Muitos imigrantes alemães estiveram envolvidos também com a fabricação dos tijolos, e foram proprietários de olarias.

Ao pesquisar algumas possíveis olarias pertencentes a alemães, encontramos os nomes de Hermann Bastide, já citado, Frederico Riemann, que tinha uma fábrica mecanizada de tijolos, Hugo Richter, proprietário de uma olaria no Pary, Riesemberg, que era sócio de um Ribeiro, proprietário de uma olaria em Taubaté. Possivelmente o mais empreendedor de todos foi Manfred Meyer, que mantinha uma olaria a vapor no Bom Retiro.

Manfredo Meyer nasceu na Alemanha, em 1841. Veio para São Paulo com dezoito anos e teve participação ativa na cidade, na abertura dos Campos Elíseos e Bom Retiro. Participou da construção de algumas ruas, construiu mais de duzentas casas. Foi dono da olaria no Bom Retiro, que ocupava 450 trabalhadores. Essa olaria forneceu todo o material para a construção da Companhia Cantareira Águas e Esgotos e para as obras de canalização da cidade. Antes de se dedicar à olaria, exportou café.

Durante doze anos, forneceu muitas mercadorias para os imigrantes. Foi presidente da Companhia Argos e da Companhia de Águas e Luz, que posteriormente foi assumida pela *Light and Power*. Foi presidente da Companhia Higienópolis e participou da construção do bairro.

Quando jovem, envolveu-se com a política; juntamente com Antonio Bento de Souza e Castro e Luiz Gama, lutou pela libertação dos escravos.³⁸ Faleceu em 3 de janeiro de 1930. Há registros de que tivesse também uma joalheria, na Rua 15 de Novembro.³⁹

As construções em tijolo, aos poucos, dominaram a paisagem paulistana. Esse processo, que começou com as casas situadas ao longo do rio Anhangabaú e posteriormente em alguns outros pontos da cidade, consolidou-se a partir de 1870, quando a cidade de taipa começou a dar lugar à de tijolo.

A valorização da formação profissional dos artífices da construção civil alcançou seu apogeu no período áureo do café, último quartel do século XIX. Foi quando o requinte construtivo alcançou seu ápice, durante o século XIX, e exigiu uma mão de obra muito qualificada, para a execução dos edifícios e também de seus interiores.

Não seria viável construir com tijolo, sem o “saber fazer” que esse material exigia. De nada adiantaria a província contratar engenheiros, se não houvesse uma mão de obra especializada para execução das obras. Isso se deu em contratos individuais, feitos entre a província e os já estabelecidos artífices que trabalhavam como pedreiros, calceteiros e empreiteiros de obras, e pela Casa Vergueiro, que ficou incumbida de agenciar a vinda de 350 trabalhadores europeus, em 1855, sendo 204 de origem germânica.

Os estados alemães detinham uma mão de obra especializada em estradas, que eram as melhores da Europa. Em vista desse fato, os profissionais germânicos recebiam um jornal mais alto que os demais.

³⁸Informações colhidas no Instituto Martius Staden.

³⁹Jornal Deutsche, 02/05/1927.

Com o intuito de se fazer estradas e modernizar a capital, é que esses profissionais foram trazidos para São Paulo. Além de calceteiros experientes, vieram operários que trabalharam na Catedral de Colônia e tinham um alto grau de conhecimento técnico. O capítulo terceiro desta tese trata especificamente de quantificar as obras e os profissionais alemães envolvidos.

Essa preocupação em trazer elementos com conhecimento técnico na área da construção civil reflete-se no volume de obras públicas realizadas na década de 1850, especialmente na segunda metade, quando os engenheiros europeus e os operários alemães haviam fechado contrato com a província. Empreiteiros alemães, como Valentim Kans, Conrado Thomas e Mathias Beirle, foram responsáveis por obras das mais diversas, desde pavimentação até construção de edifícios públicos.

Além dos artífices, foram localizados quatro engenheiros de origem germânica, que tiveram atuação importante como profissionais contratados pelo setor de obras. São eles: Carlos Rath, Carlos Abrão Bresser, Hermann Bastide e Hermann Gunther.

Falaremos um pouco da atuação de cada um, dando maior ênfase a Rath, por ser um profissional diferenciado, que muito contribuiu para o desenvolvimento urbano de São Paulo, em meados do século XIX.

II. 2 - Os engenheiros alemães em São Paulo

Desde o começo do século XIX, na administração do alemão João Carlos Augusto de Oeynhausen-Grevenburg, percebe-se a preocupação, sempre constante na documentação oficial, com a construção e manutenção de estradas, assim como com a realização de obras públicas na província, e em especial na capital.⁴⁰

A questão de obras nas estradas era bastante complexa, como podemos ver. Havia uma grande dificuldade da administração pública, para gerir esses empreendimentos.

A partir de 1835, foi criado o Gabinete Topográfico, órgão que objetivava a organização dos serviços das estradas da província e que teve, como primeiro diretor, o alemão Daniel Pedro Muller. Anexa ao Gabinete, criou-se uma escola de engenheiros de estradas, que funcionou entre 1836 e 1838. Depois disso, ela voltou a funcionar em 1840, e terminou definitivamente suas atividades em 1849.

Em 1844, o Gabinete Topográfico deu origem a um novo órgão, a Diretoria de Obras Públicas, que apresentava uma estrutura muito grande para época, com muitos profissionais. A diretoria era ligada à escola de engenheiros, e não durou muito tempo, foi extinta em 1847, por ser muito onerosa aos cofres públicos (CAMPOS, 1997).

Em 4 de outubro de 1851, a província foi dividida em quatro seções de obras públicas. Logo se viu que ainda era difícil a administração de tão vastas áreas, e então a província foi dividida em seis seções e sete comarcas, cada qual sob a

⁴⁰Em 14 de julho de 1817, João Carlos Augusto foi nomeado governador de São Paulo, com a posse em 1819, ficando no governo até 1821. A sua administração foi considerada excelente, sendo ele muito elogiado pelo empenho na construção e melhoramento de estradas e das condições sanitárias do povo.

responsabilidade de um engenheiro, com exceção da Capital, que ficou a cargo de três deles. O corpo de profissionais era constituído por engenheiros militares e civis, nacionais e estrangeiros.

Apresentamos a seguir mapa de 1848, com a distribuição das cidades em cada comarca. Esse documento foi copiado do original.

Relação das Cidades, Villas, Freguezias, e Curatos da Provincia de S. Paulo.

1. ^a COMARCA.	Villa do Bananal.—V. C. imped. ^a e V. E.— « dos Silveiras.—V. C.— « de Queluz.—V. E.— « de Arbas.—V. C.— « de Lorena.—V. C.— Cidade de Garatinguá.—V. C.— Villa de Cunha.—V. E.— Cidade de Taubaté.—V. C.— Villa de Pindamonhangaba.—V. C.— « de S. Luiz de Parahitinga.—V. C.—	2. ^a COMARCA.	Cidade de Ytú.—V. C.— Villa de Capivary.—V. C.— « Porto-Feliz.—V. C.— « Pirapora.—V. C. imp. e V. E.— Cidade de Sorocaba.—V. C.— Villa de S. Roque.—V. C.— « Tatuhy.— « Itapetininga.—V. C.— « Itapira.—V. C. imp. e V. E.— « Apiahy.—V. E.—
2. ^a COMARCA.	Villa de S. José da Parahibita.—V. E.— « do Jacarehy.—V. C.— « do Parahibana.—V. C. imp. e V. E.— « de Santa Izabel.—V. C.— « Mogi-das-Cruzes.—V. C.— Cidade de S. Paulo.—Cura.— Villa de Santo Amaro.—V. C.— « do Paranaíba.—V. C.— « Atibaia.—V. C.— « Bragança.—V. C. imp. e V. E.—	3. ^a COMARCA.	Freguezia de Cabrença.— « de Indaiatuba.—V. E.— « Agua-Choa.—V. E.— « Campo-Largo.—V. E.— « Piedade.— « Una.—V. C.— « Acaçariquana.—V. C.— « Parapanema.—V. C. imp.— « Sorapuby.—V. E.— « Botocatu.— Freguezia de Jaguarihy.— « Ponta-Grossa.—V. C.— « Tibagy.— « Guarapuva.—V. E.— « Palmeiras.—V. E.— « S. José dos Pinhaes.—V. C.— « Campo-Largo.—V. E.— « Rio-Negro.— Villa de Castro.—V. C.— Cidade de Coritiba.—V. C.— Villa do Principe.—V. C.— « Guaratuba.—V. E.— « Antonina.—V. C.— « Morretes.—V. E.— Cidade de Paranaguá.—V. C.—
3. ^a COMARCA.	Villa de Jundiaby.—V. C.— Cidade de Campinas.—V. C.— Villa da Limeira.—V. E.— « S. João do Rio-Claro.—V. E.— « Constituição.—V. C.— « Araraquara.—V. E.—	4. ^a COMARCA.	Freguezia de Bethlehem.—V. E.— « Pirassununga.—V. E.— « Bethlehem do Descalvado.— « Curato de N. Sr. ^a da Conc. ^{ta} do Itaquary.— « Freguezia de Santa Barbara.—V. E.— « N. Senhora das Brotas.— Villa de Iguaçu.—V. C.— « Cananéia.—V. E.— « Itaipua.—V. E.— Cidade de Santos.—V. C.— Villa de S. Vicente.—V. C.— « Xiririca.—V. E.— « S. Sebastião.—V. E.— « Bela da Princesa.—V. C.— « Ubatuba.—V. E.— Freguezia de Mogi-quassô.—V. E.— « S. João da Boa-vista.—V. E.— « Serra-Negra.—V. E.— « Penha.—V. E.— « S. Simão.—V. E.— « Cajurú.— « Casconde.—V. E.— « Nossa Senhora do Carmo.— « Curato de Santa Rita.—
5. ^a COMARCA.	Nove Cidades, quarenta e sete Villas, e cincoenta e nove Freguezias. Ao todo 113 Parochias; sendo as mais longinquoas a do Rio Negro 102 legoas distante da Capital, e a de Guarapuva 112 legoas. N. B. — V. C. — entender se-ha nos logares que tem Vigarios Collados; o —V. E.— onde tem Vigarios Encumbrados. Ficando as Parochias vagas sem nota alguma.	6. ^a COMARCA.	Villa de Mogi-mirim.—V. C.— « Casa-Branca.—V. C.— « Franca.—V. C. imp. e V. E.— « Batatas.—V. E.—

Secretaria do Governo de S. Paulo 31 de Maio de 1848. — O Secretario interino, Francisco Gomes de Almeida.

Fig. 17: Relatórios Provinciais, ano 1848

Esse corpo de engenheiros que trabalhavam para a província é que definia as diretrizes construtivas. A equipe formada nesse período contava com os seguintes engenheiros: H. Bastide, C. A. Bresser, Francisco Gonçalves Gomide, Henrique B.

Rohan, Luis Jose Monteiro, José Jacques da Costa Ourique, José Porfírio de Lima, entre outros. Podemos destacar a presença de pelo menos dois alemães, Bresser e Bastide.

Esse seletto grupo supervisionava a província, então dividida em seis secções e sete comarcas, a saber:

Pelo regulamento de 4 de outubro do anno pp, foi dividida a Província em quatro secções de obras públicas. Hoje em virtude de disposições posteriores existem seis secções que são:

1º secção do norte: compreendendo a 1º comarca, e além disso os municípios de São Sebastião e Ubatuba. É chefe d'ella o Tenente Coronel Pedro Maria Xavier de Castro.

2º secção do sul: compreendendo a 5º comarca, com excepção dos municípios de Guaratuba, Paranaguá; e Antonina. Tem por chefe o Capitão d'Engenheiros José Jacques da Costa Ourique.

3º secção : compreendendo a 3º, 4º e 7º comarcas, e a partir da estrada de Santos, e respectivas dependências que ficão na 2º comarca, desde a capital exclusiva, até a extrema da mesma comarca. Tem por chefe o Engenheiro Civil José Porfírio de Lima.

4º secção do litoral: compreendendo a 2º e 6º comarcas, com excepção da cidade de São Paulo, e municípios de São Sebastião, Ubatuba, e a partir da estrada de Santos, e respectivas dependências, que ficão na 2º comarca desde a capital exclusiva até a extrema da mesma comarca. Tem por chefe o Major d'Engenheiros Henrique de Beaurepaire Rohan.

5º secção, compreendendo a Capital e seus subúrbios, até a distancia de huma legoa. Esta a cargo dos Engenheiros Major Luis José Monteiro, C. A. Bresser e H. Bastide.

6º secção: compreendendo todo o litoral, desde a Villa de Guaratuba até a cidade de Iguape inclusiva. Tem por chefe o coronel Manoel Antonio de Guimarães.

(RELATÓRIO GERAL DE OBRAS, 1851)⁴¹

Naquele momento, Carlos Rath, aqui ao menos desde 1845, também trabalhava para a província, apesar de não tomar parte no conselho de engenheiros da Província. Era comissionado e recebera a tarefa de explorar a serra de Cubatão e criar uma estrada de carros, que substituísse a da Maioridade. A ideia de se fazer uma estrada

⁴¹Relatório Geral das Obras Públicas - APESP – obras públicas, cx. 14, ordem 5151, ano 1851, pasta 3.

para carros já aparece no Relatório Provincial de 1841, sob administração de Tobias de Aguiar.

Rath aparece no *Almanaque Comercial da Província de São Paulo*, no ano de 1857, como engenheiro empregado no setor de obras públicas.

Estava ainda a serviço da Província, em 1854, o engenheiro alemão Hermann Günther, que temporariamente se responsabilizou pelo fornecimento de gás hidrogênio para iluminação da cidade de São Paulo. Günther tinha alguns problemas referentes à má administração do dinheiro público, em algumas situações esteve envolvido com desvio de verbas. Falaremos mais de Günther no decorrer da pesquisa.

No relatório da 4ª seção, de 1851, aventou-se a possibilidade de implantação de um telégrafo subterrâneo. A razão para tal empreitada foi a necessidade de comunicação entre São Paulo e o porto, visto que as estradas eram muito ruins.

[...] pelo estado ainda d'imperfeição de suas estradas São Paulo não tem prompta comunicação com o littoral, e a transmissão das ordens d'administração, das idéias, e mais conveniências do comercio se retarda por modo tão sensível, que por toda parte aparece o reclammo pelos melhoramentos materiais e de transporte; por que preciso é que se comprometam todos, de que o estado de avanço, e de prosperidade em que está esta Província, reclamma, que o Porto de Santos, em todos os sentidos, fique por qualquer medida, como que collocado nas adjacências da Capital [...]
(RELATÓRIO GERAL DE OBRAS, 1851)⁴².

Os projetos em pauta sempre visavam o desenvolvimento material, que estava associado ao progresso.

Apesar do empenho de muitos, esse sistema de obras públicas, criado em 1851, foi extinto em 1853, por ser considerado oneroso pelo legislativo. O quadro de nove engenheiros foi reduzido a seis e, em 1856, a província tinha somente quatro

⁴²Relatório Geral de Obras, APESP, Obras públicas, Ano 1850-1855, Caixa 14, ordem 5151.

engenheiros. (CAMPOS, 1997). Os quatro engenheiros que serviam à província em 1861 - José Porfírio de Lima, Gil Florindo de Moraes, Antonio José Vaz e Francisco Gonsalves Gomide - tinham sido alunos do Gabinete Topográfico.

Em 1848, eram alunos do Gabinete Topográfico, Francisco Gonsalves Gomide e o alemão Mathias Lex, que provavelmente não trabalhou como engenheiro no setor público, pois não consta na documentação oficial.⁴³

A partir de 1860, tem início uma nova fase na história urbana de São Paulo, com o início da construção da tão sonhada ferrovia. Ela vinha para sanar os vários problemas enfrentados com as estradas e o transporte de mercadorias, que atravessaram todo o século XIX.

Nesse momento, São Paulo atrai muitos engenheiros e profissionais ligados à construção civil, estrangeiros e nacionais, que irão mudar definitivamente a face da cidade. A partir da implantação da ferrovia, em 1867, veremos surgir uma nova sociedade, baseada nos valores burgueses. O requinte das construções e de seus interiores exigirá uma mão de obra selecionada e especializada, que irá materializar os sonhos da elite e fará o capital oriundo do café ser direcionado para a construção de um novo espaço urbano.

A base dessa cidade eclética começa a ser construída na metade do século XIX, com profissionais e administradores públicos que tinham uma formação técnica, sendo muitos de origem germânica.

⁴³Relatórios Provinciais, 1848.

II. 2. 1) Carlos Rath (1802 – 1876)

A handwritten signature in cursive script, reading "Carlos Rath". The signature is enclosed within a large, elegant, sweeping loop that starts on the left and ends on the right, framing the text. Below the main name, there is a smaller, less distinct signature or mark.

Fig. 18: Carlos Rath

Uma das figuras mais importantes da história da imigração alemã para São Paulo, Carlos Rath exerceu a função de engenheiro de obras da província e foi encarregado de inúmeras obras de infraestrutura urbana, na década de 1850 e 1860, na cidade de São Paulo.

Seu nome completo era Carl Friedrich Joseph Rath. No Brasil, naturalizou-se e ficou conhecido como Frederico Carlos José Rath. Nascido em Stuttgart, na Alemanha em 31 de março de 1802, veio a falecer em São Paulo, em 12 de junho de 1876.

Carlos Rath contava com uma incomum inteligência, e personalidade eclética. Não se sabe ao certo a formação que recebeu na Alemanha. Teve formação técnica em mecânica e recebeu o diploma de doutorado pela Faculdade de Filosofia da Universidade de Tübingen, mas recusou-o, por motivos desconhecidos. Localizou-se, no Instituto Martius Staden, o diploma de Rath de cordoeiro. (ANEXO 8).

Era também um profundo conhecedor dos aspectos geológicos e geográficos, tendo deixado importantes trabalhos nessa área. Em São Paulo, trabalhou como engenheiro da província.

Em 1871, fez um estudo detalhadíssimo sobre as grutas calcárias e os sambaquis de nosso litoral. Nesse trabalho, Rath descreve, em detalhes, características de sambaquis encontrados em várias localidades da costa.

Rath descreve o uso da cal, extraída dos sambaquis, nas construções dos alemães que se instalaram em Santos. Possivelmente, essas casas eram de alvenaria de tijolo, e empregava-se a cal na sua feitura:

Em toda a Bahia de Santos acharão-se grande número de sambaquis de todas as qualidades e os depósitos aluviais, compostos de diversas qualidades de cascas. Em diversas partes, como na ponte do Casqueiro teve um depósito que cobrio as barrancas todas à altura

de 6 a 8 palmas, ali se tirou diariamente numerosíssimos alqueires de cal, para as obras e cazas do crescente povo allemão, que ali achou uma segunda pátria como pelos Brasileiros em geral, espalhados em redor da espaçosa Lagoa Grande.
(RATH, 1871, p. 9).

Rath foi também um talentoso desenhista e pintor. Desenhou os índios, fauna e flora brasileira. Esse talento artístico aparece também na manufatura de mapas. Ainda na Alemanha, produziu mapas em relevo, segundo um método desenvolvido por ele. Fez importantes mapas da Suíça e de algumas cidades e regiões da Alemanha, e também do Suriname, onde esteve em uma expedição de reconhecimento científico.

Em seu relatório sobre a formação das grutas calcárias e sambaquis, já citado, Rath deixou um importante relato sobre a confecção do mapa em relevo do Suriname:

Na minha discripção sobre Goyana Hollandeza e Suriname com as demarcações dos alojamentos dos Indigenas sito que acompanha o Mappa Geographico feito por mim em relevo tem o seguinte título: Mappa Relevo-Geographico da Collonia Suriname ou Goyana Hollandeza, explorado e levantado pelo Dr. Carlos Rath 1833. Se acha no deposito em Commissão do Instituto-Geographico do I. Ravenstein em Frankfurt no M. e no Instituto Scientifico e de Bellas Artes de Carl Ebner em Stuttgart.
(RATH, 1871, p. 12).

Após a viagem ao Suriname, ele regressou à Alemanha e deixou o mapa nas instituições citadas no texto. A data da feitura do mapa é 1833.

Confeccionou, também, os mapas de 1855 e 1868 da cidade de São Paulo, *Mappa da Imperial Cidade de São Paulo* e *Planta da Cidade de São Paulo*, respectivamente.

Em 1853, há um pedido do presidente da província, para que Rath execute um mapa da cidade e da província. Possivelmente, o mapa de 1855 foi confeccionado durante esse período e em cumprimento a esse pedido:

A presidência encarregou o Dr. Carlos Rath de levantar a planta da posição geographica das cidades e villas da província, bem como da direção das estradas estaduaes, dos rios e montanhas. É este um trabalho de urgente necessidade, e que muito auxiliará a administração nas vias de comunicação que tenha de emprender, ou melhorar. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1853, p. 14).

Carlos Rath iniciou sua atividade profissional na Alemanha, mais precisamente na Universidade de Tübingen, como naturalista e professor.

Fez estudos na área de ciências naturais, e viajou para o Suriname, onde estudou a flora e a fauna do país e confeccionou o mencionado *Mappa Relevo-Geographico da Collonia Suriname ou Goyana Hollandeza, explorado e levantado pelo Dr. Carlos Rath 1833*.

Retornando à Europa, começou a produzir os mapas em relevo, segundo método desenvolvido por ele. Esses mapas eram comercializados em Frankfurt.

Rath também construiu máquinas para as indústrias de tecelagem. Desenvolveu doze modelos diferentes de máquinas, que lhe renderam uma patente em 1841, que durou seis anos. Mais tarde, essa patente foi vendida para a cidade de Munique.

Essa prática de idealizar projetos mecânicos rendeu-lhe a ideia de produzir uma máquina para ser empregada na feitura de estradas, aqui em São Paulo. Não foram encontrados relatos de que o invento tenha dado certo, mas podemos verificar a integridade moral de Rath, frente ao cargo público que exercia:

Tendo pessoalmente dito á V. Exa. que desejava pôr em practica uma machina de minha invenção destinada a marcar de uma vez a extensão,

direção e declive de uma estrada qualquere, havendo-me V. Exa lembrado que lhe devia disso, parte official a fim de ver se seria possível fazer-se pela província as despesas que serão necessárias para a execução daquella minha descoberta, reflecti que seria mais conveniente fazer à minha custa, por que no caso de que não apresente o resultado esperado, ninguém se poderá queixar de mim, nem se dirão que, despendendo os dinheiros públicos em vans tentativas e, no caso contrário, será de tão evidente vantagem a minha máchina que espero que o governo não deixará de indemnizar-me convenientemente (APESP, 1853)⁴⁴.

Rath era conhecido como doutor, professor e engenheiro. É curioso o fato de empreender uma viagem para o Brasil e fixar residência, já que estava com uma profissão consolidada em seu país. Uma das hipóteses, levantada por Friedrich Sommer, estudioso da imigração alemã, é que teria sido financiado por comerciantes alemães interessados nas pedras preciosas e minerais brasileiros, com uma visão estritamente econômica.

Acredita-se, também, que a decisão de vir para o Brasil tenha relação com o fato de Rath ter ficado viúvo duas vezes. Na época em que veio para São Paulo, havia, na região do Rio Reno, um grande incentivo, por parte do governo, à emigração para o Brasil. Isso, possivelmente, foi mais um fator a impulsioná-lo para essa viagem.

Segundo documento de naturalização de Rath, ele teria quatro filhos:

Aos 11 do mês de julho de 1854, no Paço da Câmara Municipal desta Imperial Cidade de Sam Paulo, em virtude do Despacho da mesma Câmara de data de dez do corrente mês, compareceu o Dr. Frederico José Carlos Rath, e declarou que era natural da Alemanha, Reino de Württemberg, e nascido na Capital de Stuttgartem em 31 de março de 1802: que professava a Religião Cathólica Apostólica Romana e que pretende fixar seu domicílio no Brasil; que sendo casado duas vezes, hoje acha-se viúvo: que é condecorado com o habito da Imperial Ordem da Rosa por S.M.O. Imperador; que está empregado como Engenheiro em serviços desta Província de S. Paulo desde 1850 athe o presente: que possui quatro filhos legítimos, três homens e um do sexo feminino, todos presentemente no Reino da Alemanha. De quase todas as

⁴⁴APESP. Ofícios diversos da Capital, ordem 897, Caixa 102, Pasta 1, Ano 1853, doc. 23.

declarações supra apresentou documentos. E para constar assigna o presente Termo como o Snr. Presidente da Câmara Dr. Anacleto José Ribeiro Coutinho. Eu Antonio José Barbosa da Veiga., Secretario o escrevi. Coutinho Dr. Fried. José Carlos Rath
(Martius Staden, Certidão 002/2000,PH104, DAHMWS).

Para alguns autores, Rath teria vindo na década de 1830, contratado pela Inspetoria de Obras Públicas, para exercer a atividade de engenheiro de obras e, em 1839, já estava liderando equipes de trabalho em obras públicas. (CAMPOS, 2009).

Possivelmente, Rath veio somente em 1845, ano em que fez a expedição pelo interior da província de São Paulo e Paraná. Teria começado a trabalhar, como engenheiro de obras, na quinta comarca de São Paulo, em 1849.

Em 1845, estava efetivamente trabalhando para a província de São Paulo. Foi encomendado a ele um estudo detalhado dos aspectos geográficos e geológicos da região. Iniciou a pesquisa em 1845 e, ao término, escreveu *Fragmentos Geológicos e Geographicos Etc. - para a parte physica da estatística das Províncias de São Paulo e Paraná começada em 1845*.

Nesse estudo, descreveu com precisão científica os aspectos geográficos e geológicos das localidades, indicando qual seria a melhor localidade para se implantar uma colônia para alemães e suíços.

Rath foi uma figura importante para a colônia alemã, sendo liderança dentro da comunidade. Sempre trabalhou a favor do imigrante que se estabelecia em São Paulo:

O clima abaixo da serra, e acima do mar 1000 pés, é o mais favorável possível, para uma colônia de Allemães, ou Suissos, que podem formar ali um intermédio das comunicações entre a capital e Iguape, e até entre Sorocaba e Santos, e Itanhaem.

As experiências nos mostram que as terras a beira mar, a maneira de lavoura, clima, e a comedoria de peixes, mariscos e de arroz não convém a colonização européia, que é inteiramente incapaz de prosperar.

(RATH, 1845, p. 45).

Possivelmente, ele veio ao Brasil com alguns contatos importantes. O brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, figura muito influente da época, teria feito uma carta de recomendação, para que Rath fizesse sua expedição pelo interior do estado.

Igualmente, o imperador concedeu a Rath um documento, para que ele circulasse livremente pela província, para trabalhar em suas pesquisas científicas:

Para o Professor Carlos Rath

Porquanto manda Sua Majestade O Imperador, pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros que as Auctoridades Civis e Militares d'esta Província não ponham embaraço ou impedimento algum ao livre transito, durante a viagem scientifica que pelo interior da mesma Província vem fazer o Snr. Professor Carlos Rath, trazendo em sua companhia o Snr. Theodoro Klest, ambos alemaens, e que a estes se preste todo o favor e auxilio de que necessitarem. Portanto o Presidente da Província ordena a todas as Auctoridades Constituídas sob sua jurisdição a quem esta for apresentada, deixem livremente transitar os mencionados, Snrs Rath e Klest, e lhes prestem todo o favor e auxilio de que precisarem.

Palácio do Governo de São Paulo, 17 de janeiro de 1846 – Manuel da Fonseca Lima e Silva

(APESP - Livro de registro de passaportes – E0740).

Nesta expedição ao interior do estado, conheceu a siderúrgica de Ipanema, na região de Araçoiaba da Serra, onde trabalhavam muitos imigrantes alemães. Aí ele permaneceu, desenvolvendo estudos referentes à geologia e mineralogia da região. Durante essa viagem, montou uma coleção de cobras vivas.

Nesse percurso pelo interior e sul da província, foi a Itu, Piracicaba, Faxina, Vale do Ribeira, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, numa viagem de reconhecimento científico, demonstrando especial interesse pelas cavernas do Ribeira. Em 1854, esteve novamente na região do Vale do Ribeira, provavelmente com ordens

do governo, para fazer estudos de uma estrada de Iguape a Juquiá, que tinha relação com a colonização da região.

A partir da década de 1850, Rath fixou residência em São Paulo, não retornando mais à Alemanha. Em 1857, aparece no Almanaque Comercial de São Paulo, como engenheiro de obras. Figurava ao lado de José Porfírio de Lima e do também alemão Hermann Gunther.

Rath morava no bairro da Glória, perto do Largo da Pólvora, em um beco chamado Beco do Rath, hoje Rua Américo de Campos. Em sua casa, além de promover reuniões recreativas dos alemães, guardava as coleções científicas, fruto de suas expedições.

Em 1874, Dom Pedro II visitou a casa do engenheiro, para renovar a antiga amizade e conhecer o Museu Rath. Esse material colecionado por Rath foi a base inicial para o Museu Paulista (SOMMER, 1950).

Também foi muito procurado pela população como médico, já que era um profundo conhecedor das plantas medicinais. Era tido como homeopata. Dizia que não era médico, apesar de conhecer as doenças e como curá-las. No Registro de Sepultamentos, há vários atestados de óbito em que se vê a assinatura do Dr. Rath. (informação verbal)⁴⁵.

Em 1853, foi considerado pela população o melhor médico da província. Em sua casa, mantinha um laboratório, onde elaborava remédios a partir de plantas.

Durante suas viagens de reconhecimento científico pelo interior do estado e sul do país, sempre mandava relatórios ao governo da província. Quando retornou a São

⁴⁵Informação colhida no Instituto Martius Staden, a partir de depoimento de Marlies Schulze.

Paulo, em 1849, organizou todos esses relatórios, feitos em alemão. Esse material foi todo perdido na inundação do Rio Anhangabaú, ocorrida em 1850.

Alguns relatórios tinham ficado em Curitiba, na casa de um amigo, ele retornou àquela cidade para resgatá-los. Foi o único material que sobrou.

Os conhecimentos que acumulava sobre aspectos naturais e geológicos faziam dele um engenheiro com uma visão ampla das possibilidades naturais dos terrenos, dos regimes de ventos e do controle de doenças. Esses saberes faziam de Rath uma personalidade fundamental, dentro do panorama de obras da cidade e da província. Podemos afirmar que o ecletismo cultural de Carlos Rath beneficiou o desenvolvimento urbano de São Paulo, no século XIX, direcionando o setor de obras em relação ao abastecimento de água, na construção de estradas e na escolha dos melhores locais para implantação dos serviços públicos, tais como o cemitério e o mercado.

Podemos afirmar ainda que, entre tantas obras que projetou e fiscalizou, Rath teve importante papel na manutenção e direção da Estrada da Maioridade e no abastecimento de água da capital. Podemos destacar também a já mencionada confecção dos mapas de 1855 e 1868, *Mappa da Imperial Cidade de São Paulo* e *Planta da Cidade de São Paulo*, respectivamente.

Em 1855, quando a Câmara finalmente se decidiu pela construção do primeiro cemitério da cidade, Rath foi a pessoa que deu o parecer final sobre o local mais adequado. Depois de algumas discussões e protestos de moradores, escolheu o alto da Consolação para sua implantação.⁴⁶ A partir de um estudo da região, levando em consideração o tipo de solo e os ventos, verificou que o local apresentava solo

⁴⁶Originalmente, pensou-se em construir o primeiro cemitério no Campo Redondo. Rath atentou para a questão do regime de ventos, inadequado para a instalação do cemitério naquela região.

adequado para inumação dos cadáveres, e que os ventos pouco sopravam para cidade, o que evitaria a propagação dos *miasmas*, oriundo da putrefação dos corpos. A teoria miasmática era aceita até então. Acreditava-se que o mau cheiro oriundo de material orgânico em putrefação propagava o *miasma*, responsável pelas doenças.

Em 1858, Rath esteve à frente da construção do Cemitério da Consolação, fruto de sua luta pela conscientização da população e do poder público do grande prejuízo causado pelos enterramentos feitos nas igrejas e em seus adros. O terreno onde se construiu o cemitério foi doado pela Marquesa de Santos, tendo sua lápide em local destacado, próximo à capela.

Em 1856, Rath publicou o documento *Memória sobre os cemitérios e o uso de enterrar nas Igrejas e suas origens*, onde expõem a situação e a gravidade de se promover os enterramentos no interior dos templos.

Na década de 1850, o número de imigrantes alemães de culto protestante era representativo na cidade. O presidente da província, no ano de 1855, já questionava a construção de um cemitério para atender a essa população:

Existindo nesta Capital grande número de protestantes, que não podem ser enterrados no cemitério destinado para os Catholicos, julgo necessário que se edifique para o enterramento d'elles um pequeno cemitério na proximidade do que a Câmara está mandando construir, cuja despesa é calculada em 500\$rs.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 52).

Rath esteve envolvido também na construção do cemitério dos protestantes, como vemos no documento a seguir:

Ilmo Snr. Dr. Carlos Rath

A Câmara Municipal d'esta Imperial Cidade, a quem foi presente o seu officio de 19 de fevereiro findo, sobre a criação de Cemitério para os Protestantes, e os compromissos a que se propõem [...] aformoseamento do dito cemitério, erigindo sua Capella, a fazer os orçamentos necessários a sua custa, ficando sujeito a taxa e regulamento do Cemitério geral; esta câmara em resposta, tem a significar-lhe, que aceita a offerta que faz, e desde já tem ordenado a arrematação das taipas do dito Cemitério junto ao actual, e logo que esteja prompta lhe será comunicado.

Deos Guarde a Vsa.

Paço da Câmara Municipal de São Paulo, 3 de março de 1859

Luiz Antonio de Barros - presidente

Joaquim Leite – secretário

(APESP, 1859).

Rath trabalhou também na feitura e manutenção de projetos referentes ao abastecimento de água. Em algumas situações, teve de intervir, para que os terrenos onde existiam as vertentes, tanques ou encanamentos de água potável fossem protegidos. Muitos desses terrenos eram arrendados e serviam de pastos de animais, que bebiam das águas que seriam utilizadas pela população.

Chegou a elaborar um estudo sobre os recursos hídricos de São Paulo, o qual chamou de *Dissertação sobre as águas*. Apesar de bastante genérico para os dias de hoje, o estudo norteou as autoridades públicas na implantação e manutenção do sistema na época.

A águas pluviais, as dos rios, das fontes ou vertentes contém em geral os seguintes materiais, dissolvidos ou incorporados em maior ou menor porção. Azol, oxigenium, carbonium e corpos sólidos como chlonnatrium (sal de cozinha), carbonato e sulfato de cal, indício de alguns natronatos ou sais nítricos e muriáticos, e matérias orgânicas e terra siliciosa, argilosa, etc. Por esses motivos as nossas águas não contém partes estranhas e prejudiciais à saúde.

As pequenas porções de gases ou sais em nada prejudicam a água potável para os usos gerais da economia, pelo contrário, alguns desses materiais em porções diminutas dão-lhe preferência para muitos usos, e até para beber em consequência do gosto agradável que esses sais lhe dão.

(RATH *apud* SANT`ANNA, 2007, p. 190)

Os problemas referentes ao abastecimento de água eram constantes na documentação oficial da época. Em 1855, o encanamento da cidade foi todo trocado por canos de ferro. Não se verificou, porém, melhora na vazão da água em função do material empregado, o que desgostou muito o presidente da província, pois esperava-se que a substituição do encanamento resolvesse o problema. Verificou-se, então, que as vertentes de água eram insuficientes para a população crescente.

Os cálculos dos engenheiros mostram, que a Capital precisa de 80 mil medidas de água por dia, e que todos os chafarizes apenas fornecem 15 mil.

O resto portanto da água indispensável é fornecida pelo rio Tamanduatehy, e conseqüentemente cumpre-vos ver como se poderá livrar uma grande parte da população da necessidade de recorrer as águas impuras desse rio, que recebe uma grande parte das imundícies da Capital e cujas margens pantanosas entretêm essa impureza, e lhe dão muitas vezes um caráter pernicioso.
(Relatório Provincial, 1855, p. 33).

Em 1852, o relatório feito pela comissão de engenheiros, à qual pertencia o engenheiro Bresser, permitiu verificar que a única maneira de abastecer de forma conveniente a cidade era trazer água da serra da Cantareira, e que as águas vindas da vertente do Pacaembu não seriam a solução para o problema. Porém, devido ao alto preço desta empreitada, as atenções naquele momento se voltaram para o rio Tamanduateí:

Receio, Senhores, de fallar em matéria, que não é de minha profissão. Permitti porém, que vos declare a opinião, que tenho de que deveis cuidar do dessecamento da várzea do rio Tamanduatehy, e de dar ao leito desse rio uma largura e profundidade convenientes, assim como estabelecer em sua margem esquerda uma rua convenientemente aterrada, que torne possível o emprego de medidas, que tendão a expurgar as suas águas das imundícies, que recebe actualmente.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 33)

Carlos Rath ficou encarregado de mais essa obra, a canalização do rio Tamanduateí, em 1856. Além de obras de vulto como essa, Rath era responsável por pequenos reparos no sistema de abastecimento de água. Em 1855, reparou, mediante pequena despesa, o rego que conduzia água para o tanque do Jardim Público da Luz.⁴⁷ No mesmo ano, Rath dirigiu a obra de dessecamento do tanque do Zuniga, acabando com as águas estagnadas, foco de doenças. No ano de 1859, Rath elaborou um orçamento para o aproveitamento de toda a água fornecida pelos tanques. Concluiu que havia muita perda decorrente de erros nas bitolas dos canos.

No começo da década de 60, elaborou uma detalhada proposta para a construção de chafarizes, visando a distribuição das águas no Largo da Cadeia, do Carmo, da Sé, de São Francisco e de São Bento, contando com uma distribuição de 100 mil medidas de água diárias à população (SIRIANI, 2003).

Além do abastecimento de água, Rath dirigiu muitas obras de estradas na província e de reparo de ruas na capital. Em 1855 esteve à frente do conserto da Rua da Glória, importante acesso para o litoral, início da estrada de Santos. Utilizou operários alemães e portugueses nesta empreitada⁴⁸. Neste ano, ainda, abriu a Rua Formosa.

Com relação às estradas, Rath desenvolveu importante papel no comando das obras de várias estradas da província, com destaque para a estrada da Maioridade, que era a mais importante.

Em 1856, Carlos Rath elaborou um extenso relatório, detalhando todas as dificuldades relativas a essa obra, desde a difícil relação com os colonos alemães, até

⁴⁷Relatório Provincial, 1855, p.21

⁴⁸Relatório Provincial, 1855, p.29

as já citadas dificuldades naturais. Além da questão técnica, havia a questão financeira; era uma obra onerosa para os cofres públicos, e o dinheiro das barreiras era insuficiente para bancar uma obra deste porte.

Cabe aqui citar o relatório expedido por Rath, na ocasião de sua demissão. É um documento extenso, mas que ilustra vários aspectos abordados na pesquisa: a mão de obra alemã, a relação com os colonos, o fluxo intenso em decorrência do comércio, e as qualidades profissionais que fizeram de Rath uma figura importante dentro do panorama da cidade na época.

Iremos transcrever o documento na íntegra e faremos algumas intervenções, para destacar pontos relevantes:

Illmo Exmo Senr.

Comprehando as dificuldades, as responsabilidades e os mil desgostos com que tem de lutar, perante a Vsa Excía e o publico, um empregado como o Administrador de uma estrada tal como da Capital a Santos, ainda se reúnem a maior parte das ramificações das estradas em uma só, e pela qual passarão mensalmente cinco mil bestas e quatro centos carros de eixo móvel carregados, uma estrada que tem porte de onze legoas da Capital a Santos e mais sete léguas na ramificação de Mogy das Cruzes [...]

Segundo as considerações de Rath, o fluxo da estrada que ligava São Paulo a Santos era no mínimo impressionante. Cinco mil bestas e 400 carros de eixo móvel, mensalmente, davam uma média de 166 bestas e 13 carros por dia, um fluxo intenso de mercadorias. Continuemos o documento:

[...] uma estrada que se acha na maior parte n'uma posição geographica e phisica tão imprópria para facturas de estradas, por causa das chuvas sem fim, que deixão somente alguns mezes para empregal-a e para trabalhar n'ella, com toda força; de uma formação geológica e “geognostica” com terras argilosas, como o “vulgo” diz podres e pantanosas, sem se achar em grandes distancias pedras próprias para

este mister, uma estrada que se divide em 2 legoas cuberta na mor parte da área de cascalho de rio, “plaino” e sujeito de inundações; légua e meia tem uma serra sujeita a desmoronamento e das águas extraordinárias que se despejão sobre a serra, hoje uma grande parte macadamizada que se estende até o córrego fundo uma legoa para cá do cume da serra, uma legoa e meia sendo ainda calçada – amaldiçoada por todos os viandantes, o inspector que não sabe fazer uma estrada, “segura” de outra maneira tendo pedras na mão; - uma legoa e meia se achão as calçadas estivadas não menos maldiçoadas pelos viandantes; - quatro legoas se achava a estrada cavada e o solo com a terra natal sem esgottos lateraes sem correcção no magistral, sem abaulamento e só em algumas partes, indispensáveis, cuberta de cascalhos que se achão pertos; mais a legoas no ramo de “Mirim” é a estrada sem grande benefício; uma estrada que tem de cuidar e sellar, uma ponte de ferro, com pilares de pedra; três ponte de pilares de pedra e cubertas de pranchões, uma ponte grande com pilares de pedra e cuberta com telhado; cento e duas pontes e pontilhões; setenta e cinco regos cubertos, vinte oito transitórios, quase todos cuberto de pranchões e vigotas e outras com capas de pedra, mais um grande número de boeiros calçados de pedras que arrancão diariamente os carros de eixo moveis; mais três pontes na ramificação de Mogy. Uma administração que tem de zelar e concertar grandes prédios, ranchos e armazéns, pastos e Mattos, aonde certa gente esperta apossarão-se pouco a pouco dos pastos reservados aos tropeiros e até os pastos terrenos e Mattos da fazenda da administração, que elles cercão mais e mais como já fiz ver por mais vezes nos meus relatórios; Basta ser zeloso para criar inimigos, tendo mais a casa do antigo contracto e o rancho grande dos tropeiros no Cubatão; rancho da ponte do Casqueiro; rancho grande de Santos; na serra, o rancho do meio e da Boa Vista, no cume e por diante o ranchinho no arraial, rancho no Rio das Pedras; os ranchos de “Bangala”, da Ferraria; do rio pequeno; do rio grande, do ponto alto; do rio os Couros; casa da administração com armazém e ranchos em “S. Bernardo. [...]

Rath descreve com exatidão as características naturais do local, demonstrando seus conhecimentos sobre os aspectos geológicos e geográficos. É importante notar a referência à atividade dos tropeiros e das instalações a eles destinadas, bem como a grande quantidade de edificações e serviços que havia na serra.

[...] Uma administração que se acha obrigada a trabalhar com grande número de collonos estrangeiros não sendo muitos d'elles propriamente trabalhadores de estradas e acostumados a este mister, posem na maior parte marinheiros hamburgueses, alfaiates, músicos, sapateiros,

pintores, boticários, barbeiros, curtidores, louceiros, carpinteiros de carros, constructores de moinhos, muitos deles vadios de profissão, idiotas, inválidos, sendo alguns até criminosos e desordenados e ébrios. Com um pessoal para a inspecção despropositado, constando de 6 inspectores, quatro viceinspectores três interpretes e apontadores que receberão há poucos mezes passados quase um conto de reis e hoje oito centos e cincoenta e dois mil reis ao mez. Que são estes inspectores? A excepção de dous moços habis, Wieland e Hachle que são engenheiros e um Riemam que é somente practico os outros são homens que se pode substituir a qualquer hora por dois feitores que recebem 36 até 60 por mensaes e são satisfeitos com o lugar nos ranchos que tem! Sem exigirem casas bem agasalhadas, pastos para os cavallo e outras exigências tollas. Entre os últimos teve sujeitos não só inhabis como infames que procurarão sempre de lesar a caixa provincial ou os mesmos trabalhadores seus subordinados, um destes sahiu mesmo da cadeia antes de se ter embarcado para cá, um outro foi um homem que andava com um realejo nas praças e povoações recebeu a sua mulher na porta da casa de correcção aonde esteve, por motivos de roubo e este mesmo fez tantas velhacarias em Ubatuba e Constituição leisando a caixa provincial ou Administrador dos trabalhos e outras pessoas. Um outro que procurou falsificar os pontos, roubou lenha preparada para a carvoaria, é relaxado sem pratica, nem theoria; felizmente estes três sahirão fora do serviço, porem ainda existem espertalhões. [...]

Ao referir-se aos trabalhadores, Rath cita diversos profissionais de áreas distintas trabalhando na construção da estrada. Muitos vieram para trabalhar nas estradas e em obras públicas, mas sem qualificação para o trabalho que exerciam. Vinham na esperança de uma vida melhor mesmo exercendo funções para as quais não tinham nenhuma aptidão.

Voltando ao documento de Rath, ele aponta os colonos como uma praga, uma quadrilha de malfeitores. Percebe-se, neste trecho, o grande desgosto que estava sendo para Rath a administração da estrada:

[...] Compreendendo mais que esses colonos são classificados como se “ouve” na Assembleia Provincial, nas folhas publicas e em geral como uma praga, uma pandilha de vadios e bebados SEM EXCEPÇÃO! Condenando uma nação inteira, com um tão baixo e degradante juízo, carregando um Administrador que luta com tantas difficuldades, desgostos, sem lucro correspondente, sendo insultado por meo da

imprensa com uma injustiça por ignorância, com calúnias e injurias por pessoas de character ordinário e invejas porque o escriptor pertence uma família, que é inimiga de todos os Administradores d'esta estrada, quanto não pertencem a ella; quando nem a nação allemã nem o Administrador tem culpa de que os commissários encarregados pela província escolheram Suíça, Prússia, Saxônia e Hamburgo, na mor parte, gente inhabil para este serviço de estradas a até mandassem uma escória de lá, sem ella seria sua chegada no Porto de Santos examinada para serem escolhidos os bons e rejeitados os mãos! Um illustre antecessor meu, previu todas essas cousas, e pediu sua demissão.

Muitos d'estes allemaes sahirão, pagando suas dividas ou evadirão-se, porem muitos ainda ficarão e achão se os de Ubatuba, São Pedro, São Paulo e Constituição reunidos debaixo da minha administração, em quanto dos Portugueses só restão dous inspectores e 100 por mensaes e 5 trabalhadores por meu cargo; os outros pela mor parte evadirão se e poucos pagarão suas passagens. [...]

Como se vê, havia neste momento o incentivo do governo para a vinda do colono, que deveria pagar a passagem de vinda da Alemanha com seu trabalho. Muitos se evadiram para a capital, exercendo suas profissões de origem, ou mesmo trabalhando na construção civil.

[...] Muitos allemaes ainda pretendem sahir e pagar a sua passagem porem Vsa. Excia sabe que já à 4 mezes, pediu se a Contadoria Provincial, que defie a conta corrente, porém até hoje não se affectuou este peditório e muitos tem já tem sahido sem saber quanto devião.

Quando não são sufficientes os meios decretados pela Assembleia Provincial não é culpa minha, de não se ter lido o relatório que mandei com alguns orçamentos no 1º de janeiro e não se attender que reunidas as turmas do encanamento das aguas da Cidade e da Constituição necessariamente crescerião as fêrias.

Lutando com as difficuldades que ficão expostas e não me occorrendo meio de memorial – as pedi a Vsa Exa a minha demissão de um emprego em que sou censurado pelas despezas que mensalmente se faz com a estrada a meu cargo.

Vsa Exa recusou darm'-a naturalmente por estar convencido que essas despezas são inevitáveis com o pessoal que possui a estrada e seus inúteis inspectores; como porem nem por isso diminuem as censuras, julguei do meu dever apresentar a Vsa Excia o incluso quadro em que fica claramente demonstrada a despeza mensal e annual que inevitavelmente se fará com a estrada sob minha Administração uma vez que n'ella se conserva o mesmo pessoal que actualmente existe.

“Se” verificar os serviços propriamente da estrada que se executou no tempo da minha administração como são classificadas, qual o

inspector as dirigiu e conforme se achão declaradas nos mappas descriptivos que mandei a Vsa Excia de 15 em 15 dias e no mappa geodesio que se acha junto no meu relatório de 1º de janeiro, a. c. que se relata o estado da estrada e os Prédios da Administração minuciosamente Vsa Excia mesmo ou uma comissão com estes documentos na mão se acha habilitada de verificar ser feito que diz ou não, e me fazer justiça: Não tenho modo de temer.

Se Va. Exa determinar de despedir todos os camaradas brasileiros com seus feitores e suficientes carros diminue se 2:408#135 mensalmente na feria; Porem o serviço parece muito. Os allemaes não são fazilmente para se mudar, elles não servem para serviços no matto e outros misteres; com os camaradas faz e faria infalivelmente por mais e a menos a quantidade de 8:928# conforme os números dos dias de trabalho, que depende de tempo.

Deus guarde Va Exa Cubatão 16 de setembro 1856
Ilmo Exmo Snr Dr Antonio Roberto d'Almeida
Vice presidente d'esta Província"

Carlos Rath
(APESP, 1856)⁴⁹.

Os alemães não serviam para trabalhar no mato, segundo Rath. Conforme ele mesmo declara, os profissionais que trabalhavam na estrada tinham, na verdade, profissões urbanas.

Não se pode, todavia, generalizar a atuação da mão de obra alemã, até porque percebe-se o quanto Rath estava desgostoso com o serviço de administrador da estrada, e como foi esse o tom adotado por ele em todo o relatório.

Porém as reclamações relativas ao custo da mão de obra e à conduta dos alemães aparecem já na primeira leva que veio para trabalhar na estrada de Cubatão, na expedição de João Bloem:

Em quanto eu sentia o maior dissabor por ver que tam grandes sommas se despendiam assim tam inutilmente (de facto os trabalhos e melhoramentos da estrada não appareião), chegava-me a noticia de que uma sublevação d'uma dúzia d'elles no Cubatão punha em risco a vida do Director e d'outros, e em sobre-salto a todos. Na mesma

⁴⁹APESP, obras públicas, ano 1856-1857, cx. 15, ordem 5152.

ocasião chegavam-me amargas queixas do Inspector da estrada do Coritiba de que não sabia avir-se com os poucos, que para lá forão, que erão todos revoltosos, que não entendião a língua do paiz á excepção d'um que por desgraça era o mais revolucionário, e que servindo d'interprete aos outros, tinha em sua mão o exasperal-os, transmittindo-lhes da parte dos nossos aquillo que lhe parecia. Perguntava-me se deveria fazer de pedra e cal uma caza commodas no meio da estrada, e como é que havia de ministrar-lhes precisamente o sustento que elles requerião, fundando-se para tudo isso em artigos expressos do contracto. Queixava-se do pouco que elles trabalhavão, ao mesmo passo que não tinha mais de quem lançar mão, porque os nacionais, que até alli contentavão-se com um módico jornal, já não querião menos do que se dava a elles allegando que o seu trabalho era muito preferível ao d'elles, o que era verdade.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p. 10).

Vemos que o contrato firmado pelo governo com os alemães previa um valor do jornal trabalhado superior ao pago aos nacionais, e que a província, nesse momento, carecia de mão de obra para construção civil. O incremento dado às obras públicas obrigou o governo da província a contratar mão de obra estrangeira.

Durante o período de abrangência desta pesquisa, 1820 a 1860, a estrada de Cubatão esteve em obras, sendo que, durante esse tempo, foi administrada por dois engenheiros alemães, Bresser e Rath. Falaremos da administração de Bresser e das dificuldades enfrentadas, frente à tão grandiosa obra da estrada da Maioridade.

Os conhecimentos de Rath nas áreas de ciências naturais e geologia, demonstrados em seu relatório sobre a estrada de Santos, já citado, faziam dele um engenheiro com uma visão muito mais ampla da cidade. Ao fazer um projeto para um determinado edifício público, analisava os aspectos geológicos, o tipo de solo, os ventos, sempre pautado nas questões relacionadas à saúde pública. Todo o conhecimento que tinha referente às águas e ao potencial hídrico faziam de Rath um consultor permanente da província nesse quesito.

Após ampla atuação dentro do setor de obras, Rath veio a falecer na capital, em 1876.

O Dr. José Bonifácio de Andrada escreve uma nota ao Imperador, referente ao falecimento do Dr. Rath:

Outubro de 1877
A sua Majestade o Imperador
(artigo escripto e publicado pelo Dr. José Bonifácio de Andrada)

O insigne geógrafo e naturalista Carlos Rath, já octogenário informou aquelle presidente em officio, parcialmente publicado, que dezenas de contos da Província erão desviados das obras públicas, designando nomeada e circunstanciadamente os autores ou responsáveis por esses extravios intencionaes. Ao abalar as columnas do majestoso templo da política. Soffreu o castigo legal justo em todos os sentidos: foi demittido. Viu-se Rath sorprendido pela pobreza; não pode resistir a tamanho golpe; succumbindo dentro de um mez. Athé aqui entretanto ouvimos a voz da justiça e presenciemos seu fatal poder.

Resta nos porém um pezar, V.Excelência, ainda em sua viagem ultima à Província de São Paulo, honrou a velhice deste culto das sciencias, visitando e animando-o em seus trabalhos; hoje em sua volta encontrará a lembrança de uma vida que só pertence a história, das amarguras que precederão à sua morte. Compartilhamos os ternos sentimentos despontados por esse melancholico successo.
(JORNAL DO COMÉRCIO, 1877).

Carlos Rath deixou seu legado ao filho Daniel Rath, que chegou ao Brasil dez anos após a vinda do pai. Daniel trabalhou também no setor de obras, dedicou-se ao estudo da engenharia, mas não chegou a se formar. Assim que chegou ao Brasil, em 1855, acompanhava o pai nas expedições que fazia a serviço da província. Em 1856, foi designado pelo presidente da província para ocupar o cargo de ajudante da estrada de rodagem São Paulo-Santos, administrada por Carlos Rath.

Trabalhou com obras e depois dedicou-se ao ramo comercial. Montou alguns negócios, porém não prosperou nesse ramo de atividade.

Em 1871, achando-se sem trabalho, obteve o cargo de desenhista da Inspetoria Geral de Obras Públicas, por intermédio de Carlos Rath, então engenheiro da província. Chegou a engenheiro fiscal de grandes obras. Elaborou um mapa geográfico da província, que foi concluído em 1882.

Manteve-se no setor de obras até 1890, ano em que se aposentou. Gozava de respeito e prestígio entre seus iguais, tendo herdado do pai a inteligência e a nobreza de caráter.

II. 2. 2 - Carlos Abrão Bresser (1804-1856)

Handwritten signature of Carlos Abrão Bresser, reading "C. A. Bresser" followed by a horizontal line and "Engenheiro civil".

Fig.19: Carl Abraham Bresser

Carlos Bresser veio para São Paulo em 1838, para projetar, fazer orçamentos e dirigir a construção da estrada de Santos. Tinha um contrato de cinco anos. (ANEXO 9).

Desembarcou do navio *Clementina*, com 34 anos de idade. Até então, exercera a profissão de agrimensor na pequena Krefeld, na Prússia, sua cidade natal. Chegou ao Brasil com uma carta de recomendação do prefeito de Krefeld, para ser entregue ao presidente da província de São Paulo. (ANEXO 9).

Ao pesquisar a documentação oficial dos primeiros anos da década de 40, foi possível detectar alguns traços da personalidade de Bresser. Aparentemente, ele tinha uma personalidade forte, algumas vezes tinha problemas com os funcionários e inspetores de suas obras. Foi acusado de proteger seus conterrâneos e de privilegiá-los na escolha de trabalhadores. Ao mesmo tempo, era considerado muito esperto para os negócios.

“De Bresser, segundo depoimento posterior de seu neto Gustavo Augusto, dizia-se que ‘não era judeu, mas tinha a esperteza deles’.” (UNZELTE, 1997).

Além da administração e execução do projeto da estrada de Cubatão, Bresser ficou responsável também pela factura de uma estrada que ligasse São Paulo a Jundiaí.⁵⁰

Em 11 de março de 1840, renovou-se o contrato de Bresser com a província, e também dos quarenta operários alemães, considerados bons e de boa conduta.⁵¹

Já no ano de 1841, o trabalho de Bresser na administração da estrada de Santos não agradou, assim como o de alguns dos alemães contratados por Bloem para

⁵⁰ Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1840, p. 24.

⁵¹ Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1840, p. 13.

executar o serviço. O presidente responsabiliza Bresser pelos erros na confecção da estrada.

Vou agora occupar-vos d'um objecto da maior importância para a Província, e principiando pela estrada de Santos, tenho d'informar-vos que toda a extensão entre esta e aquella Cidade acha-se em bom estado, e que para encurtal-a, e melhorar de assento em alguns logares, mandei examinar alguns talhos que parecião prometter estas duas vantagens. Temos constantemente desejado ter uma estrada de carros na serra de Cubatão, e vós haveis constantemente consignado os fundos necessários para esta importante obra. Alguns trabalhos principiarão-se com esse fim; porém tenho o desprazer de affirmar-vos que foi tudo perdido; pois que parece, e é na realidade espantoso que se incetasse uma obra de tal valor sem os mais cautelosos exames, e determinação d'um plano, pelo qual se fixasse o máximo, e mínimo da inclinação que devia ter a estrada, e que a esmo se fosse seguindo a direcção da estrada velha, ficando a nova em algumas partes muito mais íngreme: e em uma palavra, sem saber-se onde devia sahir no Pico da Serra; e se a estrada, indo d'esta Capital, não ficaria muito peor que a antiga como parece. Informado d'isto fui examinar occultamente aquella obra, levando em minha companhia o Sargento-mor João Bloém, vantajosamente conhecido pelos bons serviços que tem prestado na direcção da Fabrica de ferro do Ypanema, e o resultado d'esta exame foi a convicção de que era impossível effectuar-se a estrada projectada pela direcção que parecia adoptada pela orla da estrada velha; por conseguinta mandei que não se continuassem mais aquelles trabalhos, já suspensos quando entrei para a Administração, podendo-se dizer não perdidos de 46:000\$rs., que se gastou no anno financeiro passado, só o que se empregou na conservação da estrada, e o importe dos jornaes dos Alemães engajados. [...] Sendo o Engenheiro Bresser o Director d'aquella estrada, e cabendo-lhe em grande parte a responsabilidade dos erros indisculpáveis que presidirão a sua confecção, não devo occultar-vos que não o julgo apto para dirigir a factura da nova estrada que se tiver de emprender a vista do resultado definitivo das explorações e exames.

(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1841, p. 25).

Os ânimos dos presidentes eram instáveis. No ano de 1840, o presidente da província faz elogios rasgados a Bresser, e diz que ele não deveria ficar somente com a obra da estrada de Cubatão. Fala também da necessidade de se criar na província uma diretoria de obras públicas, e que nela trabalhassem engenheiros competentes e talvez vindos da Europa. Isso parecia emergencial naquele momento:

[...] Estes engenheiros comtudo não deverião ligar-se a certo gênero de serviço determinado somente; elles estariam á disposição do Governo para as muitas e variadas diligencias de sua profissão, que diariamente se fazem de mister. Um temos nós já no paiz, cujos talentos e habilidade estão (por assim dizer) desperdiçando-se n'um emprego, que em summa reduz-se a feitorizar trabalhos, e que podiam ser muito mais utilmente empregados em exames e explorações feitas segundo o rigor da sciencia. Fallo do hábil Director Bresser, a quem acabo de empregar com fructo na abertura da picada pela reta d'esta Cidade a Jundiahy. [...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1840, p. 12).

Um dos problemas enfrentados pelo governo, em relação às obras públicas, era a falta de conhecimento, por parte do presidente da província, do que estava sendo feito no setor de obras. A desinformação era fruto da falta de uma estrutura de fiscalização das mesmas. Isso se percebe no tom queixoso que os presidentes utilizavam, quando falavam da falta de supervisão eficaz nesse setor, e do grau de dificuldade para administrar o setor de obras na província, dada a falta de fiscais, engenheiros e divisas necessárias para tais fins.

Em 1842, quem assumiu as obras da estrada, no lugar de Bresser, foi José Jacques da Costa Ourique, engenheiro que esteve presente nas obras da província por muitos anos ainda. A administração da estrada, naquele momento, era de Silva Bueno.

Depois de afastado da administração da estrada e com o contrato renovado, Bresser fez um estudo para sanar a questão das águas estagnadas do rio Tamanduateí, apresentando uma planta com suas sugestões.⁵²

Alguns documentos do período, que estão no Arquivo do Estado, mostram a intensa atuação de Bresser, como engenheiro contratado pela província para serviços

⁵²Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1842, p. 39.

variados, relacionados às obras dentro da cidade de São Paulo e em toda a província, bem como à execução de estradas.

Relação das Comissões e Cargos do Engenheiro C. A. Bresser, exigida pelo Exmo. Governador em portaria datada de 29 de julho de 1844
 Natureza das comissões
 1º Exame sobre a direcção da Estrada projectada de Vila de Atibaia e Jacarehy
 2º Direcção da construção da Ponte Grande de Sta. Anna desta cidade
 3º Exame da picada para huma Estrada de Jundiahy à esta cidade
 4º NB. Além destas comissões, tenho mais a meo cargo a obrigação de inspecionar as estradas por onde transitar.
 São Paulo, 3 de agosto de 1844.

Entre as obras já citadas, podemos incluir também a construção da Ponte do Carmo, retificação do curso do Rio Tietê e traçado de São Paulo para o serviço de gás, estudo que se encontra no Museu Paulista. O primeiro matadouro municipal feito em taipa, que ficava no bairro da Liberdade, foi obra de Bresser.

É também de autoria de Bresser, o *Mappa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios*, executado entre 1844 e 1847, e a *Planta da Cidade de São Paulo*, em 1841. Ele dirigiu também a construção da Ponte Grande de Santana. Segue em anexo o documento original referente a essa obra, constante no acervo digitalizado do Arquivo do Estado. (ANEXO 10).

Bresser projetava e fiscalizava obras. Havia a figura do inspetor, que acompanhava a execução da obra

Exmo Sr.

Como pararão os trabalhos da caza de Correição (que de certo hé por enquanto), por isso o inspector da Thesouraria me descontou quarenta e tantos réis desde 25 de maio, de sorte que são 25\$000 do meu ordenado mensal, portanto, peço a V. Exa. que de providência a isto, por que o meu trabalho é mais scientifico do que physico, e além disto o trabalho da Correição parou, contudo eu sempre tenho que fazer os riscos e as medições do caminho que vai para Atibaia, em que expus a minha saúde!!! E a carta que remetto incluso é para V. Exa. bem poder

ver o fructo de meu trabalho, e também que não sou como hum jornaleiro que, tendo acabado seo trabalho physico, vai para a sua caza descansar. Porém, eu não posso fazer isso por que hé sempre preciso que faça o cálculo de qualquer obra e prever qualquer obstáculo que possa haver em qualquer tempo, além disso quando o trabalhador principia a trabalhar, já o architeto pode ter acabado todo o seu trabalho, portanto não pode estar debaixo da categoria de trabalhador, e como faltasse até o presente de gentes capazes para dirigir esta obra, por isso ainda foi preciso eu dirigir especialmente a dita obra. Eu tenho os afazeres acima ditos, com os quaes fiz mais despezas e há um trabalho extraordinário e penozo, portanto peço a V. Exa. que se digne a ver a fim de que se não me desconte os ditos 25\$000 mensaes, e que se restitua a quantia que se me descontou desde 25 de maio.

Deus Guarde Vossa Excelência
São Paulo, 8 de junho de 1842
Carlos Abrão Bresser

(APESP, 1842)⁵³

Bresser, como engenheiro contratado pela província, tinha também o encargo de fiscalizar obras que porventura tivessem irregularidades. Em 1844, deu um parecer a respeito da obra de uma ponte que estava sendo feita em Sorocaba. Segundo ele, os trabalhos estavam mal conduzidos. As madeiras estavam expostas ao tempo, e as pedras haviam sido trazidas de outra localidade, sendo que havia uma pedreira próxima, o que acarretou aumento do custo da obra. O projeto em si continha erros grosseiros, como a pouca altura da ponte. Em tempos de cheia, o rio alcançaria o madeiramento.⁵⁴

No mesmo ano, depois de elaborar um relatório detalhadíssimo, dá parecer favorável à estrada de Paranapanema, que estava sendo construída entre os municípios de Itapeva e Xiririca.⁵⁵

⁵³APESP, Ofícios Diversos da Capital, Ordem 884, cx. 89, pasta 02, doc. n.º 42, ano 1842.

⁵⁴Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1844, p. 29.

⁵⁵Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1844, p. 31.

Fazia também projetos menores, como o desenho para o gradil do Jardim Público. O documento original do memorial descritivo desta obra, pertence ao acervo digitalizado do Arquivo do Estado de São Paulo. (ANEXOS 11 E 12).

Em 1852, Bresser foi encarregado, juntamente com os engenheiros José Monteiro e Hermann Bastide, da 5ª seção de obras da província, que compreendia a “capital e seus subúrbios até a distância de uma légua”. Nessa ocasião, ficou encarregado da construção do matadouro:

O novo matadouro acha-se em execução conforme o plano do Engenheiro C. A. Bresser: arrematado pelo Francez Achilles Martens d'Estadens, que algumas outras obras publicas tem feito com pericia, e perfeição da arte, esse edificio já chegou ao ponto de receber o telhado, e em breve, talvez dentro de dous mezes, será concluído: parece que em geral se reprova, como funesta à salubridade da capital, a situação da nova construção.
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1852, p. 50).

O presidente da província não dá mais detalhes a respeito da rejeição da população, frente à obra do matadouro. Acredita-se que havia muita resistência, por se tratar de matéria insalubre e se localizar dentro da cidade.

Ainda no ano de 1852, Bresser deu um parecer referente ao abastecimento de água, que possivelmente foi sua obra mais perene. A questão da falta de água potável para a população foi um problema enfrentado por São Paulo, no mínimo, pelos três primeiros quartéis do século XIX. Os erros de bitola dos canos, a falta de água suficiente e a má distribuição dos pontos de abastecimento eram alguns dos problemas enfrentados pela cidade. Nos documentos oficiais, as reclamações se repetem.

As águas do rio Tamanduateí abasteciam boa parte da cidade, e eram oferecidas pelos “aguadeiros”, de porta em porta, em pipas puxadas por burros, ao preço de 40 a

80 réis o barril de 20 litros. (VILAR, 2007). Os médicos questionavam se as moléstias da população estariam associadas à insalubridade do rio Tamanduateí, que era um local de despejo contínuo de dejetos.

Outra questão colocada pelo presidente da província foi que a cidade nova, que começava a ser urbanizada, tinha muita dificuldade em adquirir água. Foi então formada uma comissão de engenheiros, encarregada de analisar e propor um projeto de canalização de possíveis fontes de água, ao redor da cidade. Esta comissão era formada por Carlos Abrão Bresser e José Porfírio de Lima. Os dois engenheiros analisaram as fontes do Pacaembu e da Cantareira, optando pela segunda, por ter nascentes com regime fluvial permanente e grande volume de água.

Foi, sem dúvida, um projeto ousado e visionário, tanto assim, que só foi concretizado na década de 70, depois de estar em pauta por todo esse período, em sucessivas tentativas de colocá-lo em prática. A serra da Cantareira dista, em média, 15 quilômetros do centro, e possivelmente o custo de execução foi inviável na época. A obra de canalização somente ocorreu, com a formação da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, que divulgou o feito em um de seus primeiros anúncios:

[...] Constando água em abundância nas fraldas da serra próxima, para as bandas do norte rumo ao Jaraguá, e dispondo-se a recém-constituída sociedade a captar essa água dispersa, que rola abaixo e vem desaguar, segundo parece, no Rio Tietê, denominemos de COMPANHIA CANTAREIRA, isso porque a água deve ser primeiramente reunida nos grotões da serra a fim de que, canalizada, seja trazida para a cidade. E como toda a captação de qualquer líquido, especialmente água, se faz em cântaros, a sociedade construirá tantas cantareiras ou reservatórios, quantos necessários ao consumo da população.
(BRITTO, *apud* VILAR, 2007, p. 46).

Essas diretrizes referentes ao abastecimento da cidade se mantêm até os dias de hoje, sendo o complexo Cantareira um dos maiores do mundo, responsável por grande parte do consumo de água de São Paulo.

O mesmo ano de 1852 é a data da demissão de Bresser do serviço da província, após 14 anos como engenheiro contratado, primeiramente, como administrador da estrada da Maioridade e, posteriormente, cumprindo a função de engenheiro da província. No ano de 1855, o engenheiro Bresser é tido como falecido, nos documentos referentes às obras públicas, nos Relatórios de Presidente da Província, sendo que os mapas por ele elaborados continuaram sendo uma referência importante para os engenheiros que trabalharam nas décadas subsequentes. É novamente citado como falecido, no ano de 1857, na Ata da Câmara de 28 de agosto de 1857, onde é sugerido, pelo engenheiro Porfírio de Lima, que se execute uma nova planta da cidade, tendo como modelo as plantas elaboradas por Bresser, na década de 1840.

Segundo Unzete, o atestado de óbito de Bresser data de 27 de março de 1856, porém ele teria falecido às oito da noite do dia anterior, em sua residência, situada no Largo São Francisco.

Está em anexo o documento de demissão de Carlos Abrão Bresser, pertencente ao acervo digitalizado do Arquivo do Estado de São Paulo. (ANEXO 13).

II. 2. 3 - Hermann Bastide (1816-1881)

A close-up of a handwritten signature in dark ink on a light, textured background. The signature is written in a cursive script and reads "F. Bastide".

Hermann Bastide chegou ao Brasil entre 1848 e 1850, com a mulher e seis filhos, segundo documentos do Instituto Martius Staden, tendo residido primeiramente em Santos. Segundo familiares de Bastide, ele teria tido somente três filhos, sendo um deles Paulino Emílio Bastide, engenheiro que também prestou serviços à província de São Paulo.

Fig.20: Hermann e seu pai Henrique Augusto Bastide na Prússia

O pai de Bastide, o engenheiro Henrique Augusto Bastide (1790-1873), foi nomeado por D. Pedro I para integrar o Corpo d'Engenheiros do Império, em 1822 com a patente de tenente. Seu avô era camareiro-mor do rei da Prússia. O bisavô, francês, trabalhou como diretor da alfândega de Paris, o que justifica a origem do sobrenome (informação pessoal).⁵⁶

Possivelmente, Bastide foi o primeiro engenheiro arquiteto a atuar na província. Possuía um currículo brilhante e talvez tenha sido o engenheiro que apresentava a maior especialização técnica, dentre todos os alemães que atuaram no setor de obras, naquele momento.

Formou-se pela Escola Politécnica de Berlim, onde aperfeiçoou os conhecimentos referentes a máquinas e fundição de ferro. Foi diretor da Real Companhia de Comércio de Breslau, durante dois anos. Nesse momento, início da década de 1840, a Prússia implantava as primeiras estradas de ferro. Em 1842, Bastide, já formado como engenheiro arquiteto, ficou responsável pela construção de uma das seções da estrada de ferro que ligava Berlim a Leipzig, sendo encarregado da construção das estações, colocação da linha do trem, confecção dos aterros e pontes e também da supervisão e fabricação das locomotivas e carruagens.

Trabalhou igualmente na estrada de ferro que ligava Berlim a Dresden, onde estabeleceu um telégrafo elétrico magnético.

Em 1852, juntamente com o também engenheiro José Jacques da Costa Ourique, Bastide trabalhou na elaboração de um projeto de um telégrafo elétrico, ligando a capital a Santos. Depois de quatro páginas explicativas da iniciativa, os dois engenheiros ponderaram:

⁵⁶ Informações dadas pela descendente de H. Bastide, Elizabeth Gil, em 10/2011.

Parecer da Comissão do conselho d engenheiros da província de São Paulo sobre um projecto de Telegrapho electro-magnético da Capital a Cidade de Santos”

[...] Passando-se agora para o projecto d'estabelecer-se um telegrapho subterrâneo entre São Paulo e Santos, temos d'examinar por um lado as despesas provinciais, e por outro as vantagens, e vencimentos, que poderia produzir: temos também a declarar, que o máximo de affeito das mesmas vantagens de uma tal construção em benefício da indústrias só poderá “possíveis” do estado perfeito das estradas entre os dois extremos. [...]
(APESP, 1852)⁵⁷.

Ao final do documento, os dois engenheiros expõem os custos e lucros de tal investimento, e ambos o assinam.

Possivelmente, esse projeto foi vetado pelo poder público, porque não foram localizados outros documentos que indicassem a continuidade dessa iniciativa inovadora.

Com sua vasta experiência na indústria de ferro fundido, Bastide foi convidado a trabalhar na siderúrgica de Ipanema, sendo que somente aceitaria o cargo, caso fosse nomeado diretor ou vice-diretor. Igualmente, não foram encontrados documentos que comprovem que Bastide trabalhou na siderúrgica de Ipanema.

A presença, no serviço da província, de um engenheiro com qualificação profissional demonstra o quanto a valorização do conhecimento técnico era o mote do setor público, naquele momento.

Além de engenheiro, Bastide era também empreendedor. Há registros de que tenha sido proprietário de uma olaria e de uma fábrica de gás.

No ano de 1851, o setor de obras foi estruturado de tal forma, que a província foi dividida em 6 seções. A 5ª seção compreendia a capital e seus subúrbios, “até a

⁵⁷APESP, obras públicas, pasta 3, 1851-1852, doc. 101, ordem 5151.

distância de uma légua”. Essa foi mais uma tentativa, do poder público, de organizar o setor de obras e melhorar a administração das estradas da província.

Pode-se avaliar o prestígio de Bastide junto ao governo da época, pelo cargo que assumiu a partir dessas novas diretrizes no setor de obras. Ele foi empossado como chefe da 5ª seção, a mais importante da província. Os engenheiros Luiz José Monteiro e Carlos Bresser trabalharam, juntamente com Bastide, na 5ª seção de obras públicas.

Bastide sabia trabalhar com a pedra e o tijolo. Foi um dos disseminadores desse material, a partir da década de 1850, sendo possivelmente proprietário de uma olaria. (informação verbal)⁵⁸

Foi rescindido o primeiro contracto da ponte do Acu conforme o plano do engenheiro major Henrique de Beaure-paire Rohan, e de novo arrematada por Achilles de Estadens pela quantia de 12:970rs., segundo o plano do engenheiro H. Bastide, com a abóbada de tijolo: a ponte é de alvenaria, e construída sobre estacas por causa do terreno lodoso, com os cantos e encontros em cantaria [...]
(RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1852, p. 59).

Em 1851, o governo da província pretendia fazer uma reforma na casa de Feliciano Cavalheiro e Silva e lá instalar uma Casa de Alienados. Bastide foi o responsável pela obra e compra de materiais, conforme documento do Arquivo do Estado. O engenheiro fez uma observação inicial nesse documento, em que destacou os materiais que deveriam ser utilizados na obra e o porquê dos mesmos: "Observação: Todas as novas paredes na habitação térrea devem ser feitas de pedra, tijolo e cal por não haver tempo de forrá-las de taipa e por maior segurança."⁵⁹ (BASTIDE, 1851).

⁵⁸ Informação verbal colhida no Instituto Martius Staden.

⁵⁹ Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=17004&nomen=0089308123&img=ODSP0089308123_001.jpg

Acesso em: 17/08/2011

Fig.21: Hermann Bastide

A enchente ocorrida em janeiro de 1850 foi bastante traumática para a população paulistana, em razão da destruição de várias casas feitas em taipa, construídas próximas ao rio Anhangabaú e adjacências. A preocupação de Bastide com a segurança da edificação possivelmente estava relacionada ao fato de a taipa não ser mais a melhor solução construtiva, a partir daquela data fatídica.

Apesar de haver muita resistência dessa mesma população, acostumada ao uso da taipa nas construções, verifica-se, nos documentos referentes às obras feitas após a enchente, a preocupação dos engenheiros em romper com essa tradição e colocar a

necessidade de implantação de novas técnicas construtivas, como, por exemplo, o tijolo, técnicas que foram aperfeiçoadas e utilizadas pelos engenheiros e artífices da construção civil de origem germânica.

No final do século XIX, o tijolo foi amplamente empregado na cidade, com mão de obra italiana especializada nessa técnica construtiva.

Veremos, na metade do século XIX, a utilização cada vez mais regular do tijolo, em função de suas qualidades técnicas. Todavia vale destacar que, em São Paulo, havia profissionais que conheciam essa técnica construtiva. Bastide foi um dos engenheiros do setor de obras que utilizou esse método construtivo, por deter o conhecimento técnico necessário para a execução de obras nesse material e também em pedra.

Em documento datado de janeiro de 1852, Bastide relatou, ao presidente da província, o estado precário em que se encontravam as estradas que iam para o Rio de Janeiro, Sorocaba, Campinas e Santos, e que estavam sob sua administração, como chefe da 5ª seção de obras. Ele pediu verbas para reformar as ditas estradas, em função da necessidade de trazer pedras, para a crescente demanda de obras em São Paulo. Novamente, desqualificou a taipa:

[...] Devo também representar a Vª Excia., que a vista do augmento de consttuições na Capital, e da necessidade de abandonar as consttuições de taipa, a falta e a careza das pedras torna-se cada dia mais sensível. Não é o valor da pedra, nem o trabalho de lixá-la, que faz tão oneroso o preço, mas antes os péssimos caminhos, que não admittem carros de 4 rodas, nem a conducção de cargas maiores, por consequente o preço d'este material deve abaixar a proporção que se melhorarem os caminhos, que assim facilitarão as construcções. Lembrei-me por isso de propor a Vª Excia., a mandar que estas estradas sejam aperfeiçoadas até a distancia de uma legoa ao menos à partir da Capital, de maneira que não só removão as difficuldades assim apontadas, mas também sirvam de modelo para o futuro melhoramento das consttuições de semelhante gênero na Província.

Se esta lembrança merecer a aprovação de V^a Excia. dar-me-hei ao trabalho de fazer as medições, nivelamentos e demais serviços preparatórios necessários para apresentar as plantas e orçamento. Deos guarde a V^a Excia. São Paulo, 14 de janeiro de 1852
 Illmo e Exmo. Snr. Dr. José Thomaz Nabuco de Araujo
 Presidente d'esta Província
 H. Bastide
 (APESP, 1852)⁶⁰.

Como engenheiro chefe da 5^a seção de obras da província, Bastide assumiu uma diversidade de obras na capital e arredores: desde manutenção e construção de ponte, até o calçamento de ruas, instalação de chafariz ou mesmo encanamento das águas da cidade; deu pareceres e fiscalizou a execução das obras na capital e nas estradas.

Sob administração de Bastide, na 5^a seção, estavam as estradas que saíam da capital em direção ao interior, a saber: Estrada de Pinheiros, do Anastácio, de Santana, do Braz, da Moóca, de Santo Amaro, todas até a distância de uma légua da capital, o que equivale a quase sete quilômetros.

Em 1854, era responsável pela iluminação da Casa de Correção, do Palácio do Governo e do Quartel do Corpo dos Permanentes.

Desde 1852, há registros de que Bastide era proprietário de uma fábrica de gás, que era utilizada na iluminação pública, tendo vendido a mesma em novembro de 1854.

No ano de 1853, Bastide foi o responsável pela iluminação da cidade, sendo remunerado por esse serviço prestado, em quatro prestações, pagas pelo governo no valor de 2:625\$000.⁶¹

⁶⁰disponível

em:http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=11774&nomen=0089501047&img=ODSP0089501047_001.jpg

Acesso em: 17/08/2011

⁶¹Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=14545&nomen=0090001106&img=ODSP0090001106_001.jpg

Acesso em:18/08/2011

Logo depois de assumir o cargo de chefe da 5ª seção, ficou encarregado do encanamento da capital, conforme documento abaixo.

Tendo acabado as explorações, medições e nivelamentos dos terrenos, para o novo encanamento das águas potáveis para esta Cidade, na conformidade das ordens de Vª Ex.^a e sendo occupado agora com a confecção dos planos e orçamentos respectivos, tenho a honra de levar ao conhecimento de Vª Ex.^a as despesas occorridas para estes differentes trabalhos [sic], supplica – te dadas as ordens precisas, afim de que me sejam pagas:

Deos Guarde Vª Ex.^a, São Paulo, 26 de novembro de 1851

Illmo e Exmo. Snr. Dr. José Thomaz Nabuco de Araújo

Presidente desta Província

Chefe da 5º Secção das Obras Públicas

H. Bastide

(APESP, 1851)⁶².

No Correio Paulistano, datado de 17 de julho de 1854, há críticas quanto à bitola dos canos utilizados:

Encanamento de água

Sob a direcção do engenheiro Bastide procede-se no encanamento das águas para os diversos chafarizes que se vão levantar na cidade.

Algumas pessoas que se fizeram cargo de examinar os tubos que forão trazidos por ordem do Ex-presidente Dr. Pires da Motta, reconhecerão que não tem as dimensões sufficientes, não podendo trazer a quantidade de água que se requer para o chafariz principal.

Lembra-nos que seria conveniente que o Sr. Dr. Saraiva mandasse buscar outros tubos, que melhor satisfizessem as necessidades públicas: embora não haja cota para semelhante fim, vale a pena fazer sustar essa obra imperfeita, até que tenhamos recursos para operar um encanamento sem vício.

Se a theoria do *bill de indemnidade* é admissível, nesta especialidade muito mais o é.

Assina: G., seção Communicados, p.2

(CORREIO PAULISTANO, SEÇÃO COMUNICADOS, 1854, p. 2).

⁶²Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=16596&nomen=0089308112&img=ODSP0089308112_001.jpg

Acesso em: 12/08/2011

Talvez Bastide tivesse especificado a bitola dos canos a serem adquiridos e fosse efetivamente o responsável pelo erro, mas isso não fica claro no documento.

Em outro documento de 1852, sugere que se faça em São Paulo o asfaltamento dos passeios públicos, nos moldes do que se fez em Berlim, Paris, Londres e em todas as grandes cidades da Europa.⁶³

Aparentemente, Bastide tinha conhecimento das inovações tecnológicas que estavam sendo desenvolvidas, naquele momento, na Europa. É sabido que, na metade do século XIX, países como a Inglaterra e a França estavam em franco desenvolvimento, no campo da engenharia e na produção de novos materiais para a construção civil. De certa forma, essas novas tecnologias chegavam ao Brasil através dos engenheiros alemães, ingleses e franceses que atuaram dentro dos departamentos de obras das principais províncias brasileiras.

A obra da Ponte do Casqueiro, executada por Martin D'Estadens, sob administração de Bastide, em 1855, tem as vigas de ferro compradas na Bélgica. Bastide sugere que as mesmas sejam compradas em maior quantidade, caso haja necessidade de substituição das mesmas. Pede ao presidente da província que ordene a D'Estadens, que estava na Bélgica naquela ocasião, que fosse pessoalmente verificar a produção das peças em ferro.

O Rio Casqueiro localiza-se na cidade de Santos, próximo ao mar. Mas, apesar da proximidade com o porto, é interessante como os engenheiros oitocentistas lidavam com naturalidade com as obras de grande vulto. Certamente enfrentavam inúmeras

⁶³Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=11684&nomen=0089501004&img=ODSP0089501004_001.jpg

Acesso em: 12/08/2011

dificuldades, no trâmite de importação de materiais de grande porte e no transporte até a obra.

Graças à ousadia desses profissionais, tivemos na cidade de São Paulo obras com materiais vindos da Europa, antes mesmo da construção da ferrovia. Após o advento da mesma, as obras se avolumaram, e os projetos se tornaram ainda mais audaciosos, como podemos verificar no último quartel do século XIX. Vale ressaltar, portanto, que engenheiros que trabalhavam no setor de obras, na metade do século, como o Bastide, foram precursores dessa prática, que se consolidou na São Paulo eclética, pós ferrovia.

Segundo levantamento realizado junto ao arquivo do Instituto Martius Staden, Bastide teria escrito um diário, no período em que esteve em Santos, em que relata que o engenheiro Hermann Gunther teria sido seu companheiro de viagem, na travessia entre a Europa e o porto de Santos.

Hermann Gunther foi outro engenheiro alemão que trabalhou em São Paulo, na década de 1850. Falaremos posteriormente a respeito de Gunther, frente ao serviço da província, como engenheiro civil.

Hermann Bastide tinha, portanto, um perfil eclético e empreendedor, assim como outros engenheiros que trabalharam, em meados do século XIX, para a província. O conhecimento técnico desses profissionais se refletia na diversidade de obras que executavam, contribuindo fundamentalmente para a urbanização da cidade de São Paulo imperial, sendo basilar para a nova reestruturação urbana que São Paulo passará, no final do século XIX, em função da injeção de capital oriundo do café e do advento da ferrovia.

II. 2. 4) Hermann Günther

A handwritten signature in cursive script. The first line reads 'Hermann Günther' and the second line reads 'Engenheiro civil'. The ink is dark on a light background.

Sobre o engenheiro Günther, foram encontradas poucas informações. Sabe-se que trabalhou para a província, tendo seu nome incluído, no *Almanaque Comercial da Província de São Paulo*, como engenheiro estrangeiro, no ano de 1857. Carlos Rath também estava no almanaque daquele ano, como engenheiro da província, mas não como estrangeiro, pois já estava naturalizado.

Em 1852, Günther já prestava serviços como engenheiro para a província de São Paulo. Os primeiros documentos referentes a sua atuação datam daquele ano.

Há duas versões para a data da vinda de Günther para o Brasil. A primeira seria que ele teria vindo juntamente com Bastide, no mesmo barco, e que teria tido um comportamento inadequado durante a travessia, segundo relatos do próprio Bastide em seu diário.

Uma segunda versão seria que Hermann Günther havia estado em Joinville, em 1850, na Colônia Dona Francisca. Teria sido mandado para essa colônia por Eduard Schroeder, que era filho do senador Christian Mathias Schroeder, presidente da Sociedade Colonizadora de Hamburgo.

Günther tinha a incumbência de tomar as providências para a recepção da primeira leva de imigrantes embarcados em Hamburgo, nos primeiros dias de 1851. No entanto, em janeiro de 1851, Eduard Schroeder, que se achava a negócios no Rio de

Janeiro, resolveu ir até o local onde seria implantada a colônia e, decepcionado com a falta de zelo do engenheiro Günther, viu-se obrigado a demiti-lo.⁶⁴

Apesar de controverso, o engenheiro Günther assumiu um papel importante na década de 1850, atuando como engenheiro da província e prestando relevantes serviços, desde a responsabilidade sobre a iluminação da capital, até a construção de estradas.

Em 1854, era o responsável pela iluminação pública, ocupando essa posição depois de Bastide. Há algumas reclamações referentes ao abastecimento da cidade, nos jornais da época, e em alguns casos a população cobra atitude do engenheiro:

Seção - Variedades

Boas Noites

Eis-nos todos as escuras - mais 25 lampeões acesos pelo novo contracto com o Sr. Hermann Gunther, e eis-nos em quarta-feira de trevas. Diversos boatos correm por essa esburacada cidade. Diz-se por ahi que o Sr. Gunther não tendo querido comprar os petrechos da illuminação do Sr. Bastide antigo empresário, que seja dito de passagem fazia todos os exforços para conseguir bem illuminar a cidade tem-nos condemnado, a esbarrar a cabeça por esses cantos de ruas, até que lho venhão do Rio de Janeiro os novos preparos; outros dizem que não poudo o Sr. Gunther ficar com os petrechos de illuminação porque o Sr. Bastide exigia que *alguém* que se não quis prestar a isso, assignasse certos papeis em sua companhia; e o que é mais, até já tenho ouvido, à alguns maliciosos que o Sr. Gunther obteve um mez de licença com o vencimento para os lampeões irem tratar de sua saúde fora da capital.

Sr. Gunther deixe-nos *ver a luz* ou ao menos diga-nos quando sahiremos das trevas em que nos collocou.

Um acendedor desocupado

(CORREIO PAULISTANO, 13 de julho de 1854, p. 3).

Aparentemente, Günther não teve sucesso nesta empreitada. Em 14 de setembro de 1854, na segunda página do mesmo jornal, há um artigo com o título “Iluminação machiavelica”, onde o trabalho de Gunther frente à iluminação pública é

⁶⁴Instituto Martius Staden, doc: GII b, NR. 302/20 (1-2).

fortemente criticado. A cidade estava às escuras, e o autor da coluna sugere a rescisão do contrato com o engenheiro, fato que ocorre no dia 26 de setembro de 1854, quando o presidente da província, Jozé Antonio Saraiva, rescinde o contrato com o engenheiro, que diz ser impossível o cumprimento do mesmo.⁶⁵

Günther foi encarregado de várias inspeções e projetos de estradas. Em 1853, ficou responsável pelo projeto da importante estrada que ligava Jundiaí a São Paulo. Em 1854, o jornal Correio Paulistano, na seção oficial, publica o andamento da obra dessa estrada:

14 de setembro de 1854

Seção – Parte Oficial - Expediente da Presidência – Dia 12 de setembro de 1854

Nesta data ordeno ao engenheiro Hermann Gunther que trate de continuar nas explorações que começou a fazer para achar uma linha de estradas para carro com declive somente de 5 até 7 por cento desta cidade para Jundiahy, devendo entender-se a respeito com V. S., que fica autorizado para mandar abrir uma picada de 10 palmos na direcção da linha verificada pelo referido engenheiro, comunicando-me a conclusão desse trabalho, afim de que pessoalmente, e comm algum engenheiro a vá examinar.

Nesta data dou a thesouraria ordem para ser posta a sua disposição para esse serviço a quantia de um conto de réis . Espero que fará mais esse serviço ao município, e a sua província – J. A. Saraiva - Sr. Commendador Antonio de Queiroz Telles (CORREIO PAULISTANO, 1854, p. 1).

Em 1856, Günther é encarregado da obra da estrada que ligaria Campinas a Limeira, talvez até um prolongamento da estrada de São Paulo a Jundiaí, sendo que, na execução desta obra terá somente operários alemães.⁶⁶

⁶⁵Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_registro.php?cod=20437
Acesso em: setembro de 2011.

⁶⁶2º Relatório de Presidente de Província, 1856, p.3.

É designado pelo presidente da província, em 1853, para examinar os trabalhos feitos na Ponte do Casqueiro, obra executada na gestão de Bastide. Após descrição dos materiais utilizados e de que a obra estava fiel ao projeto, elogia os trabalhos executados na dita ponte.

Ainda no ano de 1853, projetou uma ponte sobre o Rio Tietê, na região da Lapa. Esta ponte era feita em madeira, com as cabeceiras de pedra.

Se observarmos a atuação de Günther frente ao cargo de engenheiro da província de São Paulo, pode-se dizer que era encarregado de construir e fazer manutenção em pontes e estradas. Trabalhou intensamente nesse segmento, tendo executado diversas obras dessa natureza.

O engenheiro H. Günther foi encarregado d'effectuar o exame da estrada para Matto Grosso até os limites desta Província, devendo verificar, 1º quaes os logares d'Ella que precisão de melhoramentos, 2º qual das duas estradas existentes a que deve ser de preferência mantida pelo Governo Imperial a fim de facilitar-se a communição entre esta e aquella Província, 3º a conveniência de collocar-se em algum lugar da estrada uma secção de trabalhadores que tratem de sua conservação, indicando o ponto de seu estabelecimento. (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1855, p. 44).

Talvez Günther tivesse algum desafeto na imprensa da época, ou a mesma se tornou mais investigativa, o fato é que foi novamente alvo de críticas, quando da construção da Ponte do Anastácio:

N'hum dos últimos números do Jornal do Comercio tem apparecido huma correspondência a respeito da Ponte do Anastácio. Para fazer huma resposta digna, peço a Vsa. Excia dignar-se mandar me certificar por huma portaria, que eu entreguei a ponte bem feita e que não excedi o orçamento.
Deus Guarde a Vsa. Excia. por muitos annos
São Paulo, 1 de fevereiro de 1854

(APESP, 1854)⁶⁷.

Na Atas da Câmara, no dia 7 de março de 1860, foi registrado o fato de que a Ponte do Anastácio desmoronou. Não foram dados mais detalhes sobre o acidente, e não se pode afirmar que tenha sido a ponte feita por Günther, mas cabe o registro do ocorrido.

Apesar de estar no quadro como engenheiro da província, para o ano de 1857, conforme informação colhida no Almanaque Comercial da Província de São Paulo, a atuação de Günther foi mais efetiva na primeira metade da década de 1850. A partir de 1857, não foram mais localizadas referências a seu respeito.

Para concluir o capítulo, cabe destacar que o conhecimento técnico dos engenheiros europeus que por aqui exerceram sua profissão, em meados do século XIX, foi fundamental para a urbanização da cidade naquela época, com a introdução de novas técnicas e o conhecimento dos materiais de construção alternativos para a tradicional taipa.

A base em que se fundamentou a cidade eclética do final do século XIX foi erguida, entre outros, pelos engenheiros e artífices de origem germânica, que estiveram atuantes desde final da década de 1820, e mais fortemente na década de 1850.

A participação da mão de obra alemã se fez sentir especialmente na infraestrutura urbana, nas diretrizes quanto ao abastecimento de água, no calçamento das ruas e na execução de estradas por toda a província, elementos que perduraram no cenário de São Paulo até o raiar do novo século.

⁶⁷Disponível: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=13146&nomen=0090001008&i mg=ODSP0090001008_001.jpg – set.2011.
Acesso em: 10/2011

Para melhor compreensão da atuação dos engenheiros alemães, utilizou-se o *Mappa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios*, como base para apresentar as obras que os engenheiros Rath, Bresser, Bastide e Günther executaram na cidade de São Paulo, entre 1838 e 1860. Esse mapa foi elaborado por Carlos Bresser, na década de 1840.

Não foi possível demonstrar todas as obras feitas por esses profissionais, mas somente as que foram registradas em documentos que estão disponíveis nos arquivos públicos. Pode-se afirmar que as obras documentadas eram obras públicas, não foram encontrados registros das particulares, para o período estudado.

Pela própria limitação da apresentação, algumas obras feitas nas estradas e na infraestrutura urbana não foram representadas, assim como as obras de H. Günther, por estarem fora da abrangência do mapa.

As obras apresentadas foram executadas entre 1838 e 1860, período em que os quatro engenheiros estiveram atuantes frente ao setor de obras da província. Assim sendo, este mapa pretende ser somente uma ferramenta para ilustrar, de forma parcial, a participação desses engenheiros nos mais diversos segmentos da construção civil, desde arruamentos de vias, até execução de edifícios públicos.

As informações sobre a atuação dos engenheiros alemães foram compiladas no decorrer da pesquisa, sendo muito utilizado o acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo, Atas da Câmara e Registros Gerais da Câmara. Informações relevantes também foram colhidas no Instituto Martius Staden.

Para entendimento da apresentação gráfica, foram elaboradas listas das obras de cada engenheiro, e destinada uma cor para representá-las:

Carlos Rath (na cor vermelha) – 1855 – 1859

- 1) Cemitério da Consolação – 1858
- 2) Cemitério dos Protestantes – 1859
- 3) Canalização do Tamanduateí – 1856
- 4) Reparo no riacho que leva água para o tanque do Jardim da Luz – 1855
- 5) Dessecamento do tanque do Zuniga – 1855
- 6) Conserto da Rua da Glória – 1855
- 7) Abertura da Rua Formosa – 1855
- 8) Administração da Estrada da Maioridade – [185--,1856]
- 9) Conserto da Ponte Grande do Tietê – 1855
- 10) Conserto da Ponte do Lavapés – 1856
- 11) Conserto da Ponte do Carmo – 1856
- 12) Orçamento estimado para encanamento das águas potáveis que existiam em vertentes no Morro do Caaguaçu – 1859 (não representado no mapa)

Carlos Abrão Bresser (na cor azul) – 1838-1852

- 1) Administração da Estrada de Santos – 1838-1842
- 2) Projeto para o gradil do Parque da Luz – 1840
- 3) Direção dos trabalhos na Casa de Correção – 1840
- 4) Projeto e execução da capela da Casa de Correção – 1840
- 5) Elaboração de 18 pranchas para confecção do *Mappa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios* – 1841

- 6) Estudo para sanar a questão das águas estagnadas do Rio Tamanduateí – 1842
- 7) Direção da construção da Ponte Grande de Santana – 1844
- 8) Construção da Ponte do Carmo – 1844
- 9) Estudo para canalização do Rio Tamanduateí – 1849
- 10) Construção do Matadouro Municipal da Liberdade – 1849
- 11) Projeto e execução da Casa da Sotéia, futuro Hotel Palm – 1851
- 12) Projeto de canalização das águas da Serra da Cantareira – 1852

Hermann Bastide (na cor preta) – 1851 – 1855

- 1) Confecção de planos e orçamentos para instalação do encanamento da capital.
Autorização para fazer as despesas – 1851
- 2) Casa dos Alienados – 1852
- 3) Projeto para instalação de um telégrafo magnético, que ligaria Santos a São Paulo,
elaborado juntamente com o engenheiro José Jacques da Costa Ourique – 1852
- 4) Projeto da ponte do Acu – 1852
- 5) Conserto das pontes sobre o Rio Tietê – 1852
- 6) Proprietário de olaria e fábrica de gás – [entre 185?]
- 7) Responsável pelo serviço de iluminação da cidade – 1853
- 8) Responsável pela iluminação da Casa de Correção, Palácio do Governo e
Quartel do Corpo dos Permanentes – 1854
- 9) Iluminação do Jardim Botânico – [185?]
- 10) Construção de chafariz no interior do Quartel – 1854
- 11) Administração da ponte do Casqueiro – 1855 (não representado no mapa)

Hermann Günther (não representado) – 1853- 1856

- 1) Estrada de São Paulo a Jundiaí – 1853
- 2) Estrada de Campinas a Limeira – 1856
- 3) Ponte sobre o Rio Tietê na região da Lapa – 1853
- 4) Ponte do Anastácio – 1854

Fig 27. Mappa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios – obras realizadas pelos engenheiros alemães

Autoria: Carlos Bresser - Companhia Melhoramentos – Museu Paulista

Depois de ampla pesquisa junto às fontes primárias referentes às obras públicas da cidade de São Paulo, foi possível organizar as informações, para um melhor entendimento da participação dos alemães na construção de São Paulo, em meados do século XIX.

Na tentativa de melhor visualização e possibilidade de cruzamento de informações, foram organizadas tabelas com os dados referentes aos operários e engenheiros alemães, disponíveis em documentos primários, como Atas e Registros da Câmara da Cidade de São Paulo e, fundamentalmente, dados colhidos junto ao Arquivo do Estado de São Paulo, com a documentação das obras públicas.

A partir desse material, foram criadas três tabelas, e nelas inseridas as informações sobre número de operários, empreiteiros, valor pago pelo jornal trabalhado, tipo de obra e categoria de profissional envolvido nas mesmas. Outras informações relevantes foram também acrescentadas às tabelas, quando poderiam elucidar fatos.

Após deter-me nessa documentação, foi com grande surpresa e, confesso, muita alegria que pude constatar inúmeros nomes de operários alemães nas folhas de pagamentos das obras, e também nas listas de férias das mesmas.

A partir da organização desse material, pôde-se chegar a importantes descobertas sobre o cotidiano desses trabalhadores, a dinâmica do setor de obras e a quantidade de operários de origem germânica que atuaram na cidade entre 1855 e 1860.

Para complementar a informação, foi elaborado um mapa de todas as obras feitas pelos artífices alemães. Para tanto, foi utilizado o mapa elaborado por Carlos Rath, em 1868, denominado Planta da Cidade de São Paulo. As informações contidas

nas tabelas foram transferidas para o mapa, que se encontra no final deste capítulo. As ruas pavimentadas pelos alemães e as obras por eles executadas foram pintadas na cor vermelha, no mapa.

Pretende-se, assim, demonstrar ao leitor a abrangência da atuação desses profissionais, e por meio da representação gráfica intensificar a relevância dos trabalhos feitos por eles, nas vias e nas mais diversas obras, dentro da cidade de São Paulo.

A importância do período estudado se deve ao fato de ser anterior à construção da ferrovia, como já foi dito, e também anterior à maciça imigração italiana que trabalhou na construção civil, em São Paulo, no final do século XIX.

Na documentação iconográfica referente a São Paulo, produzida em 1862 por Militão Augusto de Azevedo, a cidade é de certa forma descoberta pelo viés da fotografia. Importantes constatações foram feitas nas imagens, que motivaram os estudos referentes à cidade, sendo um importante subsídio para a pesquisa.

A obra de Militão Augusto de Azevedo lança luzes na história do desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo. Ele foi um participante desse processo histórico, e sua obra tem um valor documental inestimável, elucidando pesquisas em diversas áreas e reafirmando o papel da fotografia como documento histórico.

Essa documentação iconográfica foi o arcabouço visual necessário para a compreensão das intervenções feitas pelo poder público na paisagem urbana da cidade, em meados do século XIX. Foi a partir dessas imagens, que surgiu o primeiro questionamento referente à atuação dos alemães.

A partir dos dados colhidos, pode-se afirmar que, na década de 1850, a pavimentação da cidade de São Paulo foi feita, em grande parte, por trabalhadores alemães. Naquele momento, o governo da província já tinha conhecimento da qualidade técnica desses profissionais, pois, como vimos, em 1838, já havia angariado operários germânicos para trabalhar nas estradas.

Fig. 23: Rua da Cruz Preta
Militão Augusto de Azevedo

Além do volume de obras ocorrido na capital, na segunda metade da década de 1850, como já foi explicitado, cabe destacar também o grande volume de investimentos feitos pelo governo, na feitura e manutenção de ruas da cidade.

No ano de 1859, dezoito ruas de São Paulo passaram por obras, sendo que o edital previa contrato de três anos para a execução dos serviços. Essa postura frente às obras de pavimentação está presente nas imagens do fotógrafo Militão.

O período compreendido entre 1857 e 1860 foi de intensa modificação da malha urbana, sendo adotado o canto cortado da esquina, também bastante visível nas imagens feitas pelo fotógrafo. (CAMPOS, 2007).

O mercado, o matadouro e o cemitério, equipamentos urbanos fundamentais, que foram construídos na década de 1850, tiveram mão de obra alemã e também foram projetados por alemães. O mercado foi construído por Frederico Reimann, operário angariado em 1854 pela Casa Vergueiro. O matadouro teve o projeto feito pelo engenheiro Carlos Bresser, e o cemitério da Consolação foi projeto de Carlos Rath.

O encanamento da cidade da década de 1850 também contou com operários e projeto dirigidos por alemães. A idealização de conduzir as águas da Serra da Cantareira foi igualmente pensada pelos engenheiros Carlos Bresser e José Porfírio de Lima.

A vinda dos artífices alemães e portugueses, em 1854, garantiu à província uma mão de obra especializada.

Com esse corpo técnico, a província novamente tentou organizar uma companhia de operários, iniciativa já pretendida, com a imigração de operários em 1838. Esse empreendimento foi tão importante, que, em 16 de março de 1855, a Assembleia Legislativa Provincial lançou um decreto, criando um corpo de operários e definindo como esses profissionais deveriam ser organizados.⁶⁸(ANEXO 5).

Esse decreto foi dividido em três artigos. No início do primeiro artigo, pode-se ler:

Art. 1: Fica creado um corpo de operários para as obras públicas da Província, que será organizado do seguinte modo:

1º Constará de cinco divisões compostas de 100 operários cada uma e subdivididas em Secções de 25 operários, sendo todos contractados na Europa por ordem do Governo.
(ALESP-PR55-003).

⁶⁸Decreto da Assembléia Legislativa, datado de 16 de março de 1855, ALESP, Doc: PR55-003.

Se pensarmos em termos quantitativos, a criação de uma companhia com 500 operários europeus era uma iniciativa, no mínimo, ousada, para o volume de obras e o tamanho da cidade.⁶⁹

Portanto, dos 500 operários europeus com que a província contava, em março de 1855, para montar sua companhia, 323 certamente vieram agenciados pelo Vergueiro, em 1854, e os outros 177 possivelmente eram os operários europeus que já estavam estabelecidos, ou seriam angariados por um agente designado pelo governo, segundo consta no artigo 2º do mesmo decreto. Neste montante, estavam, provavelmente, imigrantes europeus que vieram nas demais imigrações feitas pela província, como a de 1838 e 1828. O governo contava com artífices que já estavam trabalhando para a província, há pelo menos uma década, como Carlos e Guilherme Zapp, e também os colonos que vieram para trabalhar nas fazendas de café, na primeira metade da década de 1850, mas eram artífices e se fixaram na capital. Ainda teríamos, no quadro de funcionários dessa companhia, possivelmente alemães colonos das primeiras levas, de 1827, 28 e 29. (ANEXO 14).

A pretensão do governo, ao contratar 500 operários, era investir de forma maciça na reformulação urbana da capital e na execução das estradas. Isso se materializou no decorrer da década de 50, antes mesmo da construção da ferrovia.

A partir da documentação primária, foram elaboradas as três tabelas, visto ser a melhor fonte de pesquisa, já que há pouca bibliografia sobre o tema. Descobertas relevantes surgiram, a partir da coleta dos dados e do cruzamento das informações, que foram fundamentais para o entendimento da dinâmica do setor de obras da

⁶⁹A quantidade de operários europeus de que a província dispunha naquele momento incluía os imigrantes recém chegados vindos de Portugal e dos estados alemães, totalizando, segundo o contrato, 350 trabalhadores. Pelos documentos oficiais, vieram somente 323, 119 portugueses e 204 alemães.

província de São Paulo, e da participação desse grupo de imigrantes, em meados do século XIX. Tentaremos destacar e analisar os principais aspectos:

- A pavimentação de novas ruas era feita com a maioria de operários alemães, o que indica especialização desse imigrante nesse setor de obras.

- Os operários eram contratados pela Província e, muitas vezes, eram “emprestados” para executar trabalhos no âmbito da Câmara.

- O jornal do operário alemão era maior que o do português, indicando uma maior especialização técnica do primeiro.

- Das 26 obras citadas na tabela, feita com os dados colhidos no Arquivo do Estado, nove foram feitas por operários de maioria alemã, em duas não consta o número de trabalhadores, e em outras nove obras, só havia alemães, sendo essas de pavimentação, estradas e encanamento da cidade.

- Muitos dos inspetores de obras eram igualmente alemães. Alguns se destacaram, como Kantz, Conrad Thomas, Reidel, Riemann e Enderess.

- Havia uma busca intensa por esses profissionais germânicos, de parte dos engenheiros e empreiteiros das obras. Os trabalhadores eram transferidos de uma obra a outra, demonstrando dinamismo no setor.

- As principais estradas e acessos à capital foram pavimentados por operários alemães.

- O que de relevante foi construído em São Paulo, na década de 1850, seja no âmbito de infraestrutura, arquitetura ou projeto, teve participação de alemães.

Tabela 1

OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Foram analisados documentos relativos às obras públicas do
Arquivo Público do Estado de São Paulo
Anos: 1856/1857/1858 /1859/1860

NOME DA OBRA	DOCUMENTO	ENGENHEIRO	FEITOR/ INSPETOR/operários	JORNAL	TOTAL OPERÁRIOS	ALEMÃES	%	FONTE
R. Nova de São José e R. Alegre	Ponto dos trabalhadores de 01/02 até 28/02/1859	Gil Florindo de Moraes	Alberto Müller		14	14	100	APESP ¹
Estrada da Ladeira da R. da Palha a San Paulo	Férias- Desde 1/02 até 28/02/1859	Gil Florindo de Moraes	Conrado Thomas		9	8	88,88	APESP ²
Concerto da Ponte Grande de Sta.Anna	Férias dos carpinteiros, semana de 18 a 23 de julho de 1859		Mathias Beirle	1280 até 3000	8	3	37,5	APESP ³
R. do Carmo e R. Nova	Feria dos trabalhadores, 01/05 a 31/05/1858	Gil Florindo de Moraes	André Guilherme Schleicher	1300	16	8	50	APESP ⁴
R. do Carmo e Boa Morte		Gil Florindo de Moraes	Conrado Thomas	1300	15	15	100	APESP ⁵
Estrada de São Paulo a Jundiá	Feria dos trabalhadores, 1/12 até 31/12/1857	W. Elliot	Conrado Thomas	1300, 1400 Bleicher	20	20	100	APESP ⁶
R. de Santa Theresa e R. das Casinhas		Gil Florindo de Moraes	Conrado Thomas Kans – inspetor geral	1300	19	17	89,47	APESP ⁷
Aterrado do Bráz	Feria sobre apedregulha que se levou os carreiros até o aterrado do Braz no mês de julho de 1858				27	5	18,51	APESP ⁸
R. Nova de São José	Feria de 01/01 até 31/01/1859	Gil Florindo de Moraes	Alberto Müller	1200 a 1300	14	14	100	APESP ⁹
R. da Palha	Feria dos trabalhadores que trabalham na Ladeira da R. da Palha 1/01 até 31/01/1859	Gil Florindo de Moraes	Conrado Thomas		11	9	81,81	APESP ¹⁰
Atalho da Serra da Cantareira	Feria- colonos trabalhadores- 1856	Rocha Lima		100 a 900	26	26	100	APESP ¹¹
Rua da Glória	Despesas dos trabalhadores alemães e português na R. da Gloria de 1 até 15 de março de 1856	Carlos Rath (Carlos Daniel Rath como trabalhador c/ jornal de 1500)	Conrad Thomas mestre calceiro Enderess – idem	Alem: 2000 a 300, Port:320 a1500 2000 2000	n/ consta	23		APESP ¹²
Estrada da Capital a Santos	Conta da despesa feita com a Estrada da Capital a Santos e com o Canal do Cubatão a Sant'Anna - 1856		Operários: João Kull Jacob Stahl Conrado Thomas Fredrech Reidel Germano Pena(intérprete)	1200 1200 2000 2000	n/ consta 43 port. 36 alem. nacionais	36		APESP ¹³

NOME DA OBRA	DOCUMENTO	ENGENHEIRO	FEITOR/ INSPETOR/operários	JORNAL	TOTAL OPERÁRIOS	ALEMÃES	%	FONTE
Limeira	Férias dos jornais dos trabalhadores alemães de 1 até 14 de janeiro de 1856, q. seguirão para Limeira a 15 do mesmo	Rocha Lima	Carlos Stahle – inspetor João Guilherme Müller- vice-insp.	100 000 ano 80 000 ano	30	30	100	APESP ¹⁴
Estrada para Água Branca	Feria das despesas feitas com a Estrada que segue para Água branca de 1 até 15 de agosto de 1856	Carlos Rath	Operário: Carlos Daniel Rath		38 32 port.	6	15,78	APESP ¹⁵
Concerto do Rancho Nacional	Feria dos trabalhadores portugueses e allemaes no concerto do Rancho Nacional e da Estrada que segue p/ Água Branca de 1 até 15 de maio de 1856	Carlos Rath	Operário: Carlos Daniel Rath	Alem.1400 a 2000 Port. 600 a 1000	55 40 port.	15	27,27	APESP ¹⁶
Encanamento de Santa Theresa	Férias dos trabalhadores empregados no serviço desde 30 de set. até o dia 16 de outubro de 1856 Nota: Esta obra continua no ano de 1857, assim como a obra da estrada de Santos		Valentin Kans Asaak Kuhl Michael Blaicher Jacob Stahl	– 2000 -1200 -1200 Operários: Alem:1200 Port.: 1200	33 13 port.	20	60,60	APESP ¹⁷
Encanamento das Agoas	Despesas feitas nas obras até o dia 22 de maio de 1857	William Elliot	Conrad Thomas João Ross Philip Ross		6	6	100	APESP ¹⁸
Jardim Público	Nesta obra não constam nomes alemães							APESP ¹⁹
Estrada da R. da Consolação	Feria dos Trabalhadores, desde o dia 1 de novembro até o dia 30 de novembro de 1858	Gil Florindo de Moraes	Conrado Thomas	1300 (Thomas não consta)	19	14	73,68	APESP ²⁰
Ladeira do Falcão e R. Nova de São José	Feria dos Trabalhadores, desde o dia 1 de novembro até o dia 30 de novembro de 1858	Gil Florindo de Moraes	Inspetor: Frederico Riemann Isaac Kull Franz Schneider	1300 (Riemann n/ consta)	8	8	100	APESP ²¹
Rua do Imperador	Feria dos Trabalhadores, desde 1 de novembro até 30 de novembro de 1858	Gil Florindo de Moraes	Feitor: Alberto Müller Valentin Kans João Engless	n/ consta n/ consta 1300	9	9	100	APESP ²²
R. Nova de trás do Palácio	Feria dos Trabalhadores até o dia 30 de setembro de 1858		Inspetor: André Guilherme Schleider	1300	13	7	53,84	APESP ²³
Piques e Consolação	Feria dos Trabalhadores desde 1 de setembro até o dia 30 de setembro de 1858	Gil Florindo de Moraes	Conrad Thomas	1100 até 1300	17	10	58,82	APESP ²⁴

NOME DA OBRA	DOCUMENTO	ENGENHEIRO	FEITOR/ INSPETOR/operários	JORNAL	TOTAL OPERÁRIOS	ALEMÃES	%	FONTE
Nota: A obra da Estrada de	Santos, sob administração de Gomide							APESP ²⁵
Estrada de São Paulo a Penha	Féria dos Trabalhadores, desde o dia 1 de agosto até o 31 de agosto de 1858	Gil Florindo de Moraes	Inspetor: Frederico Riemann	1200 a 1300	20	18	90	APESP ²⁶
Ponte do Carmo	Férias dos trabalhadores até 16 de março de 1856		Valentino Kans – mestre João Roos Peta Rheinpast	2000 Alem.1200 a 1400 Port. 1200	17 8 port.	9	52,94	APESP ²⁷

NOTA: A PARTICIPAÇÃO DOS ARTÍFICES ALEMÃES FOI MAJORITÁRIA NAS OBRAS MEDIDAS, TOTALIZANDO 77,23%.

EM NEGRITO AS OBRAS FEITAS INTEGRALMENTE COM MÃO-DE-OBRA ALEMÃ

- 1- Obras Públicas, ano 1859-61, cx 17, ordem 5154, pasta 1
- 2- Obras Públicas, ano 1859-61, cx 17, ordem 5154, pasta 1
- 3- Obras Públicas, ano 1859-61, cx 17, ordem 5154, pasta 1
- 4- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 5- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 6- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 7- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 8- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 9- Obras Públicas, ano 1859-61, cx 17, ordem 5154
- 10- Obras Públicas, ano 1859-61, cx 17, ordem 5154
- 11- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 12- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 13- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 14- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1

- 15- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 16- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 17- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1
- 18- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 2
- 19- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 20- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 21- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 22- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 23- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 24- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 25- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 26- Obras Públicas, ano 1857-59, cx 16, ordem 5153
- 27- Obras Públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152, pasta 1

Tabela 2

OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO
Foram analisadas as Atas da Câmara, de 1854 até 1860

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	<i>PÁGINA</i>
1854				
05/6	Grades de ferro Paredão do Carmo	M. Gerard		127
05/6	Aterrado do Braz			127
7/03	Paredão do Carmo obra pronta	M. Gerard		144
4/05	Asfalto colocado no interior do matadouro público	Adolpho Flecheux		156
10/06	Proposta de Iluminação de 5 lampiões a gás - cadeia	Bastide		165
17/06	A Câmara não aceita proposta de Bastide			168
10/07	Naturalização de Rath			172
11/08	Construção de um teatro na Rua do Carmo			179
11/08	Aprovada a continuação da obra do Paredão do Carmo	Gerard		180
31/10	Cemitério- proposta inicial		Os cemitérios serão citados em várias sessões	201
25/11	Proposta de desapropriações p/ abertura de ruas projetadas			214, novamente em 31/01, p.24

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	<i>PÁGINA</i>
1855				
8/01	Novos impostos aplicados p/ calçadas e águas			10 também em 12/01 –p.19
8/01	Aprovada obra da R. da Glória			11
13/02	Proposta de aumentar o Paredão do Carmo	M. Gerard		29
22/02	Proposta de limpeza do Anhangabaú			31
14/06	Parecer de Rath, Ottoni e Mello sobre encanamento			82
14/06	Proposta de que algum eng. Inglês faça estudo sobre abastecimento do Braz com Tamanduateí		Também em 28/06, p.90	84
21/06	Férias dos trabalhos de abertura da R. Formosa			89
5/07	Fechamento e nivelamento da R. Formosa			93
5/07	Dissertação sobre águas de Rath			94
19/07	Resultado dos exames feitos por Rath no Morro do Jaraguá			98
19/07	Alinhamento da rua atrás da cadeia. Verificar alinhamentos p/ edificações naquele bairro, feito por Rath			101
6/09	Tanque do Zunega - C. Rath			135
20/10	Pedido da Camara para que o Governo da Província disponibilize alguns trabalhadores europeus recém contratados na Europa			167

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	<i>PÁGINA</i>
23/10	O gov. da província responde que concede os trabalhadores, mas que a Câmara dê alojamento, jornal de 1200 réis “a secco”			169

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	<i>PÁGINA</i>
1856				
21/01	Projeto do cemitério pronto, incluir outro para os não católicos ao lado			22
13/03	A Câmara decidiu abrir mais duas ruas, uma paralela a rua Formosa e outra perpendicular, saindo da Pça dos Curros			36
25/04	O governo envia para Câmara dois contos de réis p/ conclusão da obra do cemitério			48
9/05	Conclusão da obra do tanque do Zuniga			51
11/06	Naturalização de Carlos Rath			56
11/06	Kans é chamado para fazer concertos urgentes na ladeira do Carmo, vedar as deteriorações nas muralhas laterais da ponte	A mando do eng. Elliot		59
11/06	A Câmara pede ao gov. da província a liberação de Kans e Mayer para conclusão do paredão do Carmo		Esses dois operários contratados pela prov. Estariam indo para Cubatão e a Câmara pede que o gov. mude essa orientação. Em quanto a obra não começar, que esses operários vão tirar pedra em Santana, como fizeram para a muralha do pte. Do Carmo	60
16/06	Calceteiros alemães encarregados de tirar pedras da R. Direita		Que os oerários façam a retirada das pedras e colocação nos lugares mais necessitados nas ruas da cidade	64
14/07	Os operários alemães continuem sujeitos á direção do Rath, mesmo trabalhando para a Câmara e que cumpra-se o contrato com os trabalhadores			72
30/07	A Câmara jamais pretendeu que os operários alemães deixassem de ficar sujeitos ao engenheiro Rath. Os operários estavam nas obras do cemitério e na ladeira do Carmo		Resposta da Câmara ao gov. da prov.	75
4/08	Elogios à Kans pelos trabalhos na calçada na ponte do Carmo			81

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
1857				
11/02	Rath encaminha as plantas da capela do cemitério da Consolação			29
18/02	Orçamento feito por Christiano Siegrict para reparos na calçada da Ladeira do Tabatingüera	Orçamento: 29:316\$rs		37
6/06	Orçamento de Kans para calçamento e apedregulhamento da Rua da Tabatingüera	Orçamento: 5:013\$000		69
13/06	A Câmara estipulou os locais onde a população poderia despejar o lixo, todos dentro da cidade e dois locais na várzea do Carmo			70
28/08	O nome de Bresser é citado como falecido			101
10/010	Criação de um corpo de operários da Câmara Municipal		Um oficial de pedreiro, um aprendiz e dois serventes. Terá um depósito p/ materiais de construção .Qdo não houver trabalhos, fazer o recalçamento urbano	129
31/10	Porfírio demonstra que as calçadas estão em estado ruinoso			138
31/10	Reidel está trabalhando para a Câmara apesar de contratado pela província			139
20/11	Sugere-se que seja feito o apedregulhamento da Rua de São Bento		Sendo o centro abaulado e esgotos laterais	151
20/11	Idem para a ladeira de São João		Proposta de Porfílio	152
20/11	Construção da ponte do Meio com abóboda de tijolos		Proposta de W. Elliot	153
20/11	Câmara autoriza o apedregulhamento da R. de São Bento			154
20/11	O presidente da província sugere que se utilize os operários da estrada de Jundiáí que está concluída para a feitura da estrada da Penha		O governo da Província já mandou pagar à Câmara a quantia de um conto e quinhentos mil réis	155
7/12	Proposta de reforma nas ruas do Imperador e pça da Alegria ou da Palha			160
10/12	Fechamento do quintal do Palácio, obra tratada com Christiano Siegrist			166

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
1858				
7/01	Riedel propõe alguns orçamentos para reformas de ruas da cidade		Ladeira e Rua da Consolação Rua da Palha Tanque do Arouche, Água Branca e Água Preta	6
23/01	Enderess propõe orçamento para as mesmas obras			18
30/01	A comissão é contra o apedregulhamento da Rua de São Bento, propondo que se faça o sistema de "Mckadam" por ser mais moderno. Sugere que se faça o mesmo sistema nas demais ruas da cidade			31
30/01	Proposta de reforma Rua da Palha e Consolação		Porfírio apresenta orçamento	31
9/02	Porfírio detalha o projeto de apedregulhamento da R. de São Bento e foi aprovado			37

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
11/02	Frederico Riedel declara acabada a obra da ladeira do velho Matadouro e reclama pagamento			40
18/02	Propostas para melhoramento da Pte. do Piques, Rua da Palha, Tanque do Arouche e obras acessórias		Entre outros orçaram essa obra: Valentim Kans, João Roos e Christiano Enderess, foi fechada com José de Almeida Penteado	44
22/02	A Câmara pede novamente para Riedel que complete a obra de abaulamento da ladeira do velho matadouro			47
20/03	Riedel reclama pagamento dos serviços prestados na Ladeira do velho matadouro			78
8/04	Sugere-se que se aplique uma multa ao empresário dos concertos da Rua do Comércio, Frederico Riedel por descumprimento de contrato			84
03/05	A comissão da Câmara avaliou que a obra da ladeira do matadouro não estava satisfatória e recusa-se a pagar à Riedel			94
25/05	Requerimento de Riedel dizendo estar pronto para fazer as obras na ladeira, conforme parecer da comissão que pede descrição precisa dos serviços			97
10/06	A Câmara autoriza pagamento de Riedel			112
9/08	Requerimento de Riedel em que comunica à Câmara que acabou o apedregulhamento e os esgotos do Bexiga, assim como mudança dos esgotos da R. do Comércio		Teve despesa maior que o acertado com a Câmara, pede uma gratificação pelos serviços e custos superiores	126
12/08	Ofício do vigário dizendo estar ciente da proibição dos enterramentos nas igrejas a partir de 9/08			135
12/08	A Comissão nega à Riedel o acréscimo por ele pedido para obra da R. do Comércio pois não foi feita com perfeição			137
7/10	Contrato feito entre a Câmara e Enderess para executar o aterro do Buracão unido a muralha do Largo Do Carmo	Orçado em oitocentos mil réis	Propõe-se a fazer a obra em três meses, trazendo terra necessária do Largo da Força	170
9/10	As obras na R. da Cruz Preta ainda não foram concluídas, pois os presos que ali trabalhavam foram levados para a obra do cemitério			173
16/12	Informa o fiscal do sul que a obra feita na calçada da Rua da Cruz Preta está quase pronta			205
31/12	Porfírio propõe a criação de um mercado no fim da Rua Municipal		O edifício deveria ser construído em tijolo com alicerces de pedra de cantaria lavrada	220

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	
1859			As atas neste ano apresentam-se com maior volume de obras dentro da cidade. Serão expostas as que tenham relevância para este estudo.	
20/01	Quartim propõem que se arvoreje a rua nova que se está aterrando na margem do Tamanduateí			16
01/02	Diretrizes gerais para implantação do mercado e arborização do Quartim na Rua Municipal			23
10/02	As obras da Rua da Cruz Preta ainda não foram concluídas	Mão-de-obra - “uma corrente de presos e duas carroças”	Militão fotografou essa rua em reforma	33
17/02	Christiano Enderess pede recebimento pelos trabalhos executados de entulhamento do Buracão do Largo do Carmo			40
17/02	Foi aprovada a obra de calçamento da Rua do Carmo em cantaria lavrada, pede-se que se coloque em praça para ser arrematada			40
17/02	Sugere-se que se ponha em praça a obra de conservação das seguintes Ruas: Tabatingüera desde a do trem até a ponte, Boa Morte, do Carmo até o colégio, Travessa do Palácio, Municipal, As duas partes que compõem a Rua do Comércio, o aterrado do Braz até o Belém, do Imperador, São José, ladeira do Dr. Falcão e ponte do Lorena, do velho matadouro até a encruzilhada do novo, do Piques até o Cemitério da Consolação, Rua da Palha, a de trás do Paredão, da Glória desde a esquina do Remédio até o Cambucy, a Praça da Liberdade e o aterrado da Rua da Pólvora desde a esquina do Remédio até a casa do Possidonio, Rua das Flores, Rua da Fundação, totalizando 18 ruas		O contrato de três anos e previa reformar as Ruas S. Bento e Carmelitas para adequá-las ao sistema de abaulamento	42
28/02	Rath se oferece para fazer o orçamento para edificar cemitério dos protestantes com capela			49
17/02	Somente um empresário se candidatou a fazer a obra do cemitério dos protestantes, o orçamento não agradou à Câmara que decidiu fazer por empreitada ou jornal			54
24/03	Vários pedidos de datas de terra		É comum no ano de 1859 haver pedidos de datas de terra nas várias localidades do município e também propostas de aruamentos em terrenos devolutos	67
24/03	apedregulhamento da R. que sai da ponte do Piques ao Bexiga		Feito com “três correntes de gallés”	66
7/04	Três empreiteiros se candidatam a fazer a obra do mercado e apresentam orçamentos. A Câmara opta pelo terceiro por ter melhor preço e condições de pagamento, sendo ele Frederico Riemann		Foi o único que apresentou um plano detalhado da obra conforme edital	76
28/04	Riemann está pronto para iniciar a obra do mercado, mas diz não poder sujeitar-se aos juros bancários visto ser o custo da obra de notória “barateza”			90

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
12/05	Riemann se diz disposto a assinar o contrato para execução do mercado, mas pela demora do mesmo e pela necessidade de comprar materiais na Europa o valor de 56 contos de réis deverá ser ajustado para 80 contos de réis			97
19/05	A Câmara concorda em ajustar os valores com Riemann, mas declara que concede a metade do que o empreiteiro pediu			103
26/05	Africanos livres trabalhavam para a Câmara, sendo que há reclamações de insubordinação			106
26/05	Frederico Riemann manifesta desejo de montar uma fábrica de tijolos e compromete-se a vender para o governo com valor de 40% a menos que a concorrência e 30% a menos para o público			107
20/06	Relatório do fiscal dizendo que a obra da R. do Bexiga continua e que o calçamento e esgoto da rua estavam sendo feitos por um alemão, não citado nominalmente		Há relatórios expedidos pelos fiscais das quatro zonas da cidade, onde aparecem as reformas das ruas, conforme edital do dia 17/02. Não especifica a mão-de-obra	119
20/06	Riemann apresenta seu fiador para a obra do mercado, que foi aceito pela Câmara, a saber: o negociante Caetano Ferreira Balthar			121
4/07	O presidente da província pondera que a Câmara não deve disponibilizar suas verbas para a praça do mercado e sim priorizar a canalização das águas da Cantareira		Resolução foi adiada	131
11/07	A Comissão permanente da Câmara responde ao governo provincial qto. a questão da factura do mercado, que apesar da canalização ser muito importante e que promove melhorias nesse setor, o mercado é fundamental para cidade. Aguarda manifestação do governo para assinar contrato do mercado.			136
14/07	Alguns vereadores votam contra a obra do mercado			141
21/07	Henrique Fernandes Cantinho é citado como o empresário da conservação das ruas e pede pagamento pelos serviços prestados		Foi o responsável pela conservação das 18 ruas da cidade (edital 17/02)	144

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
11/08	Segundo a Câmara, o governo provincial está insinuando que Riemann não tem competência para fazer o mercado. A Câmara não aceita já que é um empreiteiro de qualidade e foi contratado pelo presidente da província José Antonio Saraiva.		A Câmara argumenta que Riemann foi contratado pelo Saraiva e que dirigiu uma das sessões de operários de obras públicas com muito mérito. Pede para o governo deixar de insinuações e dizer se tem algo contra Riemann.	157
22/09	Christiano Enderess reclama pagamento referente a obra concluída de entulhamento do Buracão do Carmo			165
29/09	André Christ recebe pagamento por aterro feito no Largo da Liberdade		Recebe 70\$rs, mas pede 100\$rs	173
13/10	Henrique Cantinho pede rescisão de contrato para conservação das ruas		Alega prejuízo, foi aprovada a proposta em ata 18/11 p.196	180
3/11	Caetano Balthar, fiador de Reimann na obra do mercado pede à Câmara que efetue pagamento diretamente a ele.		A Câmara começa a se reportar à Balthar, Reimann está fora da cidade. Balthar assume a obra e os recebimentos a partir dessa data	182
10/11	Proposta de manutenção da calçada da Rua das Casinhas , entre a Misericórdia até Rua do Rosário		“Fazer o dito conserto pelos galés”	189
3/12	Obra do mercado vistoriada pelo eng. Gil Florindo de Moraes e aprovada as fundações			202
15/12	O presidente da província anuncia à Câmara que estava pronta as taipas do cemitério dos protestantes e coberto de telhas			210

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	EMPREITEIRO	OBSERVAÇÃO	PÁGINA
1860			Continuam os pedidos por datas de terra Diminui o volume de obras	
19/01	Projeto de postura proibindo o lançamento das águas da chuva diretamente nas ruas apedregulhadas ou macadamizadas. Proibição das rótulas			19
9/02	O eng. Gil Florindo examinou a obra do mercado e encontrou irregularidades nos alicerces, feitos de material ruim			40
9/02	Christiano Enderess requerendo pagamento da obra de entupimento do buracão do Carmo			40
9/02	Kans concluiu as obras dos consertos dos chafarizes de Santa Thereza e Rua da Força, pede pagamento			41
7/03	Comissão analisa obra do mercado e diz ser necessário demolir parte da fundação por estar em terreno lodoso, refazer essa parte da obra e reforçar as paredes			53
7/03	A ponte do Anastácio desmoronou			64

<i>EDITAL - DATA</i>	<i>DOCUMENTO</i>	<i>EMPREITEIRO</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>	<i>PÁGINA</i>
17/04	A Câmara define que o mercado deve ter as paredes com espessura igual a dois palmos, conforme projeto			99
12/05	Porfírio anuncia que 15 de maio será a inauguração da estrada de ferro em Santos			113
18/06	Vereadores discutem sobre os problemas decorrentes das doações de terras		Alguns obtinham as terras e depois vendiam a preços baixos, outros pediam em nome de outras pessoas assim conseguiam muitas terras, originando uma fazenda	134
18/06	Balthar pede um aumento no valor que a Câmara deveria pagar, para cobrir custos na obra do mercado			135
06/07	Balthar pede rescisão do contrato do mercado			140
19/07	Indicação para se fazer uma nova planta da cidade			147
19/07	A Câmara considera abandonada a obra do mercado e sugere que o Quartim assumira a mesma		Em 21/07 – o contrato só será rescindido após ser lavrada a escritura de rescisão	149
27/09	A Câmara reclama ao imperador abuso de poder por parte do presidente da província		A Câmara acusa o presidente da província de mandar trazer de Santos um piano para uso pessoal que teria sido carregado pelos trabalhadores da estrada de Santos. Despediu Porfírio de Lima sem justa causa	190
11/10	A Câmara deu parecer contrário a rescisão do contrato da obra do mercado, julgando ser prejudicial à municipalidade		Alega que o orçamento deve ser mantido e que Balthar terá que concluir a obra sem mais verba	204

Tabela 3

OBRAS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Foram analisados os Registros da Câmara, de 1854 até 1860

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	ORÇAMENTO	OBSERVAÇÃO	FONTE
2/02/1855	Factura da calçada da Rua do Tamanduatehy ao Tabatinguera			Livro de Registro Geral v.37, 1854-56, p.71
3/04/1855	Recunhamento da calçada da Ladeira do Carmo	487\$400		Idem p,
24/04/1855	Factura dos muros de um e de outro lado da R. Formosa.		Início em frente a R. das Educandas e término no Piques	Idem, p.
3/05/1855	Concerto das calçadas das Ladeiras do Porto Geral e Piques	1º - 31\$880 2º 100\$400		Idem, p.88
13/08/1855	Reparos das Pontes do Meio e Cuberta, no Aterrado da Pte. Do Carmo	1º 362\$080 2º 460\$520		Idem, p.97
6/09/1855	Factura das taipas para o cerco do novo Cemitério Público desta cidade,		Tem que se edificar com a maior brevidade	Idem, p.105-
4/08/1856	1º Os paredões que servem de apoio à calçada no porto do Fonseca, no fim da Ladeira do Tabatinguera 2ºEntupir a valla que nesse local se acha e concerto da calçada			Idem, p.161
9/02/1858	Apedregulhamento da R. de São Bento	14:366\$000		Livro de Registro Geral, v.38,1857-63, p.49
24/09/1858	Atterro do Buracão unindo a muralha do largo do Carmo			Idem, p.78
3/11/1958	Concerto da R. da Constituição		Compreendendo toda a extensão desde o canto da torre de S. Bento até o alto da Ladeira do Miguel Carlos	Idem, p.85
5/11/1958	O abahulamento da R. do Ouvidor		Fazendo um canal aos lados com a largura de dois palmos calçado a tição	Idem, p.86
28/02/1859	Mercado		Localizado no fim da R. Municipal, no terreno entre o porto de S. Bento/ Pte do Carmo e fundo do Palácio e Rio Tamanduateí	Idem, p. 99
2/02/1959	Os esgotos de pedra necessários, e augmento do boeiro pelos quaes dêem sahida as águas pluviais do atterrado da praça da Liberdade			Idem, p. 101
18/02/1959	A calçada da Caza do Barracão		Situada na R. do Carmo, c/ pedra de cantaria lavrada	Idem, p.102
28/02/1859	Hum muro junto ao Cemitério Geral da Consolação		Altura doze palmos, dois e meio de alicerce e três de espessura, cobertos de telhas com dois canais. Rebocado e caiado	Idem,p.104

EDITAL - DATA	DOCUMENTO	ORÇAMENTO	OBSERVAÇÃO	FONTE
5/03/1859	<p>Conservação das seguintes ruas por espaço de três annos:</p> <p>1º A da Tabatinguera d'esde a do Trem até a ponte</p> <p>2º A da Boa Morte</p> <p>3º A do Carmo até o Collegio</p> <p>4º A travessa do Palacio</p> <p>5º A R. Municipal</p> <p>6º As duas partes q. compõem a R. do Comércio</p> <p>7º O atterrado do Braz até o Bethlem</p> <p>8º A R. do Imperador</p> <p>9º A R. de São Jozé</p> <p>10º A Ladeira do Dr. Falcão , e ponte do Lorena</p> <p>11º A dita do velho Matadouro, até a encruzilhada do novo</p> <p>12º A dita do Piques até o Cemitério da Consolação</p> <p>13º A dita da R. da Palha</p> <p>14º A R. da traz do Paredão</p> <p>15º A da Glória d'esde a esquina do Remédio até o Cambucy</p> <p>16º A praça da Liberdade e o atterrado da R. da Pólvora, d'esde a esquina do Remédio até á cazado Possidonio</p> <p>17º A travessa da R. das Flores em frente a caza do Dr. Cabral á sahir na R. da Boa Morte</p> <p>18º A R. da Fundição</p>			Idem, ps.105 a 107
1/10/1959	Nivelamento do Paredão do Largo do Carmo	600\$000	Deverá ser de pedra	Idem, p.129
15/05/1860	Construção de Catacumba no Cemitério Público d'esta cidade			Idem, p. 158

As tabelas foram organizadas com dados referentes às obras executadas na capital, entre 1854 e 1860. Sendo o Arquivo do Estado de São Paulo e o Arquivo da Câmara Municipal as instituições que preservam essa documentação, estas foram as fontes principais para sua elaboração.

O Arquivo do Estado conta com a documentação referente à gestão do governo provincial, e a Câmara dispõe de documentos da municipalidade. Como os operários firmaram contrato com o governo provincial, eles se reportavam especificamente a esse âmbito administrativo. Pode-se ler, em algumas Atas da Câmara, situações em que a municipalidade requisita do governo provincial o empréstimo dessa mão de obra, como se lê no trecho abaixo:

Sessão Ordinária aos 16 de junho de 1856

Propostas e Indicações

[...] Indico que as pedras tiradas da Rua Direita sejam aplicadas para os concertos dos lugares mais necessitados delles nas ruas da cidade, e que sejam encarregados desses trabalhos os calceteiros allemães, q. são cedidos pelo Governo – Roiz dos Santos – GLZ – Foi approvedo [...] (ATAS DA CÂMARA, 1856, p. 64).

Nem sempre a relação entre o governo provincial e a municipalidade era cordial e clara. Percebe-se que havia certa dificuldade de equacionar os trabalhos exercidos pelos operários europeus, contratados pela província, para trabalhar no âmbito da municipalidade.

Sessão Ordinária aos 11 de junho de 1856

Indicações

[...] Ponderando-se que não appareceu empresário que offerecesse condições razoáveis para conclusão do Paredão do Carmo, na forma deliberada, apesar de duas vezes ter a Câmara aberto o concurso, e vendo a penúria actual de mestres e officiaes pa. obras desta natureza, e tendo a informação da aptidão do mestre Alemão Kans e dos Officiaes

Mayer e [...] contractados pela Prova., e de q. tiverão ordem de irem pa. o Cubatão, representei a S. Exa. o Sr. Preside. da Província, pedindo que suspendesse a execução de tal ordem, o q. obtive, afim de propor á consideração da Câmara a conveniência de aproveitarem-se os serviços desses operários na conclusão do referido Paredão, visto que seus salários são moderados em relação aos actuais, e pr. isso proponho o seguinte:

1º Que se proceda á conclusão do paredão pr. administração

2º Que se peça ao Govo. que permita o emprego dos referidos operários nesta obra

3º Que em quanto a obra não começar vão esses operários, desde que forem cedidos, tirar pedra, e preparal-as na pedreira de Sant Anna, onde elles ja tiravao pedra para a muralha da Ponte do Carmo, provendo-se a condução pelo modo mais econômico. [...]

Vencida a indicação supra informe-se ao Govo. q. o operário Conrado Thomaz pode ser empregado ou no paredão indicado

ou em obras da calçada; mas isso sem prazo definitivo, pr. que nem sempre pode a Câmara contar com recursos pa. entreter em activide. um operário q. vence salário certo, ainda q. não trabalhe.

Roiz dos Santos - Aprovado

(ATAS DA CÂMARA, 1856, p. 60).

As câmaras municipais, naquele momento, estavam com poucos recursos disponíveis, o que de certa forma onerava a tesouraria provincial, que deveria arcar com os custos das obras públicas mais relevantes. As receitas destinadas às câmaras nem conseguiam cobrir as despesas básicas, como o pagamento de seus funcionários.⁷⁰

Outro dado importante, colhido na documentação do Arquivo do Estado, é que muitos alemães eram designados para retirada e transporte de pedras para as obras, sendo que o carroto das mesmas ficava igualmente a cargo dos germânicos. Isso aparece repetidamente na documentação referente às obras públicas. Vieram da Europa trinta canteiros, na leva de 1854. (ANEXO 4).

O governo provincial distribuía os operários entre as diversas obras da província, sendo que, muitas vezes, os bons mestres e pedreiros estavam exercendo suas

⁷⁰Relatórios Provinciais, 1854, p. 21.

atividades fora da capital, mesmo sendo este o local onde essa mão de obra era mais necessária.

Essa questão aparece claramente, em muitos documentos referentes às obras. Os operários estavam atuando em um local, e eram requisitados em outro. Eram disputados pelos engenheiros e inspetores, especialmente os mais preparados profissionalmente, como os mestres Kans, Enderess e outros.

A logística dessa operação possivelmente deixava a desejar. Sempre havia reclamações de que esses profissionais deveriam estar em uma determinada obra, e se encontravam em outra. Isso denota o grau de necessidade que a província tinha de mão de obra especializada, e de como o departamento de obras era precário em relação à demanda pelos serviços. Isso nos faz crer que as tentativas de organizar uma companhia de operários com 500 profissionais europeus, como almejava o governo provincial, não foi concretizada.

No ano de 1857, o vereador Rodovalho sugere que se crie um corpo de operários, para atuar nas obras da municipalidade. Pode-se notar a precariedade do sistema, pelo número de operários propostos para trabalhar efetivamente para a municipalidade. Pela proposta do vereador, seriam contratados um oficial pedreiro, um aprendiz e dois serventes, e haveria um local destinado a depósito de materiais de construção. Quando não houvesse obras, os funcionários trabalhariam na manutenção das calçadas.⁷¹

⁷¹ Atas da Câmara da Cidade de São Paulo –
Sessão Ordinária aos 10 de outubro de 1857, p. 128.

No ano de 1855, os vereadores reclamavam que a municipalidade não contava com um engenheiro para executar os serviços, e que não teria, em seus cofres, dinheiro para manter um profissional contratado.⁷²

Em 30 de junho de 1856, o governo da província previne a Câmara de que os trabalhadores alemães empregados nas obras da municipalidade não deixarão de sujeitar-se à direção de Carlos Rath, engenheiro da província, e que também não deixarão de cumprir as condições estabelecidas nos contratos feitos entre esses trabalhadores e a província, inclusive o desconto da quinta parte de seus salários. O governo provincial pede que a Câmara informe se empregará todos os trabalhadores alemães, naquele momento, nas obras municipais.⁷³

A Câmara responde ao governo provincial, em 14 de julho de 1856, nos seguintes termos:

Sobre a portaria do Exmo. Preside. da Província datada de 30 de junho findo, é a Comissão Permanente de parecer q. se responda que a Câmara não julga conveniente nem jamais pretendeu que os operários alemães deixassem de ficar sujeitos ao Engenheiro Dr. Rath, ou a quem o Govo. ordenar, quanto ao comparecimento de outros, digo cumprimento de outras condições de seus contractos, inclusive o desconto da 5ª parte de seus salários; e pr. Isso fica inteirada da declaração q. a respeito lhe é feita em dita portaria que responda-se a 2ª parte da mesma. Portaria que a Câmara tem empregado nas obras Municipaes tantos operários, sendo tantos no Cemitério e tantos na ladeira do Carmo: e muito estimaria poder empregar maior número, se não fosse contrariada pela escasez de seus rendimentos; mas q. para aproximar-se o mais possível aos desejos do Governo tractará de por em atividade outros trabalhos em q. maior número de taes operários possa ser empregado, se o Governo mandar entregar-lhe qto. antes as consignações votadas na lei do orçamento vigente para serviços municipaes – Rodrigo dos Stos. – Gonçalves – Aprovado.
(ATAS, 1856, p.75, grifo nosso).

⁷² Atas da Câmara da Cidade de São Paulo - Sessão Ordinária aos 13 de fevereiro de 1855, p. 30.

⁷³ Atas da Câmara da Cidade de São Paulo - Sessão Ordinária aos 14 de julho de 1856, p. 72

Fica clara, nessa declaração dos membros da Câmara, a conveniência de se utilizar os operários alemães nos trabalhos da municipalidade.

Outro aspecto que se observa, a partir das tabelas, é que, em muitas das obras empreendidas nas estradas e na pavimentação de ruas, a mão de obra era em sua maioria ou totalmente alemã. Isso é compreensível, pois na contratação de 1854 havia predomínio de operários alemães, especialistas em construção de estradas e pavimentação urbana. Muitos desses profissionais foram angariados com muita dificuldade pelos agentes do senador Vergueiro, pois os governos dos estados alemães dificultaram a vinda desses profissionais, visto serem especialistas e ativos em seus países de origem.

Um dos agentes do Vergueiro chegou a dizer que recrutou os trabalhadores especialistas em estradas na Turíngia, pois naquele país as estradas eram as melhores da Europa.⁷⁴

Se observarmos as tabelas, veremos que os principais acessos à capital tiveram mão de obra alemã e, em alguns casos, somente de alemães.

A obra de pavimentação urbana que ocorreu em 1855, e que mais chama a atenção pelo número de funcionários, é a Rua da Glória.

⁷⁴ Ver capítulo 1, p. 85.

Fig.24: Rua da Glória – 1862
Militão Augusto de Azevedo

Trabalharam nesta empreitada, alemães e portugueses que vieram em 1854. Não se localizou o total de funcionários, mas sabe-se que foram 23 de origem germânica. Esta obra contou com Conrad Thomas e Enderess, como mestres calceteiros, sob a administração de Carlos Rath.⁷⁵ (ANEXO 15).

A relevância da Rua da Glória justifica o número de operários e o nível dos profissionais envolvidos nessa obra. Essa rua fica no lado sul da cidade, e era a saída para Santos.

A Rua da Glória é uma das mais antigas e importantes vias da cidade. A partir dessa rua, começa o Caminho do Mar, que ligava São Paulo a Santos. Era conhecida como estrada de Santos, e esteve em obras em todo o período estudado.⁷⁶

⁷⁵Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=12990&nomen=0090401018&img=ODSP0090401018_001.jpg

Acesso em: outubro de 2001.

⁷⁶No século XVIII, havia no local a Chácara de Nossa Senhora da Glória. Em 1825, o governo provincial instalou no logradouro o Seminário da Glória, com o intuito de abrigar meninas órfãs. Posteriormente, este foi transferido para outro lugar, e no local do seminário, já em ruínas, foi instalada a Casa de Pólvora, que serviu como quartel para as tropas militares. A partir de 1877, a chácara foi se transformando no bairro da Glória.

No ano de 1856, sob administração de Carlos Rath, a obra da estrada de Santos contava com pelo menos 79 operários, sendo 43 portugueses e 36 alemães. Entre os artífices, estavam João Kull, Jacob Stahl, Conrad Thomas, Frederico Reidel, e Germano Pena, que era o intérprete da obra.

Em 1859, outra importante saída da cidade, também reformada pelos alemães, foi a Ponte Grande sobre o Rio Tietê, ao norte da cidade. Do outro lado da ponte, havia a fazenda de Santana, que deu o nome ao bairro. Do lado norte, começava o caminho para Atibaia e para Minas Gerais. (REIS F°, 2004).

Fig.25: Rio Tietê
Militão Augusto de Azevedo

Mais ao norte, havia o atalho da Serra da Cantareira, que esteve em obras em 1856, somente com operários alemães, totalizando 26 trabalhadores.

A várzea do Carmo esteve sempre no foco do governo da província, assim como da Câmara. A principal saída da cidade a leste era a estrada da Penha, atual Rangel Pestana, levando a Mogi das Cruzes, Vale do Paraíba e Rio de Janeiro.

No início do século XIX, intensificou-se o tráfego das tropas de mulas na região. Talvez por essa razão, a Ladeira do Carmo sofreu forte erosão, resultando no que ficou conhecido na época como “buracão do Carmo”. Foram colocadas pedras, para estancar a erosão e facilitar a passagem pela Várzea do Carmo.

O engenheiro Daniel Pedro Muller foi encarregado, em 1804, a mando do governador Franca e Horta, a fazer o enchimento do “buracão”. (REIS Fº, 2004). Esse serviço era feito esporadicamente no local. Em 1859, Christiano Enderess pede que a Câmara pague pelo serviço de entulhamento do buracão do Carmo. Em 1806, foi construída a Ponte do Carmo, e o projeto é atribuído novamente ao alemão Pedro Muller. É também dessa época o chamado aterrado do Brás, caminho elevado sobre a várzea.

Além da Ponte do Carmo, foram feitas na várzea as pontes do Meio e a do Brás.

Descendo a Rua da Tabatinguera e virando à direita, depois da ponte de mesmo nome, começa o caminho da Moóca, por onde também se chega ao Vale do Paraíba. (REIS Fº, 2004).

Quem entrasse na cidade, vindo do Brás, depois de atravessar a várzea e as três pontes, do Ferrão, do Meio e do Carmo, chegaria na ladeira do Carmo.

Os frequentes transbordamentos do rio Tamanduateí castigavam muito a Várzea do Carmo, no período de chuvas. A região sempre foi um problema para as autoridades, que viam o local como bastante insalubre, apesar de recorrer a ele para o precário abastecimento de água da cidade.

No século XIX, vários portos se formaram na várzea, pois por aí chegavam as mercadorias e produtos, que eram estocados em armazéns. O transporte se fazia por barcos e canoas, e o forte eram os gêneros alimentícios, como legumes, frutas e

cereais. Esses portos tinham diferentes denominações: Porto da Tabatinguera, da Figueira, do Anhangabaú e Beco dos Barbas ou das Barcas, atual Porto Geral, que ganhou esta denominação por deliberação da Câmara Municipal, em 1865.

Fig. 26: Ladeira do Carmo – 1862
Militão Augusto de Azevedo

Militão fotografou copiosamente a várzea do Carmo, talvez por residir nas proximidades e vivenciar a problemática das inundações. Ele morava na Rua da Boa Vista, nº 15, em frente à várzea.

A Ladeira do Carmo dava acesso a uma das mais importantes estradas da época, por onde chegavam os viajantes vindos do Rio de Janeiro

Fig.27: Ladeira do Carmo - 1862 – detalhe
Militão Augusto de Azevedo

Veremos, no decorrer da década de 50, muitas obras na referida várzea, desde pavimentação das ruas, enchimento do buracão, como dessecamento do rio Tamanduateí. Em todas essas reformas urbanas, atuaram os alemães.

Fig. 28: Vista da cidade, tirada da Várzea do Carmo
Militão Augusto de Azevedo

A Rua de Santa Thereza ficava nas imediações da Ladeira do Carmo. Para quem chegasse à cidade, vindo do Braz, pela estrada que ia para o Rio de Janeiro, veria a bela paisagem, muito bem registrada por Militão.

Fig. 29: Rua de Santa Thereza
Militão Augusto de Azevedo

As ruas de Santa Thereza e das Casinhas foram pavimentadas na década de 50, sendo Valentim Kans o empreiteiro da obra.

Do Piques, lado oeste da cidade, partiam duas importantes estradas. A Rua da Palha, atual 7 de Abril, era o início do caminho para Campinas. A Rua da Palha foi aberta em 1814, por Daniel Pedro Muller, concomitantemente com a estrada do Piques. (REIS F°, 2004).

A outra estrada que partia do Piques era o caminho para Sorocaba, atual Rua da Consolação. Por essa estrada, passavam as tropas de mulas vindas da feira de muares em Sorocaba.

O Paredão do Piques localizava-se do lado oeste da cidade, e era um dos locais mais movimentados.

Na confluência das duas ladeiras, havia o chafariz, onde os tropeiros e os animais das tropas que desciam para Santos se abasteciam.

Fig.30: Cidade de São Paulo – 1862 (vista tirada do Paredão do Piques)
Militão Augusto de Azevedo

Próximo ao monumento do Piques, havia a Ponte do Lorena, de onde partiam a Ladeira de São Francisco, Rua do Ouvidor e a Ladeira de São José. (TOLEDO, 1983).

Pelas imagens, é possível perceber que não havia nenhum tratamento paisagístico, nem mesmo árvores nas calçadas. O verde ficava restrito aos quintais no fundo das casas, onde eram cultivadas hortaliças e árvores frutíferas.

Segundo Lemos, dois sobrados coloniais situados na descida do Piques, hoje continuação da Rua José Bonifácio, apresentam a chamada arquitetura bandeirista urbana, com suas janelas encostadas nos frechais. São mais baixas que suas vizinhas térreas, construídas no início do século XIX.

A Pirâmide do Piques foi entregue à cidade em 17 de outubro de 1814, pelo engenheiro Pedro Muller.

Na Ladeira do Piques, hoje Rua Quirino de Andrade, nº 23, existia a fábrica a vapor de chapéus, fundada em 1853 pelo alemão João Adolfo Schritzmeyer, sendo essa fábrica de chapéus a mais antiga do ramo em São Paulo. (MARTINS, 1912).

No início do ano de 1859, conforme dados do Arquivo do Estado, a Rua da Palha foi reformada pelos alemães, e estava o engenheiro Gil Florindo de Moraes na administração dessa empreitada. Em 1858, o mesmo engenheiro foi responsável pela obra do Piques e Consolação, que teve a maioria de operários germânicos.

Ao observarmos as tabelas, fica notório que as mais importantes obras levadas a cabo na década de 1850 tiveram atuação dos alemães. A qualidade técnica destes é relatada pelo agente de imigração. Ele escreveu, no documento endereçado ao Vergueiro, que muitos dos operários angariados por ele trabalharam na obra da catedral de Colônia, na Renânia. A catedral de Colônia é, até hoje, uma das mais importantes igrejas góticas. Foi inaugurada em 1880 e era, na época, o edifício mais

alto do mundo; suas duas torres têm 157 metros de altura. Foi a construção mais alta da Europa até 1889, quando foi construída a torre Eiffel.

Para concluir o capítulo, podemos dizer que a São Paulo que foi construída na década de 1850 era uma cidade que estava em latente crescimento.

Os governantes optaram por investir em reformulação urbana e na modernização das estradas, com o foco na eficiência e na qualidade técnica, que engenheiros e artífices da construção civil habilitados poderiam oferecer para alcançar os tão almejados melhoramentos urbanos.

Concomitantemente, São Paulo começava a atrair maior número de imigrantes das mais diversas localidades, sinalizando a metrópole que se avizinhava.

O capital gerado pelo café começava a ser expressivo, boa parte investido na cidade.

O desenvolvimento comercial que São Paulo veio apresentando no decorrer de sua história, desde o século XVI até meados do XIX, garantiu-lhe uma posição de importante entreposto comercial.

Com todas essas frentes, nada mais correto que aparelhar a cidade para receber e absorver esse franco desenvolvimento. Para tanto, foram edificadas os mais importantes equipamentos públicos, tais como: cemitérios, hospitais, mercados e matadouro. Foram feitas ampliações na malha urbana, com destaque para os principais acessos à cidade, facilitando assim o fluxo de pessoas e mercadorias. As estradas passaram por grandes reformas, e muitas foram construídas, assim como as mais variadas pontes.

Vale destacar, portanto, que o desenvolvimento alcançado no final do século XIX não começou a ser concebido em meados da década de 1860, com o advento da

ferrovia e com o capital cada vez maior do café. Foi, no mínimo, nos anos 1850, quando presidentes da província visionários, imigrantes tecnicamente preparados e uma população ávida por melhoramentos urbanos iniciaram esse processo de desenvolvimento, que não mais estagnou, levando São Paulo a ser uma das maiores metrópoles do mundo, no século XX.

O que de relevante foi feito em São Paulo, na década de 1850, seja no âmbito da infraestrutura urbana, arquitetura ou projeto, teve participação fundamental desse grupo de imigrantes, os alemães.

Podemos afirmar que os engenheiros e artífices atuaram em todos os setores da construção civil em São Paulo, elaborando mapas da cidade, projetando edifícios públicos, propondo novas soluções para o abastecimento de água, construindo pontes, ou simplesmente atuando como artífices da construção civil.

Para todos os lados que dirijamos nossa atenção, veremos esses profissionais na construção do espaço urbano paulistano, em meados do século XIX.

CONCLUSÃO

Ao ingressar no programa de doutorado desta universidade, pretendia estudar a cidade de São Paulo pelas lentes de dois importantes fotógrafos, que registraram períodos fundamentais para a história da cidade: Militão Augusto de Azevedo, no século XIX, e German Lorca, no XX.

Ao iniciar o trabalho com a documentação primária, surgiram muitos nomes de profissionais de origem germânica, que estiveram atuantes no ramo da construção civil na primeira metade do século XIX, em São Paulo.

O objeto de estudo, a partir de então, se manteve o mesmo, a cidade de São Paulo e sua história, mas com outro enfoque.

Ao observar as imagens que Militão Augusto de Azevedo produziu de São Paulo, em 1862, podia-se ver que não havia características de arquitetura germânica em São Paulo, assim como havia nas cidades do sul do país. Possivelmente, esse foi o primeiro questionamento da pesquisa. Por que não havia traços germânicos, numa cidade com tantos engenheiros e operários alemães?

Por que o imigrante alemão escolheu terras brasileiras?

A São Paulo de meados do século XIX, anterior ao advento da ferrovia, não parecia tão provinciana, como nos fizeram crer alguns autores. Álvares de Azevedo e tantos outros estudantes da Academia de Direito consideravam a cidade monótona e atrasada. Alguns viajantes, que por aqui passaram, tiveram a mesma impressão. Zaluar comparou a cidade, em dia de festa, à figura pouco promissora de uma beata taciturna e reservada. (ZALUAR, 1860).

Porém havia pontos conflitantes. Por que o presidente da província de São Paulo, na década de 1850, resolveria organizar uma companhia de operários da

construção civil, com 500 profissionais europeus, numa região ainda tão atrasada? Hoje, esse número de trabalhadores já seria significativo, o que dirá naquela época!

Essas e tantas outras indagações foram sendo, aos poucos, decifradas, na documentação primária que foi a base da pesquisa. Não havia bibliografia sobre a atuação dos alemães em São Paulo no período, somente livros e teses que estudavam a imigração de germânicos, e não, especificamente, dos artífices da construção civil.

Ao finalizar o trabalho e elaborar as tabelas do capítulo terceiro, foi que algumas dessas respostas se aclararam. Pode-se afirmar que boa parte dos alemães que vieram trabalhar na construção civil, especialmente nas imigrações de 1838 e 1854, era de mão de obra especializada. Muitos tinham trabalhado em importantes obras em seus países de origem, como catedrais e estradas, sendo grandes construtores.

Canteiros e calceteiros alemães foram a maioria, dentre os artífices, profissionais que foram responsáveis por boa parte da pavimentação da cidade que Militão fotografou em 1862, fazendo-nos crer que, por essa razão e por ter o Rio de Janeiro como padrão arquitetônico em voga, não se materializou o estilo de construção germânica na cidade de então.

Além de artífices, São Paulo contou com engenheiros alemães, com o gabarito de Carlos Rath e Hermann Bastide, que tinham uma experiência, trazida na bagagem, em construção de estradas, obras públicas e elaboração de mapas. Tivemos, ainda, atuando no setor de obras, o alemão Carlos Bresser, que, além de contratado para dirigir a estrada para Santos, atuou na construção de diversas obras na capital e nas estradas, sendo um dos idealizadores do plano de abastecimento de água a partir da Serra da Cantareira. Esse projeto foi tão ousado para a época, que ficou em pauta por

muitos anos, sendo concretizado somente 20 anos depois, pela Companhia Cantareira Águas e Esgotos.

Podemos dividir em três, os importantes fluxos de imigrantes de origem germânica que vieram para a província de São Paulo, até meados do século XIX, e que atuaram na construção civil.

A primeira imigração, ocorrida na década de 1820, tinha como objetivo a colonização do interior. Já nesta primeira leva, observou-se a chegada de alguns artífices, atraídos pela possibilidade de conseguir um pedaço de terra e trabalho. Muitos se fixaram em núcleos urbanos, como Santo Amaro e São Paulo, exercendo seus ofícios ligados à construção civil.

A segunda leva de imigrantes alemães ocorreu em 1838 e teve caráter técnico. Vieram indivíduos, em grande parte prussianos, trazidos por João Bloem, especialistas em estradas e profissionais ligados à metalurgia. Desta leva, muitos profissionais se mantiveram por décadas como operários da construção civil, e muitos trabalharam com contratos de três anos para a província, sendo alguns seguidamente renovados. Trabalhavam em obras públicas e, na falta destas, para particulares.

A terceira e mais importante imigração, oriunda de povos germânicos, ocorreu durante a década de 1850. Podemos dividir esses imigrantes em dois grupos: trabalhadores rurais, que foram contratados pelos fazendeiros de café, tendo o senador Vergueiro como pivô dessa operação; e trabalhadores da construção civil, angariados nos mais diversos estados alemães. Esses profissionais vieram por meio de contratos firmados com o governo provincial, tendo igualmente o senador Vergueiro como responsável pela operação. Agentes por ele contratados foram buscar indivíduos profissionalmente preparados, para trabalhar em obras públicas e estradas.

Desde o final do século XVIII, a construção de estradas esteve sempre no foco dos presidentes da província. Apesar da falta de organização do setor e da difícil administração das mesmas, essa sempre foi a preocupação dos governantes: promover a construção de estradas, para facilitar o escoamento da produção.

O imigrante alemão veio sanar essa falta de mão de obra, e foi o grande colaborador na construção e manutenção das estradas da província de São Paulo, até meados do século XIX, antes da construção da ferrovia.

A partir da década de 1850, percebe-se, no estudo da documentação primária, uma mudança de foco por parte dos governantes. Muito mais se investiu na capital da província, que nessa década foi equipada com os principais edifícios públicos.

Novamente, teremos os alemães participando ativamente desse processo de urbanização da cidade, atuando especialmente na pavimentação das ruas e acessos das principais estradas que ligavam São Paulo ao interior, Rio de Janeiro, Santos e Minas Gerais. Também na década de 1850, teremos a maioria dos engenheiros alemães envolvidos nos mais diversos projetos, desde a elaboração de mapas, até a construção do matadouro, dos cemitérios, mercado e o encanamento de água.

A partir de 1860, a imigração de alemães diminuiu de forma gradativa. Os governos dos estados alemães não mais eram incentivadores da emigração. Eles mesmos necessitavam da mão de obra especializada na construção civil, para executar as indústrias, estradas e ferrovias. Possivelmente, essa foi uma das razões que impulsionou a vinda de outros povos da Europa.

Na verdade, a história se repete, mas com novas facetas: a imigração dos alemães, na primeira metade do século XIX, dá lugar, no último quartel do século, à dos italianos e espanhóis.

Este estudo não tem a pretensão de esgotar o tema. Ao contrário, pretende ser um incentivo para novas pesquisas que almejem compreender como foi a participação dos alemães na história de São Paulo.

Fica claro que a história dessa grande cidade ainda tem muitos capítulos a serem escritos.

Espera-se que este trabalho tenha jogado luz sobre o papel dos imigrantes alemães, de meados do século XIX, na construção da infraestrutura da cidade.

REFERÊNCIAS⁷⁷

Livros

AULER, Guilherme. **A Companhia de Operários - 1839-1843**: Subsídios para o estudo da emigração germânica no Brasil. Recife: Arquivo público estadual - Imprensa Oficial, 1959.

BEIGUELMAN, Paula. **A formação do povo no complexo cafeeiro**: aspectos políticos. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1977.

BERALDI, Maria Helena Petrillo. **Santo Amaro Memória e História**: da botina amarela ao chapéu de couro. São Paulo: Scortecci, 2005.

BINZER, Ina Von. **Os meus Romanos**: alegrias e tristezas de uma educadora alemã no Brasil. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo**. vol. 1 – Arraial dos Sertanistas (1554-1828), vol.2 - Burgos de Estudantes (1828-1872), vol. 3 – Metrópole do Café (1872- 1918), São Paulo de Agora (1918- 1954). São Paulo: Hucitec, 1991.

CALDEIRA, João Netto. **Álbum de Santo Amaro**. São Paulo: Bentivegna, 1935.

COSTA, V. **História da imigração no Brasil**: As famílias. 4. ed. São Paulo: Instituto Martius Staden, Serviço Nacional de Divulgação, [198?].

DAVATZ, Thomas. **Memórias de um colono no Brasil (1850)**; tradução, prefácio e notas, Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Martins Fontes, 1972.

DIAS, Maria Odila da Silva. **Quotidiano e poder**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

DINIZ, Firmo de Albuquerque. **Notas de viagem**. São Paulo: Coleção Paulística, 1978. Vol. V.

FOUQUET, Carlos. **O imigrante alemão e seus descendentes no Brasil - 1808-1824-1974**. São Paulo: Instituto Hans Staden, 1974.

FREIRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940.

⁷⁷De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR-6023.

HEFLINGER JR., José Eduardo. **A revolta dos parceiros na Ibicaba**. São Paulo: Copyright, 2009. Vol. 3.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **História geral da civilização brasileira**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

HOMEM, Maria Cecília Naclécio. **O palacete paulistano – 1867-1918**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

LAGO, Pedro Correia do. **Militão Augusto de Azevedo**. Rio de Janeiro: Capivara, 2001.

LE MOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Alvenaria burguesa: breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café**. São Paulo: Nobel, 1989.

_____. **Casa paulista**. São Paulo: Edusp, 1999.

LIMA, Solange Ferraz; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **Fotografia e cidade: da razão urbana à lógica do consumo, álbuns da cidade de São Paulo (1887 – 1954)**. Campinas: Mercado de Letras/ FAPESP, 1997.

MARTINS, Antonio Egídio. **São Paulo antigo (1554-1910)**. São Paulo: Secretaria Estadual de Cultura, 1912.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo, da comunidade à metrópole**. São Paulo: Difusão Européia de Livros, 1960.

_____. **São Paulo, raízes oitocentistas da metrópole**. 3. ed. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1970.

MOURA, Paulo Cursino de. **São Paulo de outrora (evocações da metrópole)**. 2. ed. São Paulo: Martins Editora, 1943.

OBERACKER JR., Carlos H. **A contribuição teuta à formação da nação brasileira**. Rio de Janeiro: Presença, 1968.

RATH, Carlos Frederico. **Sobre as formaturas das grutas calcáreas e breves observações de uma parte do Brasil observada pelo Dr. Carlos Rath**. São Paulo, manuscrito: Instituto Martius Staden, 1871.

REIS Fº, Nestor Goulart. **São Paulo vila cidade metrópole**. São Paulo: Takano, 2004.

RENAUX, Maria Luiza. **O outro lado da história: o papel da mulher no Vale do Itajaí – 1850-1950**. Blumenau: Editora da FURB, 1995.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi. **Cidade das águas: usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901)**. São Paulo: Senac, 2007.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do Imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Janice Theodoro da. **São Paulo 1554-1880: discurso ideológico e organização espacial**. São Paulo: Moderna, 1984.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa Omega, 1976.

SIMÕES JR, José Geraldo. **Anhangabaú, história e urbanismo**. São Paulo: Senac, 2008.

SIRIANI, Silvia Cristina Lambert. **Uma São Paulo alemã: vida quodiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2003.

SOMMER, Friedrich. **Die Deutschen in São Paulo: Os alemães em São Paulo - 1840 a 1890**. , São Paulo, manuscrito: Instituto Martius Staden, 1950. Vol.III.

_____. **Os barões e condes de Oeynhausen**. São Paulo: Planeta, 1941.

SZMRECSÁNYI, Tamás. (Org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004.

TIRAPELI, Percival. **São Paulo - artes e etnias**. São Paulo: Editora Unesp, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

TOLEDO, Benedito Lima; KOSSOY, Boris; LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Álbum comparativo da cidade de São Paulo (1862-1887)**. Reedição. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1981.

TOLEDO, Benedito Lima de. **A imperial cidade de São Paulo vista por Militão**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1981.

_____. **Três cidades em um século**. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

_____. **O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira**. São Paulo: João Fortes Engenharia/ Explibris, 1981.

TSCHUDI, Johann Jakob von. **Viagem às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo**. São Paulo: Itatiaia, 1980.

UNZELTE, Celso. **A família Bresser na história de São Paulo**. São Paulo: Saraiva, 2003.

ZALUAR, Augusto Emilio. **Peregrinação pela Província de São Paulo (1860 - 1861)**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

ZENHA, Edmundo. **A colônia alemã de Santo Amaro: sua instalação em 1829**. São Paulo: Departamento de Cultura, Divisão do Arquivo Histórico, 1950.

Teses, dissertações e artigos

ALVES, Débora Bendocchi. Cartas de imigrantes como fonte para o historiador: Rio de Janeiro - Turíngia (1852-1853) *in* **Revista Brasileira de História**, vol. 23, n. 045, p. 155 a 184, São Paulo, julho de 2003.

BALDIN, Adriane de F. Acosta. **São Paulo em 1860 pelas lentes de Militão Augusto de Azevedo**, dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – CEATEC – PUCCAMP. Campinas: 2006.

CAMPOS JR, Eudes de Mello. **Arquitetura paulistana sob o Império: aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo**, tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1997.

_____. A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais – Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. *in* **Anais do Museu Paulista**, vol. 15, n. 1, São Paulo, jan/jun 2007.

COHEN, Ilka Stern. Thomaz Davatz revisitado: reflexões sobre a imigração germânica no século XIX. *in* **Revista Brasileira de História**, n. 144, São Paulo, julho de 2001.

D'ALAMBERT, Clara. **Tijolo nas construções paulistanas do século XIX**, dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1993.

KOSSOY, Boris. **Militão Augusto de Azevedo e a documentação fotográfica de São Paulo (1862-1887): recuperação da cena paulistana através da fotografia**. Dissertação de mestrado apresentada à Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. São Paulo: 1978.

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **Entre o discurso e a realidade: A quem interessa o centro de São Paulo? A Avenida São Luiz e sua evolução.** Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1999.

LIMA, Solange Ferraz. **Ornamento e cidade - ferro, estuque e pintura mural em São Paulo - 1870 – 1930.** Tese de doutorado apresentada a FFLCH-HI – USP. São Paulo: 1999.

LIMA, Solange Ferraz; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **São Paulo antigo, uma encomenda da modernidade: as fotografias de Militão nas pinturas do Museu Paulista.** São Paulo: *In Anais do Museu Paulista* - nova série, n. 1, 1993.

_____. Fotografia e História: ensaio bibliográfico. São Paulo: *In Anais do Museu Paulista* - nova série, n. 2, 1994.

_____. Militão e a paisagem possível. *In Santos e seus arrabaldes.* São Paulo, Magma Cultural e Editora, 2004. p. 10-17.

MARINS, Paulo César Garcez. **Através da rótula: sociedade e arquitetura urbana no Brasil - sécs. XVII – XX.** Tese de doutorado apresentada à FFLCH-HI – USP, São Paulo: 1999.

MENDES, Ricardo. São Paulo e suas imagens. *In: ANGIOLILLO, F. Cadernos de fotografia brasileira.* 2. ed. São Paulo: Instituto Moreira Sales, 2004.

NETTO, Américo. Colonos para estradas. *in Paulistania Documentário*, ano III, n. 11, São Paulo: junho de 1942.

RIBEIRO, Evanice Maria Högler. **Os alemães dos núcleos coloniais de Santo Amaro e Itapeverica da Serra (1831/1914).** Tese de doutorado apresentada à FFLCH-HI – Ciências Sociais. São Paulo: 1997.

SANTOS, R.E. **Racionalização abandonada.** Minas Gerais: FAEMG, 2009.

SEYFERTH, Giralda, A imigração alemã no Rio de Janeiro *in* GOMES, A de Castro (org.). **História de imigrantes e imigração no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: 7 letras, 2000, p. 11-47.

SHINYASHIKI, Clarice Barbieri; SOUZA, Érica Christina Rodrigues; SALGADO, Ivone. **Obras públicas da cidade de São Paulo na metade do século XIX: higienismo e a construção do cemitério público, do mercado público e do matadouro público.** *In* XXIV Simpósio Nacional de História - Anpuh, Porto Alegre: 2007.

SILVA, Claudia Elisabete da. **Contratos entre poder público e particulares na São Paulo Imperial: (1820-1889).** Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de

Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de História. São Paulo, 2002.

SOUZA, Celeste Ribeiro de. Imagens da Alemanha na alfândega brasileira. *In*: COUTINHO, Eduardo F. **Discontinuities and displacements: studies in comparative literature**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2009.

VILAR, Dalmo Dippold. **Água aos cântaros: reservatórios da Cantareira - um estudo de arqueologia industrial**. Tese de doutorado apresentada ao Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2007.

WAGNER, M. **As cartas de Vauthier**. Rio Grande do Sul: Universidade do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Cadernos de Estudos, n. 7, 1960.

Almanaques

ALMANAQUE COMERCIAL, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. São Paulo: Typ. Imparcial de J. R. de Azevedo, ANOS 1857, 1858.

Jornais

Correio Paulistano – São Paulo
Jornal do Comércio – Rio de Janeiro
O Farol Paulistano – São Paulo

Artigos em sites e documentação digital

<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder.php>

GHEDINI, A. C. **Ópera, cultura e nação, Richard Wagner na formação do orgulho nacional alemão**,

Disponível em: www.cce.udesc.br/cem/simposioudesc/anais/.../st5alan.doc

RATH, C. **Fragmentos geológicos e geographicos Etc.- para a parte physica da estatística das Províncias de São Paulo e Paraná começada em 1845**. São Paulo: Typographia Imparcial, 1856.

Disponível em:
http://books.google.com.br/books?id=IM4QAAAAIAAJ&printsec=frontcover&dq=carlos+raha&source=bl&ots=LwoeaOTaar&sig=XMwZDgQC_GiNEI4Zt2PTS0SnztY&hl=pt-BR&ei=T6tsS6LwEYGYtfg5-WNBq&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=7&ved=0CCAQ6AEwBg#v=onepage&q=&f=false

RELATÓRIOS DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1838-1860.

Disponível em:

http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/s%C3%A3o_paulo

SALGADO, I. **Carl Friederich Joseph Rath: o higienismo na formação do corpus disciplinar do urbanismo na cidade de São Paulo.** Disponível em:

http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq113/arq113_01.asp

Fontes iconográficas

AZEVEDO, M. A. **Álbum de vistas da Cidade de São Paulo - 1862-1863.** São Paulo: Biblioteca Mario de Andrade.

AZEVEDO, M. A. **Álbum de vistas da Cidade de São Paulo - 1862-1863.** São Paulo: Museu Paulista.

HEFLINGER JR., José Eduardo. **A revolta dos parceiros na Ibicaba.** São Paulo: Copyright, 2009. Vol. 3.

LAGO, Pedro Correia do. **Militão Augusto de Azevedo.** Rio de Janeiro: Capivara, 2001.

Instituições e acervos consultados

Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo – ALESP

Arquivo da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo – ACMCSP

Arquivo Público do Estado de São Paulo - APESP

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU-USP

Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – FFLCH-USP

Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo – IEB-USP

Biblioteca Municipal Mario de Andrade - BMA

Instituto Martius Staden - IMS

Museu Paulista da Universidade de São Paulo – MP-USP

ANEXO 1 - Expedição formada em 1750 por D. João V para desenvolver estudo referente ao território do Brasil meridional que pertencia à coroa portuguesa

Coronel de infantaria com exercício de engenheiro

1 – Miguel Angelo Blasco, genovez

Sargentos mores de infantaria, com exercício de engenheiro

2- José Custódio de Sá e Faria, português

3 – Sebastião José da Silva, português

Capitão de infantaria com exercício de engenheiro

4 - João Bartholomeu Havelle, suíço

5 – Francisco Xavier Paes de Menezes e Bragança, português

6 – Gregório Rebello Guerreiro Camacho, português

7 – João André Schwebel, alemão

8 – Gaspar João Geraldo de Crousfield, alemão

9 – Carlos Ignácio Revereud, alemão

Capitão tenente

10 – José Rolleu Wandreck, holandez

Ajudantes de Infantaria, com exercício de engenheiro

11 – Guilherme Joaquim Paes de Menezes e Bragança, português

12 – Henrique Antonio Galuzi, italiano

13 – José Maria Cavagua, italiano

Pessoas que ainda não têm patentes de Ajudantes, porém já cobram Soldo

14 – Felipe Frederico Strums, alemão

15 – João Ignácio Piton, francês

16 – Adam Leopoldo de Breuningn, alemão

Tenentes de Infantaria, com exercício de engenheiro

17 – Adam Wentzel Hestiko, alemão

18- Manuel Gotz, alemão

19 – Ignácio Hatton, alemão

20 – Paulo Porik, alemão

Aventureiro

21 – João da Silva Paes de Menezes, português

Adjunto

22 – Guilherme de Bazines, suíço

Astrônomos

23 – O Padre Bartholomeu di Panigai, veneziano

24 – Pe. Bartholomeu Piucete, genovez

25 – Pe Stephano Bramieri, Placentine

26 – Pe. Xaverio Haller, alemão, todos da Cia. De Jesus

27 – Dr. Agostinho de Brunelli, bolonhês

28 – Dr. Michele Ciera, paduano

Cirurgiões

29 – Maurício da Costa, português

30 – Bartholomeu da Silva, português

31 – Antonio de Mattos, português

32 – Domingos de Souza, português

33 – Daniel Paiuk, alemão

34 – José Poliami, piemontês

3 nossos, dos quais hum para os RR. PP. MM.

Fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. **O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira**. São Paulo: João Fortes Engenharia/Explibris, 1981, p.45.

ANEXO 2 – Documento que prova envolvimento de Vergueiro com a imigração de alemães chefiada por João Bloem , em 1838

Provincial N.º 83. CF 40106.8

48

Em cumprimento da Portaria de V. Ex.
de 1.º de corrente Provincial N.º 174 pedem
qual seja saber quantos a quantos, que se por
que os Alugueiros José Vergueiro pedem ter este
advantagem para despendas com os trabalhadores
na Alemanha, logo que chegarem à Cidade
de Santos, tendo a informação, que entre as
contas, que acompanharam a Portaria de
V. Ex. de 15 de Fevereiro de
1839 ordenando a entrega de R\$ 253.417
ao Director C. A. B. para pagamento
de despendas feitas com a Companhia Alemã
achar-se debto de seguir-se a lei
de José Vergueiro na importação de 58.389 R\$ incluído
de mais R\$ 34.000 de custas de viagens
no Hospital de Caridade da Cidade.
Das Guaras de V. Ex. a Administração Prov.
de São Paulo 5 de Fevereiro de 1840.

Off. C. A. B. por Manoel Machado.
Ass. do Presidente desta Província.
O Contador João Antonio de Souza

ANEXO 3 – Regulamento Policial feito por João Bloem para os alemães imigrados em 1838

copias!

Regulamento Policial.

cf 39.14.4

para os trabalhadores na estrada do
Cribatão Província de São Paulo.

Art. 1.º O abeiro assignado tem o direito de es-
colher do numero dos trabalhadores reu-
nidos um individuo que se distinguir p.
sua actividade, intelligencia e bons costu-
mes para mestre de secção [feitos].

2.º O mestre tem a obrigação de deontentar
entre os trabalhadores de sua secção a tran-
quillidade e sobriedade, e de denunciar co-
mo desordeiros a todos os que não cumprirem
suas admoestações.

3.º Uma secção, duas vezes reprehendida pelo
abeiro assignado por causa de contravenções
ao regulamento, será dissolvida, ficando pe-
la terceira vez se tornar culpada, e os traba-
lhadores serão punidos segundo as circums-
tancias com a perda do jornal de um a
te tres dias.

4.º Achando o abeiro assignado algum dos
mestres inhabil para o emprego, o substitui-
rá por outro do numero dos trabalha-
dores.

5.º As differenças entre os trabalhadores d'uma
secção serão denunciadas ao Inspector, a
cuja determinação todos deverão sujeitar-se
até a decisão definitiva do abeiro assigna-
do.

6.º Os trabalhadores, que forem encontrados e-
brios durante o serviço, perderão o jornal

do respectivo dia, e serão além d'isso punidos, pela primeira vez, com a perda do jornal do dia seguinte; no caso de reincidência com a perda de tres, pela terceira vez com a perda de cinco, e pela quarta com a perda de dez jornaes; o trabalhador que se mostrar incorrigivel será entregue á policia e punido conforme as leis.

7.º a tentativa de fraude, como a furto, será punida com a multa do quadruplo do valor; mas a effecção do crime accarretará ao malfeitor penas ainda mais graves.

8.º Os jornaes estipulados no Contracto serão pagos aos trabalhadores com a mais religiossa exactidão e sem mingua; estes em nada deverão ficar prejudicados se qualquer protesto que seja. Portanto tem cada trabalhador a permmissão de apresentar suas queixas á respeito ao abeiro assignado, a cujo exame e decisão a queixosa todavia immediatamente se contentará.

9.º O conselho comissões mestras que se deliberará acerca do emprego da execução e entrega dos trabalhos; aos mais trabalhadores fica prohibido o ingerirem-se n'estas deliberações, sem que para isso sejam convidados.

10.º Heistres de sexta e mestres de officio, que saem te como inspeciores quizerem figurar, sem tomarem parte activa nos trabalhos, não serão tolerados; mas elles tem o direito de ~~superior~~ a distribuição do trabalho do modo que ~~tem~~ apanharem.

com a qual os trabalhadores se conformarão pacatamente e sem replica.

11.º Os mestres de secção, empregados na formação do alinhamento da estrada, na fatura de caminhos de verão e na formação de grammas, receberão cem reis de gratificação por cem palmos. Porém esta gratificação não será paga, títão os veres que a obra não merecer a applicação do abaixo assignado.

12.º As secções, que se distinguirem pelos bons costumes e serviços, e pela actividade dos trabalhadores que as compõe, serão sempre incumbidas das obras as menos pesadas.

13.º Um trabalhador, que abandonar a obra, da qual estiver incumbido por empreitada, antes de concluir a, nunca mais gozará de semelhante vantagem. Tar-se-á uma nota no contracto do individuo, e igualmente nas listas a' respeito. Uma secção, a qual houver cobido uma empreitada menos vantajosa, será favorecida na proxima occasião.

14.º Um trabalhador, que, não querendo concluir a obra empreitada, sair de serviço voluntariamente durante o primeiro quarto do tempo conveniado, não receberá mais do que o jornal ordinario de 400 a 500 r., si elle porém trabalhar até a metade da mesma, a importância do excesso sobre o jornal lhe será paga depois de concluida a obra.

15.º É prohibido ás mulheres dos mestres de secção e negociantes, como vivandieiras, ás mulheres dos mais trabalhadores e permittida semelhante

negocio, mas só no caso que obtenham para isso do alvivo assignado cartas de licença.

16.º Todos os trabalhadores tem de obedecer pontualmente as instruções orcaes que o alvivo assignado ou o empregado da sua escolha lhes der á cerca da direcção dos trabalhos.

17.º Trabalhadores que, contractados pelo alvivo assignado, se obrigaram a trabalhar ~~foram~~ na fatura de estradas na Provincia de S. Paulo, não deverão afastar-se do lugar da sua domicilio ou trabalho mais de um quarto de legoa sem licença por escripto passada pelo alvivo assignado. Todo aquelle, que, encontrado fora do seu districto sem carta de licença, for secundado pela policia, ou por qualquer outra pessoa, perderá os vencimentos de um anno inteiro, e pagará as despesas que tiver causado. Si um tal individuo se negar á continuação do trabalho, será entregue á policia, e sujeito á trabalho forçado.

Naminha ausencia substitue-me o Sr. Director d'Estradas C. A. A. Propper, e põe em execução o regulamento acima.

Dado do alvivo da minha humilha á bordo da blumentina. 11 de Outubro de 1838 - João P. de M.

Secretaria do Governo de S. Paulo 29 de Janeiro de 1839.

Confer.
João P. de M.

ANEXO 4 _ Contrato feito entre a Província de São Paulo e a Vergueiro & Cia para o engajamento de 350 operários da construção civil na Europa, em 1854.

O Presidente da Província de S. Paulo, considerando a falta extraordinária de trabalhadores para o serviço das estradas, e a necessidade urgente de providências, que fação desaparecer os embaraços graves, que semelhante falta vae creando para a administração, resolve mandar contractar na Europa até trezentos e cincoenta trabalhadores sob as seguintes bases, que deverão ser attendidas nos contractos, que forem celebrados para aquisição dos referidos operarios.

Art. 1.º Os operarios devem ser engajados no Reino de Portugal, na Suissa, e nos Estados do Sul da Allemanha. As pessoas encarregadas de affectuar os engajamentos devem ler em vista o seguinte.

§ 1.º Que os operarios sejam habituados aos serviços dos caminhos dos seus respectivos paizes, ou dados ao serviço da agricultura.

§ 2.º Que sejam solteiros, casados sem filhos, ou com filhos em estado de trabalhar, não excedendo o numero destes ultimos á terça parte do numero total.

§ 3.º Que tenham a idade de dezoito á quarenta annos, sejam sadios, e de bom comportamento.

Art. 2.º As encomendas devem ser feitas ao mesmo tempo para Portugal, Suissa, e Estados da Allemanha, e de maneira que de Portugal venha apenas a terça parte dos trabalhadores pedidos.

Art. 3.º O Governo da Província se obriga para com os operarios.

§ 1.º A adiantar-lhes até a quantia de oito mil réis fortes para seus preparativos de viagem, e antes do embarque para os portos do Brasil, para os quaes tiverem de ser remettidos. Na determinação das quantias adiantadas os encarregados da remessa dos trabalhadores terão em vista a qualidade de solteiro, ou casado, assim como quaesquer outras circumstancias attendíveis.

§ 2.º A pagar o seu transporte, e o de suas familias. As passagens serão ajustadas por conta do Governo da Província, e pagas aos Mestres ou consignatarios dos respectivos navios depois da chegada dos operarios á cidade de Santos.

§ 3.º A sustentar gratuitamente os operarios, e alojar-os convenientemente desde o dia do seu desembarque em Santos até serem empregados no serviço da Província.

§ 4.º A dar-lhes casa, em que morem, nos logares em que forem empregados.

§ 5.º A trata-los gratuitamente nos Hospitaes e Casas de Caridade da Província, quando suas molestias forem graves e prolongadas, e a dar-lhes remedios gratuitamente em suas enfermidades de menor gravidade.

§ 6.º A pagar-lhes por cada dia de trabalho o salario de oitocentos réis a secco.

§ 7.º A empregar no serviço, mediante um salario razoavel, e que for ajustado com o chefe da familia, os filhos e mulheres dos operarios, que quizerem trabalhar.

§ 8.º A fazer os pagamentos dos salarios semanalmente, e adiantar aos operarios até a quantia de dez mil réis, moeda Brasileira, quando allegarem para isso uma razão justa.

§ 9.º A fornecer aos operarios, pelos preços porque forem comprados, os viveres de que elles precisarem, quando nos logares em que trabalharem não poderem esses viveres ser obtidos senão com difficuldade, e por preços elevados em consequencia da especulação dos vendedores.

§ 10. A dar-lhes toda a protecção, e a suas familias, e a fazer o que estiver a seu alcance a fim de que no termo de seus contractos sejam elles convenientemente estabelecidos no paiz.

§ 11. A solicitar do Corpo Legislativo Provincial a aquisição de terrenos ferteis, que sejam vendidos aos operarios no fim dos seus engajamentos, e pelos preços porque tiverem custado á Província, e mediante prestações rasoaveis para o pagamento dos seus valores.

—20—

Art. 4.º Os encarregados do engajamento de operarios devem fazer-lhes sentir a conveniencia que tem o Governo em rescindir os seus contractos logo depois de haverem satisfeito seus debitos, se achar facilidade na vinda de novos trabalhadores que os substituão convenientemente, a fim de que elles não insistão por um engajamento de menor duração. O comportamento que tiverem determinará toda a protecção do Governo para o fim de se fixarem elles no Paiz.

Art. 5.º Os operarios contractados se devem obrigar ao seguinte.

§ 1.º A deixar nos Cofres da Thesouraria a quinta parte dos seus salarios até que a Provincia seja indemnizada da importancia das passagens, e de quaesquer quantias que lhes forem adiantadas.

§ 2.º A trabalhar em qualquer parte da Provincia para onde o Governo os fizer seguir, com tanto que seja cumprida por parte do mesmo Governo o que se acha declarado no § 4.º do artigo 3.º

§ 3.º A trabalhar desde as seis horas do dia até as seis da tarde, com a interrupção somente de duas horas e meia, uma para almoço, e uma e meia para o jantar. Nos mezes de Outubro, Novembro, Dezembro, Janeiro, Fevereiro e Março o trabalho acabará as seis horas e meia.

§ 4.º A não sahir do lugar em que estiverem trabalhando sem licença do administrador dos trabalhos publicos, em que se acharem empregados.

§ 5.º A conservar-se no serviço da Provincia por tres annos contados do dia em que chegarem á Santos.

§ 6.º A não abandonar o serviço, mesmo depois dos tres annos, sem que o Governo tenha mandado verificar se estão quites com a Fazenda Publica. No caso de deverem alguma cousa continuarão a trabalhar até ser de todo indemnizada a Provincia.

§ 7.º A observar os Regulamentos que pelo Governo forem expedidos para o bom andamento dos trabalhos publicos.

Art. 6.º No numero dos trezentos e cincoenta trabalhadores devem ser engajados—quarenta calceteiros,—trinta canteiros,—vinte pedreiros,—dez ferreiros,— e dez carpinteiros,— sendo mestres dous calceteiros, dous canteiros, um pedreiro, um ferreiro, e um carpinteiro, e os outros officiaes bastante entendidos em seus respectivos officios.

Esses officiaes serão engajados na Suissa, e na Allemanha.

Art. 7.º Os contractos celebrados com os operarios de que falla o artigo antecedente serão feitos com as mesmas condições anteriormente declaradas, com a differença somente dos salarios que devem ser convencionados segundo as bases seguintes.

§ Unico. Aos mestres de carpinteiro, pedreiro, e ferreiro, mil e quinhentos a dous mil e quinhentos réis por cada dia de trabalho.

Aos officiaes dos ditos officios mil réis a mil e quinhentos réis. Aos mestres de canteiro mil e quinhentos á dous mil réis. Aos officiaes do dito officio mil réis a mil e seiscentos réis. Aos mestres de calceteiro, mil réis a mil e quinhentos réis. Aos officiaes do dito officio, oitocentos réis a mil e duzentos réis.

Art. 8.º Por trinta trabalhadores será engajados um inspector que os dirija, e inspecione o serviço. Esses inspectores devem ser pessoas muito praticas do serviço de estradas, e tacs, que inspirem respeito aos trabalhadores.

Art. 9.º Os inspectores devem perceber de mil a mil e quinhentos réis por cada dia de trabalho, e terão á seu cargo a inspecção dos trabalhadores, e a execução do serviço pela forma recommendada pelos administradores das obras, e Engenheiros.

Palacio do Governo de S. Paulo 27 de Dezembro de 1854.—José Antonio Saraiva.

Secretaria do Governo de S. Paulo 15 de Fevereiro de 1855.—O Secretario do Governo, Francisco José de Lima.

ANEXO 5 – Decreto da Assembléia Legislativa Provincial referente a criação de uma Companhia de Operários em São Paulo - 1855

123 —

N.º 23.—A Assembléa Legislativa Provincial decreta.

Art. 1.º Fica creado um corpo de operarios para as obras publicas da Provincia, que será organizado do seguinte modo:

§ 1.º Constará de 5 divisões compostas de 100 operarios cada uma, e subdivididas em Secções de 25 operarios, sendo todos contractados na Europa por ordem do Governo.

§ 2.º Uma das Secções de cada divisão poderá ser composta de officiaes, mestres de officios mechanicos, que necessarios forem as ditas obras, segundo for determinado pelo Governo.

§ 3.º Tambem poderão ser admittidos temporariamente como addidos ás secções tantos operarios contractados no paiz, quantos forem exigidos pela serviço a que forem applicados.

§ 4.º Cada divisão terá por Chefe um Engenheiro sempre que for possivel com a gratificação de 1.800\$ rs.; e cada secção um feitor com a gratificação de 600\$ rs. Quando o chefe da divisão não for engenheiro vencerá a gratificação de 1.200\$ rs.

§ 5.º O Governo destacará as divisões, ou secções do corpo para qualquer parte da Provincia, onde forem reclamadas pelas necessidades das obras publicas, nomeará os apontadores, e rancheiros necessarios, e autorisará ao Chefe da divisão contractar os serventes que precisos forem.

§ 6.º O Governo poderá nomear um ajudante do Chefe da divisão para inspecção, e dirigir as obras, que não forem immediatamente dirigidas pelo Chefe, devendo porem aquelle ficar subordinado a este.

O Ajudante do Chefe de divisão perceberá a gratificação de 800\$ rs. a 1.200\$ rs. e tambem será engenheiro sempre que for possivel.

§ 7.º O Governo poderá ceder a qualquer empresa particular ou individuo o serviço d'uma, ou mais Secções de operarios ou fracção d'estas obrigando-se elle á todas as despesas a que o Governo se obrigar para com os operarios.

Art. 2.º O Governo terá n'aquelles paizes da Europa que julgar mais convenientes um agente a quem poderá arbitrar uma gratificação não excedendo de 2.000\$ rs., e que será incumbido de contractar as pessoas que devem compôr o corpo de operarios sobre as seguintes bases.

—4—

§ 1.º Os operarios terão a idade de 18 a 30 annos e poderão trazer consigo suas familias.

§ 2.º O Governo adiantará as quantias precisas para o pagamento das passagens dos operarios, e suas familias, e mais 100 rs. em moeda forte para os preparativos de viagem.

§ 3.º Os operarios e mais familias serão sustentados e alojados gratuitamente pelo Governo, desde o dia, em que desembarcarem em qualquer porto da provincia até serem applicados ao serviço publico o que terá lugar dentro de 8 dias, e na Secção da estrada mais proxima do ponto do desembarque.

§ 4.º As mulheres e filhos dos operarios serão tambem empregados nos serviços para que tiverem aptidão arbitrando-lhes o Governo um salario razoavel de acordo com o Chefe da familia.

§ 5.º Nos salarios descontar-se-ha uma parte proporcional ao tempo diario, que faltarem, e mais a 5.ª parte sendo esta destinada a amortisação da divida que os operarios houverem contrahido para com a Provincia, ficando com direito a serem despedidos do corpo logo que aquella estiver satisfeita tendo servido durante um anno pelo menos.

§ 6.º Para supprir as baixas que se derem na forma do § antecedente o Governo mandará vir da Europa annualmente o n.º de operarios necessarios, de modo a ter o corpo sempre completo tanto quanto seja possivel.

Art. 3.º Em cada divisão haverá um Superintendente a quem compete a gestão e fiscalisação dos dinheiros publicos que forem destinados a obras da Provincia pelo seguinte modo.

§ 1.º O Superintendente receberá da respectiva collectoria as quantias que forem necessarias para compra de materiaes, e feria dos operarios, segundo as ordens que o Governo expedir e mensalmente prestará contas devidamente documentadas á Thesouraria que fará subir ao Governo com o seu juizo á respeito.

§ 2.º Os Chefes de divisão, ou de secção, que dirigirem a obra, passarão ao Superintendente recibo dos materiaes, ou ferramentas que lhes forem entregues, e os lançarão em Livro proprio, que será presente a Thesouraria Provincial finda a obra, ou quando por ella for reclamado. Estes Livros serão abertos, numerados, rubricados, e marcados na Thesouraria.

§ 3.º O apontador apresentará diariamente a feria ao Superintendente ou ao agente deste, e mensalmente remetterá uma copia d'ella á Thesouraria.

§ 4.º O salario será pago mensalmente aos operarios pelo Superintendente ou seu agente em presença do apontador, e um dos feitores designando-se previamente o dia do pagamento quando as secções se acharem em pontos diversos.

§ 5.º O Superintendente inspecionará pessoalmente, ou por intermedio de agentes por elle nomeados com consentimento do Governo, as obras de que estiver incumbidos para verificarem a effectividade do serviço dos operarios, e emprego dos materiaes.

§ 6.º Os Superintendentes perceberão a gratificação annual de 1.200 rs. e poderão delegar nos seus agentes aquellas funcções que o Governo permittir.

—5—

§ 7.º Os Superintendentes prestarão fiança antes de entrarem em exercício e estarão sujeitos ás mais disposições da legislação fiscal na parte em que lhes for applicavel.

Art. 4.º As quantias precisas para execução d'esta Lei serão tiradas das quotas destinadas para obras publicas.

Art. 5.º O Governo expedirá os regulamentos necesarios para o desenvolvimento e boa applicação d'esta Lei.—Ficão revogadas as disposições em contrario.

S. R.—São Paulo 16 de Março de 1855.—Ribas.

nem por dois annos successivos a mencionada Companhia de-
 ver de introduzir os quinhentos Colonos, a que se obriga,
 immediatamente, ter o Governo o direito de declarar o con-
 tracto nullo, ficando a mesma Companhia obrigada a restituir
 immediatamente para a Thesouraria, e ao governo
 a quantia que o Governo lhe houver adiantado, e ao juro de
 um por cento ao mes, descontando-se jurem, e elle
 a casa de cinquenta mil reis por cada Colono im-
 portado, e quantias despendidas, que gozará do favor
 determinado pela Lei. = 6.ª Estender-se ha por
 Colonos importados todos aquelles que para elle fôr
 for despachado dos differentes portos, pelas Com. Ver-
 gueiras e Companhia, e em distincta a esta Provincia,
 embora tuchado pericido, e a viagem por qual quer
 circumstancia imprime. = 7.ª As Com. Vergueiras
 e Companhia, fica obrigada a fazer constar ao Go-
 verno, de cada um dos Colonos que tiver logar em
 virtude deste contracto, e a effectuar distincto de fazer
 verificar a exactidão do numero, exigindo a represen-
 tação dos necessarios documentos, e por outros meios
 que julgar mais convenientes. = 8.ª Dos Colonos
 importados, poderão a referida Com. reservar dezentos,
 para se adquirir, distribuindo o restante pelos la-
 vadores da Provincia, tendo em vista as ordens
 da Junta a respeito, e quando lhe devesse ser com-
 muniçada até a chegada do navio que os conduzir
 ao porto da Cidade de Santos, e para o que com
 anticipação Vergueiras e Companhia participa-
 rão ao Governo da Provincia a sua chegada. Os
 lavadores que tomarem a si ditos colonos, pagará
 letas endossadas por seus feitores de reconhecimento
 abreviadas, obrigando-se solidariamente pelo im-

porte das passagens, e quaes que outras despesas
 feitas, sendo a primeira letra de metade das despesas,
 e a vinte e quatro mezes, e a segunda da outra meta-
 de a quarenta e oito mezes. = 9.^o A Casa Varquei-
 ros e Companhia fica obrigada a importar Colonos
 nas 1.^{as} Aldeias como Portuguezes, e mesmo de
 outra qualquer Nacionalidade, uma vez que os pre-
 sidentes devidamente habilitados, lh'o declararem como
 a necessidade anticipada. = 10.^o Os contractos feitos
 entre os lavradores, e colonos serao celebrados de accordo
 com a Casa Varqueiros e Companhia, e segundo as mes-
 suras bases com que estes se houver contractado com saida
 Baia. = 11.^o O prazo marcado para a dita Casa comecar
 a dar cumprimento as obrigações a que sujeita-se no
 presente contracto devesa ser contado da data do mes-
 mo contracto. = 12.^o Fimdo o prazo de cinco annos
 para o pagamento de cada um dos emprestimos,
 e não tendo sido o mesmo realisado applicar-se a Casa
 Varqueiros e Companhia, bem como os mais assigna-
 tarios das letras obrigados ao juro determinado pela
 Lei. E para constar mandou o mesmo Ex.^o Sr.
 Vice Presidente haurir este termo, que assigna com
 o contractante, e eu Francisco José de Lima, Secre-
 tario do Governo o subcreva = Hypolito José Ca-
 rey do Louro = Varqueiros e Companhia

Secretaria do Governo do Rio Paulo
 14 de Fevereiro de 1853.

O Officiante maior - Francisco José Barbosa.

ANEXO 7 - Renovação de contrato feito entre a Vergueiro & Companhia e o governo da província de São Paulo - 1854

IO 54.20.1

Cópia. Nos quatorze dias do mês de Setembro de 1854, perante a Illus.
tríssima, e Excellentíssima Senha. Doutor José Antonio Pereira
Presidente d'esta Província de S. Paulo, compareceo no Pala-
cio do Governo o Advogado Francisco Antonio de Sousa
Queiroz, com procuração de Vergueiro e Companhia, a
fim de, em conformidade do art.º 11, 12, e 13 da Lei
Provincial nº 14 de 19 de Julho de 1852, renovar o con-
tracto por elle celebrado em 4 de Agosto do mesmo anno
para introdução de colonos na mesma Província sob
as condições seguintes:

1.º O Governo da Província concede a Casa Vergueiro e
Companhia por tres annos o empréstimo annual de
cinco contos de reis, que lhe serão entregues em ca-
da um dos referidos annos pela Thesouraria da Província, a
começar no primeiro de Setembro do anno proximo futuro,
mediante a assignatura de lettras com prazo de cinco an-
nos garantidas solidariamente por duas Capitaletas,
ou proprietarios de reconhecida abonação, à juizo da
mesma Thesouraria.

2.º A Casa Vergueiro e Companhia obriga-se por tal
quantia a introduzir annualmente na Província
o numero de mil colonos, em familias, não comprehendidos
os menores, que segundo o contracto feito no porto de em-
barque devessem de pagar passagem.

3.º Se em algum dos referidos annos a Casa Verguei-
ro e Companhia introduzir numero maior do que
aquelle a que se obriga pelo presente contracto,
ser-lhe-á a excessão terido em conta no an-
no seguinte.

4.º Se pelo contrario, por qualquer eventualidade
a dita Casa deixar de introduzir o numero
de mil colonos na forma estabelecida, ficar-lhe-á

o direito de, no anno seguinte, fazer esse numero.

5.^a Se por em por dois annos successivos a mencionada Casa devar de introduzir annualmente os mil colonos, a que se obriga, terá o Governo o direito de declarar nullo o contracto, ficando a mesma Casa obrigada a entrar immediatamente para a Thesouraria com a quantia que o Governo lhe houver adiantado com o juro de um por cento ao mes, descontando-se por em n'ella, a taxa de cinquenta mil reis de cada colono importado, a quantia devedida, que gozará do favor determinado no art. 1.^o da Licitação.

6.^a Entenda-se ha por colono importado todo aquelle que para esse fim for despatchado por differentes portos pela Casa Veljeux e Companhia com destino a esta Provincia, embora tenha perecido na viagem por qualquer circumstancia imprevista.

7.^a A Casa Veljeux e Comp.^a fica obrigada a fazer constar ao Governo o desembarque de colonos, que tiver lugar em virtude d'este contracto, e a este fica o direito de fazer verificar a exactidão do numero, exigindo a apresentação dos documentos necessarios, por qualquer outro meio que julgar mais conveniente.

8.^a Dos mil colonos, que deve annualmente importar, poderá a referida Casa reservar quatrocentos para si, se quizer, distribuindo o restante entre lavradores da Provincia tendo em consideração as ordens do Governo a respeito, as quaes lhe deverão ser communicadas até a chegada do navio que os conduzir ao porto de Vidigue de S. Paulo; e para o que a referida Casa com anticipação participará ao Governo a sua chegada. Os lavradores que tomarem a si os ditos colonos pagarão terras

endofadas por dois peços de recortada abonação, obrigando-se solidariamente pelo importe das passagens, e despesas, sendo a primeira metade de metado de ventos a doze meses, e a segunda da outra metade a vinte e quatro meses.

9.^a Os contractos feitos entre os habitantes, e Colonos serão celebrados de accordo com a referida Casa, e regendo-se as mesmas bases com que ella se houver contractado em seu País, sem outra intervenção além d'ella, e das modicas, e indispensaveis despesas feitas com os ditos Colonos sem mais commissão alguma, na conformidade do § 2.^o do art. 3.^o da Lei N.^o 18 de 2 de Maio de 1853.

10.^a A mencionada Casa se obriga a importar Colonos não só Allemaes, como Portuguezes, e mesmo de qualquer outra parte da Europa, uma vez que os pretendentes, devidamente habilitados, lh'o declararem com a necessaria anticipação.

11.^a O presente contracto terá principio da data em que se finda o anterior, celebrado em quatro d'Agosto de 1852.

12.^a Fim o prazo de cinco annos para o pagamento de cada um dos empréstimos, e não tendo sido o mesmo realisado, ficarão a dita Casa, bem como os mais assignatarios das letras, obrigados ao juro de terminação no art. 12 da citada Lei N.^o 14 de 19 de Julho de 1852. Chavando o mesmo Excel.^{lmo} Senhor Presidencia concordado com o dito Procurador de Vergueiro & Co.^a nas mencionadas condições, mandou lavrar este termo, que ahoi assigna. Eu Francisco Jose de Lima, Secretário do Governo a subcrevo.

El Addido

ANEXO 8 – diplomas de Carlos Rath

Diploma da Universidade de Tübingen, 1836

ZEUGNISS.

Herrn **Carl Nath** von Heilbronn ist es, nach mehrfältigen Versuchen, gelungen, alle Manipulationen des Seilerhandwerks an einer einzigen Maschine zu vereinigen, die bei einer Höhe von 5 Fuß, einen Flächenraum von etwa 24 Quadratfuß einnimmt. Diese Maschine wird, wie eine Drehbank, durch ein Tretrad von dem daran spinnenden Arbeiter in Bewegung gesetzt und liefert durch Manipulationen, die den von den Seilern gewöhnlich befolgten sehr ähnlich sind, alle Sorten von Bindfäden, Schnüren und dicken Leinseilen, und zwar in einer Länge von 800 bis 1000 W. Faden, welche Länge überdies durch einfache, auf den ersten Anblick verständliche Kunstgriffe zu jeder beliebigen in der Wirklichkeit denkbaren Größe fortgesetzt werden kann. Ohne Beihilfe eines zweiten Arbeiters werden die gesponnenen Garne geschnürt oder zu Seilen, den sogenannten Schenkeln gedreht und so fort, bis die Baare ihre gehörige Zahl Fäden oder Schenkel hat, worauf das Vorstreichen, Einschnüthen und der letzte Strich erfolgt. An derselben Maschine ist ferner zur Verfertigung der kurzen sogenannten spitzen Waaren das achthäufige Geschirr angebracht, überhaupt nichts vergessen, was zur Fabrikation von Schnüren und Seilen jeder Gattung, Länge und Dike erforderlich ist.

Herr **Nath** hat, zur Prüfung der von ihm gebauten Maschine, in Gemeinschaft mit Herrn Seilermeister **Groß** von Tübingen, Versuche daran angestellt und gefunden, daß deren Leistungen die eines fleißigen Arbeiters wohl um mehr als das Doppelte übertreffen, und nicht nur zur Verfertigung aller in's Seilerhandwerk einschlagenden Artikel, sondern auch zum Spinnen des schlechtesten Berg's und Abmerks, und zum nachherigen Ueberspinnen mit gutem Zeug, leicht und vortheilhaft zu brauchen sey.

Besonders hervorzuhebende Vortheile dieser Maschine sind folgende:

- 1) Die Maschine nimmt wenig Raum ein und verwandelt das Seilerhandwerk in ein von Jahreszeit und Witterung unabhängiges Stubengeschäft
- 2) Die nöthigen Kunstgriffe können von jedem mit seinem Handwerke vertrauten Seiler mit Leichtigkeit erlernt werden.
- 3) Die Maschine eignet sich, bei gehöriger Vergrößerung der Dimensionen der einzelnen Theile und entsprechender Vermehrung der Triebkraft durch Schwungräder, zur Verfertigung der längsten und dicksten Tane in verhältnißmäßig kleinen Lokalen.
- 4) Es kann leicht die Einrichtung wenigstens für 2 Spinner getroffen werden, welche bei gleichzeitiger doppelter Arbeit sich im Treten unterstützen oder ablösen.

Die Richtigkeit dieser Angabe über die Brauchbarkeit und die Leistungen der **Nath'schen** Maschine bezeugt

Heilbronn, den 3. März 1839.

Friedrich Groß,
Seilermeister in Tübingen.

Der Unterzeichnete hat am 1. d. M. einer Probe dieser Maschine, welche von Seilermeister **Groß** in Gang gesetzt worden ist, beigewohnt, und sich, so weit er das Seilerhandwerkzeug zu beurtheilen im Stande ist, davon überzeugt, daß mit dieser Maschine in einem kleinen Raum vieles geleistet werden kann. Nach der Versicherung des **Groß** kann man auch in derselben Zeit durch diese Maschine fast das Doppelte, und bei größerer Uebung wahrscheinlich weit mehr, als das Doppelte von der Arbeit liefern, welche ohne diese Maschine bis jetzt die Seiler zu liefern im Stande sind.

Heilbronn, d. 4. März 1839.

Stadtschultheiß **Titot.**

Der am 1. dieß stattgefundenen Probe gedachter Maschine hat ebenfalls beigewohnt und kann dasselbe bezeugen, wie Herr Stadtschultheiß **Titot**
Heilbronn, den 4. März 1839.

Stadtschreiber **Gubitz**;
Polizei-Commissär **Gmelin**;
Buchhändler **C. Drechsler**;
Oberreallehrer **Neusch**;
Stadtbaumeister **De Millas**;
desgl. **Heinrich Claus**, Werkmeister.

Die Richtigkeit vorstehender Unterschriften beglaubigt am 5. März 1839.

L. S.

Königl. Oberamt Heilbronn.
Mugler.

Diploma da universidade Heilbronn, 4 de março de 1839

Fonte: Instituto Martius Staden

ANEXO 9 - Contrato de Serviço de C.A. Bresser e carta do Prefeito de Krefeld ao Major Johann Bloem

O contratado obriga-se, no período de cinco anos consecutivos, a projetar a construção da estrada, através das serras de Cubatão, Província de São Paulo, no Império do Brasil, esboçar projetos, fazer orçamentos e dirigir a construção. O contratado obriga-se a dirigir e executar a construção dos fornos de cal, da serraria e do moinho, das olarias, das casas e das demais construções no caminho de cima.

O contratado obriga-se de observar toda a economia e de remeter todas as vantagens possíveis ao Estado, durante a sua contratação.

Em contraponto, o Governo da Província de São Paulo obriga-se a fornecer ao Sr Agrimensor C.A. Bresser:

- a) um salário de 1500\$000 ao ano, que será pago mensalmente;
- b) uma boa e salubre e apropriadamente mobiliada moradia, para ele e para sua família;
- c) passagem paga para ele e a família;
- 4) ao término do presente contrato e cumprimento de todas as condições, o Governo se compromete a pagar ao Sr Bresser a quantia de cinquenta Lio St. Para a viagem de volta, caso não se concretize um novo contrato;
- d) mais 25 Lio St. para a família, caso o Sr Bresser venha a falecer no país, o que, se Deus quiser; não venha a acontecer;
- e) os cinco anos se iniciam assim que o contraente apresentar seus diplomas ao Governo de São Paulo, e o pagamento do salário se inicia quando o presente contrato for firmado; a partir desta hora o contraente obriga-se a atuar para o Governo de São Paulo.

O presente contrato está autorizado pelo Pres. do Governo da Província de São Paulo. Engajado para construção de estradas no Brasil por cinco anos.

Bremen, 1º agosto de 1838

Contratou comigo para servir Por cinco anos na fábrica das Estradas da Província de São Paulo

JBloem

O Prefeito de Krefeld ao Major Johann Bloem

O geômetra (agrimensor) sr. Breßer comunicou-me a sua decisão de viajar convosco, ilustríssimo senhor para o Brasil, a fim de ser empregado na construção de estradas e pontes de lá. Tão penoso que isso seja ora para mim, ver o sr. Breßer partir daqui, visto que os seus prestamentos são da mais essencial utilidade para a comunidade daqui, eu, todavia, tenho o maior prazer de fazer-lhe tudo que a seguir possa ser útil para o mesmo.

Sendo pouco familiarizado com as condições no Brasil, não sou capaz de julgar

até que ponto os oferecimentos que lhe foram feitos são favoráveis em geral. Contudo, eu tenho a confiança em Vós, ilustríssimo senhor que, mesmo tendo de levar em conta a promoção dos interesses de seu governo, Vós considerareis, ainda assim, não menos sincera e calorosamente o bem de um cidadão da mesma cidade natal.

O sr. Breßer tem aqui o suficiente para viver; é casado e respeitado pelos seus concidadãos. Ele merece também esta benevolência, porque possui conhecimentos e habilidades bem fundados na sua especialidade e porque a sua conduta de vida se apresenta modular e realmente imaculada. Eu tenho, portanto, como a minha obrigação de avisar-vos, ilustríssimo senhor; a respeito das suas condições atuais, a fim de poder julgar com alguma certeza se o oferecimento feito irá corresponder às suas expectativas e esperanças.

Ao mesmo tempo, tomo a liberdade de recomendar o sr. Breßer à sua benevolência e aos especiais cuidados, porque, depois da experiência ao longo dos anos, ganhei a convicção de que Vós achareis nele um fiel, habilidoso e assíduo trabalhador.

De certo, seria, para ele e a família, de grande tranquilidade, se, no infeliz acaso de sua morte prematura durante os anos sob contrato, Vós poderíeis garantir certa quantia à sua mulher pois temo que do salário não estará em condições de fazer grandes economias, indo a família, pobre e abandonada, dificilmente encontrar acolhida na pátria anterior.

Pedindo ainda uma vez a Vós, ilustríssimo senhor; como amigo mais velho cuidar paternalmente do sr. Breßer aproveito de bom grado o ensejo de expressar a minha elevada estima e devoção, tendo a honra de subscrever;

De Vós, Ilustríssimo Senhor;

Sinceramente seu

[a.] Leysner; Prefeito de Krefeld

ANEXO 10 – Lista de matérias da obra da Ponte Grande de Santana

119

Orçamentos das despesas que se tem de empregar na factura da ponte grande de S. Anna desta Cidade, seguindo o ultimo risco, que foi o em baixo assignado, por ordem do Ex.^{mo} Sen.^{do} Pres.^{do} Miquel de Souza Mello e Moura no mez de Julho de 1844.

Letras marcadas no risco	pedras	comp.	larg.	prof.	Nome	preço	Soma
Madeiras que são precisos.							
p. ^o e fundamento em baixo dos cinco pilares de pedra:							
	3	10	1	1	Vigas	a 2000	24000
	20	12	1	1	S. ^o	a 3000	60000
	30	15	1	1	S. ^o	a 2000	60000
	200	16	1	1	grapo redondo Tanchões	a 1000	200000
A	80	39	1	1	Vigas	a 8000	640000
B	90	22	1	1	S. ^o	a 3000	270000
C	40	26	1	1	S. ^o	a 4350	180000
D	40	24	1	1	S. ^o	a 3000	120000
E	40	12	1	1	S. ^o	a 1500	60000
F	20	30	1	1	S. ^o	a 6000	120000
G	40	27	1	1	S. ^o	a 3000	200000
	240	22	1	1	planchas	a duzia 2000	400000
	60	3	1	1	parafusos com rosca	a 3000	180000
	120	2	1	1	S. ^o S. ^o S. ^o	a 1000	120000
	2000	pregos			pregos	a 1000 o cento	20000
para fazer a construcção inteira e p. ^o por pedras e cal que he preciso:							150000
60,000 Palmos cubicos de pedra 100 P. cub. p. ^o tirar e trazer na lugar s. ^o							300000
20 moios de cal a 38\$400.							76800
p. ^o lavar as pedras e para pôr os pilares							275000
p. ^o grão de ferro e preciso 320 Anb. ferro fundido a 2\$560.							839200
pedra miuda mistura com barro, ou calçada p. ^o a rebbe da ponte							120000
para cousas imprevistas mais ou menos 10 por cento de tudo							11,631200
							1.163000
							12,794200

S. Paulo 2.^a Agosto de 1844 C. A. Brejeira

Fonte: arquivo digital APESP:

(disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=9442&nomen=0088201072&img=ODSP0088201072_001.jpg)

ANEXO 11 – Projetos de portões feitos por C. A. Bresser para o Jardim da Luz

Fonte: arquivo digital APESP-

Disponível

em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=9780&nomen=0087902004&img=ODSP0087902004_001.jpg

ANEXO 12 – Especificações para execução do projeto do portão 1

Para maior levantamento e medida da frente de Jardim, an. alto, no importante, quando a discrição do trabalho a cargo de J. Paulo, obra do cargo. Especificações das Custas da projectada portão 246 do Jardim publico desenho N.º 1

Letras no risco mar- cado	Material	comp.	larg.	prof.	peço	preço parq.	Somma	
a	barra de ferro	200	40	40	350	3# 000	32# 810	estando a porta do Jardim do cargo de construção, pelo que se p. a esta obra, etc.
b	2.º	66	40	40	231	3# 000	21# 660	dividido entre as partes de um ao outro
c	2.º	105	40	40	32	3# 200	3# 200	ou de ferro de obra
d	2.º	112	40	40	98	3# 000	9# 190	o Jardim osimpo
e	fechadura	-	-	-	-	-	14# 000	de ferro jardim
f	2 n. n. fute	-	-	-	-	-	10# 000	
para fazer, inclusive carvão	-	-	-	-	-	-	80# 000	
g	pedra de cantaria fute	-	-	-	-	-	40# 000	
h	pedra p.º pilares (inclusive a licereis nao precise 530 palm. cubicos a 25 palm. cub. no lugar 2# 000	-	-	-	-	-	14# 000	
calt. 30 Alqueiras a Chorois	-	-	-	-	-	-	19# 000	
arvia	-	-	-	-	-	-	3# 000	
p.º fazer os pilares	-	-	-	-	-	-	20# 000	
i p.º as bases (de ferro fundido)	-	-	-	-	-	-	10# 000	
p.º bases imprimele maos e mome 10 poro	-	-	-	-	-	-	30# 000	
						Soma.	336# 860	

Paulo 23 d Out d 1841
C. A. Dreper

Departamento do Arquivo do Estado
S. PAULO
19
Secção da Historia

C-87
P-1
D-147
O-882

Fonte: arquivo digital APESP-

Disponível

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=9864&nomen=0088201147&img=ODSP0088201147_001.jpg

em:

ANEXO 13 – Carta de demissão de Carlos Bresser

Fonte: arquivo digital APESP-

Disponível

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=11744&nomen=0089501032&img=ODSP0089501032_001.jpg

em:

ANEXO 14- Lista dos artífices que imigraram em 1827/28/29

NOME	RESIDÊNCIA	PROFISSÃO	ANO
1- Ablas, João Carlos	São Paulo	Empreiteiro de obras públicas	1827
2 Böckler, Guilherme	_____	serralheiro	
3- Christ, Pedro	Santo Amaro	Empreiteiro de obras públicas	1827
4 -Corbach, Querino	_____	marceneiro	1828
5 -Doll, João Pedro	Santo Amaro	marceneiro	1829
6 -Doll, Pedro	Santo Amaro	carpinteiro	1829
7 -Drage, Henrique	São Paulo	Empreiteiro a serviço da província	1830
8 -Eimell, Jorge	Santo Amaro	carpinteiro	1827
9- Engle, João Conrado	Santo Amaro	carpinteiro	1829
10 -Franck, Christiano	São Paulo	Mestre-de-obras, pedreiro	1828
11 -Francker, Matias	_____	Lavrador e carpinteiro	1828
12 -Geers, João Diederico	_____	ferreiro	1828
13 -Glopskloss, Jacob	_____	marceneiro	1828
14 -Grosklos, Jacobs	_____	Carpinteiro e lavrador	1828
15 -Gürgens, Joaquim	_____	pedreiro	1828
16 -Henrichsen, Henrique Guilherme	São Paulo	Fabricante de sinos e empreiteiro de obras	1828
17 -Kappel, Adão	_____	carpinteiro	1828
18 -Kircshner, David	_____	marceneiro	1829
19 -Klein, Nicoláo	_____	carpinteiro	1828
20 -Lisech, João	Santo Amaro	Marceneiro e lavoura	1828
21 -Meinertz, João	_____	Lavrador e carpinteiro	1829
22 -Ninove, Carlos	_____	Oficial de ferreiro e lavrador	1828
23 -Palmann, João Frederico	São Paulo	Ferreiro	1828
24 -Pascoal, José	_____	ferreiro	1828
25 -Rey, Caspar	São Paulo	Pedreiro, trabalhou em obras públicas	1827
26 -Schuck, Pedro	_____	carpinteiro	1828
27 -Staubert, Guilherme	_____	marceneiro	1828
28 -Steil, Pedro	São Paulo	Ferreiro, mecânico e serralheiro	1828
29 Toll, Pedro	_____	carpinteiro	1829
30 -Walther, Jacob	_____	Agricultor e ferreiro	1828
31 -Weisshaupt, Miguel	Itapecerica	ferreiro	1828

Nota: Esta lista não se configura como um quadro completo dos artífices que vieram na década de 20, mas os nomes levantados nessa pesquisa.

Não foi possível saber o local que alguns artífices fixaram residência.

Fonte: SIRIANI, Silvia Cristina Lambert. *Uma São Paulo Alemã – vida quodiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2003, pags. 299-324

ANEXO 15 – Lista dos trabalhadores alemães da Rua da Glória - 1856

27
2-904
C109
P 18
5 18

Relação

dos trabalhadores alemães que se acham no serviço
da estrada da Glória e da ponte do Carmo

Nome, idade et	Officio	Naturalidade	Observações sobre condições et
Christian Indreos	Mestre coletoir	Herdingen	Mto. bom de serviço e trabalhador
Valentin & Hans	Mestre pedreiro	Reins Thierendorf	Mto. bom de serviço e trabalhador
casado, habita no Carmo		Herndorf	
São Francisco Carlos Scherzberger	D ^o	Reins Thierendorf	
casado		Mto. Heolitz	Mto. real, não trabalha
Hennig Luthame Schmidt	offical alvenar	Thierendorf	trabalha com o bom nome
casado, tem pequena filha		Heolitz	
chama-se Carolina tem cinco e meio de idade			
São Carlos Heolitz	D ^o	Heolitz	Mto. de lado
casado, tem uma filha			
chama-se Carolina tem cinco e meio de idade			
Daniel Mayer	offical pedreiro	St. Gallen	Bom de serviço, bom nome
São Barth	D ^o	Lucira	
		Darmstadt	Mto. hospital
Robert Thiel, casado	offical alvenar	Herndorf	trabalha bem e com nome
		Lucira	
São Carlos Augusto Heimbach	offical pedreiro	Heolitz	foi matriculado por 100 galeões, porém trabalha em pedreira, com nome
São Henrique Gorte	D ^o e tijolo	Darmstadt	
		Heolitz	
Hennig Beeck	offical alvenar	Heolitz	

Nom, Prén., et.	Offici.	Subordonné	Observations des correspondants	Nom, Prén., et.	Offici.	Subordonné	Observations des correspondants
Christoph Martin Walch casade	Offici. achemé	Leineburg	Boine, bon homme	Anton Stappenberg	Châss. capitaine	Hinschen	Don. Mythe, no gent
Christoph Anton Schick	Offici. capitaine	Leite	Don. Offici. Leiteville.	Joan Beckeler	Offici. capitaine	Wassyl Soria	Don. Offici., avec participation à la guerre
Joan Gottfried Lindert	2 ^e	Wien. Reich	Don. Offici. C. Dumantende.	Herriguo Thiel	2 ^e	Worantfelden Soria	Don. Rame
Joan, past. achemé. Schletter	2 ^e	Dresden Hessonia	Don. Offici. Dresde. La route de partout, no. Offici. Hessonia.	Wagner Thiel	2 ^e	Worantfelden Soria	La parole de l'armée dans l'offici. à l'armée
Johann Conrad Hecke	2 ^e	Hannover	Offici.	Heck Dietel	Offici. capitaine de cavalerie	Wegst Soria	Don. Rame dans l'offici.
Adelwin Fischer	Trabalador	Leitken Soria	Le. Offici. Leitken.	Herriguo Widmer	Trabalador	Bombard Soria	Don. Offici. dans l'offici.
Johann Friedrich casade et	2 ^e	Hannover	Comité - et	Don. de l'offici. Rame 24. De Janeiro 1856. J. P. P. P.			
Jacob Heyder casade don. 4. fide, 3. correspondants	2 ^e	Friedrichshagen	Trabalador. reposte de l'armée. dans l'offici. dans l'offici.				
Georg Heyder fide et. fide. 14. annes	2 ^e	2 ^e	o				
Friedrich Heyder fide et. fide. 14. annes	2 ^e	2 ^e	o				
Christoph Heiler Landmann	2 ^e	Reichshausen	Don. fide. 14. annes				
Karlheine Raymann	2 ^e	Verhof Soria	Don. fide. 14. annes et. fide. 14. annes				

Fonte: Arquivo digital APESP

Disponível

em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/viver/poder_frame.php?cod=12990&nomen=0090401018&img=ODSP0090401018_001.jpg