



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Instituto de Geociências

FRANCISCO RODRIGUES TORRES

AÇORIANOS, AFRICANOS E ALEMÃES: O CAMINHO DO CUBATÃO (1803-1867)

AZOREANS, AFRICANS AND GERMANS: CAMINHO CUBATÃO (1803-1867)

CAMPINAS

2023

FRANCISCO RODRIGUES TORRES

AÇORIANOS, AFRICANOS E ALEMÃES: O CAMINHO DO CUBATÃO (1803-1867)

AZOREANS, AFRICANS AND GERMANS: CAMINHO CUBATÃO (1803-1867)

TESE APRESENTADA AO INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS PARA
OBTENÇÃO DO TÍTULO DE DOUTOR EM ENSINO E
HISTÓRIA DE CIÊNCIAS DA TERRA/DOUTOR EM
CIÊNCIAS

TESIS PRESENTED TO THE INSTITUTE OF
GEOSCIENCES OF THE UNIVERSITY OF CAMPINAS TO
OBTAIN THE DEGREE OF DOCTOR OF EDUCATION
AND EARTH SCIENCE HISTORY/DOCTOR OF SCIENCES

ORIENTADOR: PROF. DR. ANDRÉ MUNHOZ DE ARGOLLO FERRÃO

CAMPINAS

2023

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Fabiana Benine - CRB 8/6812

T636a Torres, Francisco Rodrigues, 1963-
Açorianos, africanos e alemães : O Caminho do Cubatão (1803-1867) /
Francisco Rodrigues Torres. – Campinas, SP : [s.n.], 2023.

Orientador: André Munhoz de Argollo Ferrão.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de
Geociências.

1. Cubatão (SP). 2. Açorianos. 3. Africanos. 4. Alemães. 5. História. I.
Argollo Ferrão, André Munhoz de. II. Universidade Estadual de Campinas.
Instituto de Geociências. III. Título.

Informações Complementares

Título em outro idioma: Azoreans, Africans and Germans : Caminho Cubatão (1803-1867)

Palavras-chave em inglês:

Cubatão (São Paulo, Brazil)

Azoreans

Africans

Germans

History

Área de concentração: Ensino e História de Ciências da Terra

Titulação: Doutor em Ensino e História de Ciências da Terra

Banca examinadora:

André Munhoz de Argollo Ferrão [Orientador]

Pedro Wagner Gonçalves

Vânia Maria Nunes dos Santos

Joaquim Miguel Couto

Gercinair Silvério Gandara

Data de defesa: 13-12-2023

Programa de Pós-Graduação: Ensino e História de Ciências da Terra

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-6419-5140>

- Currículo Lattes do autor: <https://lattes.cnpq.br/5016241907846780>

DEDICATÓRIA

Àquelas que sempre me ensinam: Nalva,
Paula e Lais.

E aos que me ensinaram: Geraldo, Maria e
Dora. (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. André Munhoz de Argollo Ferrão que, sabiamente, soube desempenhar as várias funções no decorrer do processo. Poucas não foram as vezes que o conselho amigo substituiu a orientação.

Professor Dr. Joaquim Miguel Couto (UEM) por contribuir, de forma expressiva, no entendimento do território cubatense e pelo incentivo inicial na Pós-Graduação.

Professor Dr. Pedro Wagner Gonçalves (UNICAMP) pelas instruções durante a Qualificação. As informações permitiram adensar alguns tópicos da pesquisa.

Professora Dr^a. Vânia Maria Nunes dos Santos (UNICAMP) por demonstrar vivo apreço aos contextos que envolveram personagens cubatenses do século XIX.

Professora Dr^a. Gercinair Silvério Gandara (UEG) por ampliar as discussões conceituais.

Geógrafo Manoel Monteiro pela dedicação em compartilhar informações sobre o território.

Funcionários da Secretaria PPG-IG (UNICAMP) pelo desvelo no trato com os pós-graduandos.

Funcionários do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) e Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP). A presente pesquisa somente foi concebida devido ao trabalho metódico desses arquivistas.

RESUMO

A presente tese pretende analisar a presença de açorianos, africanos e alemães no entorno do Caminho do Cubatão, na primeira metade do século XIX. Nessa linha, intenta identificar os mecanismos que ligaram tais atores ao Caminho do Cubatão, obra viária de importância para a Província de São Paulo no escoamento de sua produção agrícola. Nessa estrada os imigrantes desenvolveram ações, em maior ou menor intensidade, mas que repercutiram de forma decisiva no território. Entender esses procedimentos permite que sejam realçadas as características principais de cada grupo, inter-relações e conflitos. O estudo se baseia, na maior parte, em fonte primária sob a guarda do Arquivo Público do Estado de São Paulo e Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. A abordagem etimológica, inclusive, possibilitou ampliar a compreensão do território. Além disso, há intenção de verificar alguns questionamentos que se apresentam tais como quais estrangeiros melhor se adaptaram ao meio, quais ferramentas sociais dispunham e se foram utilizados como propaganda governamental. Compreender esse período histórico da região de Cubatão permite que seja lançada luz sobre os construtores do território e, consequentemente, incentiva para que surjam novas linhas investigativas.

Palavras-chave: Cubatão; Açoriano; Africano; Alemães; História.

ABSTRACT

The present thesis pursues the analyses of the presence of Azorians, Africans, and German people around the Caminho Cubatão (Cubatão Path), in the first half of the XIX century. In this regard, it seeks to identify the mechanisms that linked said characters to the Caminho Cubatão, an important roadway to the then-province of São Paulo in channeling its harvests. On the borders of this communication channel, the immigrants developed actions, either on a larger or smaller scale, that resonate in a decisive way in the territory. Understanding these procedures allows the highlighting of the main features of each group, interrelations, and conflicts. The research is based, in its majority, on documents under the custody of the Public Archive of the State of São Paulo (Arquivo Público do Estado de São Paulo), and the Legislative Assembly of the State of São Paulo (Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo). Therefore, the etymological approach enables the comprehension of the territory. Furthermore, it intends to check some questions that recur, such as which immigrants better adapted to the setting, which social tools they had, and if they were ostentatiously used as governmental advertising. To comprehend this historic period of the Cubatão region sheds light on the region builders, and, hence, encourages the rise of new investigation lines.

Keywords: Cubatão city; Azorean; African; Germans; History.

SUMÁRIO

Introdução	12
1. O território através da palavra.....	14
1.2 O território cubatense.....	17
1.2.1 As trilhas na Serra do Mar.....	17
1.2.2 O rio Cubatão.....	20
1.2.3 Pontos de encontros e desencontros: os portos.....	21
1.2.4 A “mão morta” jesuítica no território.....	23
1.3 O século das mudanças.....	25
2. A estrada plural: o Caminho do Cubatão.....	30
2.1 A construção do Aterrado.....	32
2.2 O Decreto de 1832.....	33
2.3 Ranchos dos tropeiros.....	34
2.4 Barreiras alfandegárias.....	36
2.5 Entre Lares e o quartel.....	38
2.6.1 A manutenção do traçado e as intempéries.....	41
2.7 A “fundação” da povoação de Cubatão.....	45
3. Os açorianos.....	48
3.1 “Povoações principiadas nas beiras das estradas”.....	49
3.2 As sesmarias do rio Cubatão.....	50
3.3 A “construção” dos “Cinco Manuéis”.....	53
3.4 A participação açoriana no aspecto religioso.....	54
3.5 O elemento açoriano sob vigilância.....	56
3.6 “...cujas vidas rolaram tão sem história”.....	58
4 Os africanos e os Tratados de 1810 e 1815.....	60
4.1 O decreto de incentivo.....	62

4.2	A regulação do trabalho em 1830.....	63
4.3	A lei provincial.....	63
4.4	Anonimato coletivo.....	64
4.5	O Governo que dirige: a subsistência como benesse.....	66
4.5.1	“Dois pares de calças...”.....	67
4.6	Administração dos Africanos livres.....	68
4.6.1	O casamento de africanos livres.....	69
4.7	A palavra como meio de dominação.....	71
4.7.1	A palavra que atemoriza.....	72
4.7.2	O Quilombo do rio das Pedras.....	74
5.	A imigração alemã.....	78
5.1	<i>Hospes hostis</i>	78
5.1.1	Decreto de 9 de dezembro de 1835.....	80
5.1.2	O parágrafo crucial.....	80
5.2	Os “mercenários” no Cubatão.....	82
5.3	<i>Hospes faber</i>	83
5.4	Os alemães pioneiros.....	84
5.5	Os alemães amparados pela legislação.....	85
5.6	Nova gente, novos parâmetros.....	86
5.6.1	As condições do “Contrato”.....	88
5.7	Nova gente, novo caminho.....	90
5.7.1	“Confiando, como muito confia”.....	92
5.8	A Companhia Alemã da Serra do Cubatão.....	94
5.8.1	“Sob meu punho” e outros documentos.....	98
5.8.2	O diretor do Caminho do Cubatão.....	100
5.9	O reconhecimento do terreno.....	101
5.9.1	Tensões evidenciadas.....	105
5.9.2	O novo “caminho”.....	108
	Conclusão.....	109
	Referências.....	115
	Anexos.....	124

INTRODUÇÃO

O território que abrange a localização atual da cidade de Cubatão, na primeira metade do século XIX, se constituiu palco geográfico para que imigrantes interagissem de forma diversificada. Nesse sentido, o Governo da Capitania e, posteriormente, Província de São Paulo atuou para arregimentar trabalhadores na construção de uma estrada que melhorasse o escoamento da produção agrícola até o Porto de Santos. Eis porque há que se interpretar os papéis assumidos por açorianos, africanos, alemães e suas atividades no Caminho do Cubatão. A obra viária se tornou fundamental para a economia da Província e sua edificação e manutenção foi o ambiente adequado para que as autoridades constituídas se empenhassem na contratação de trabalhadores estrangeiros. Convém salientar que o estudo se atém, especificamente, aos trechos localizados na encosta e na planície, ou seja, do alto da Serra do Mar até o rio Casqueiro.

Importante observar que, ao se abordar personagens com origens tão diversas, há necessidade de um exame que fuja da análise linear e se baseie numa visão complexa voltada aos processos presentes a qualquer área do saber. Dessa forma, Edgar Morin (2015) defende a ideia de que os fenômenos que ocorrem na natureza possuem uma constituição complexa e, por isso mesmo, esta se apresenta multifacetada. O filósofo sugere que, na mesma proporção, o pensamento simplório acarreta abordagem parcial dos componentes.

Nessa tese houve a consideração que açorianos, africanos, alemães e o Caminho do Cubatão se constituem protagonistas num recorte histórico contextualizado, cuja primeira data (1803) diz respeito ao mecanismo legal para a criação da povoação do Cubatão, a qual foi proposta por José da Franca e Horta, Capitão-General da Capitania de São Paulo (Arruda, 2002, p. 777). Na sequência, a segunda data (1867) corresponde à inauguração da Estrada de Ferro São Paulo Railway, obra que praticamente tornou obsoleto o Caminho do Cubatão.

Refletir sobre os processos que envolveram tais migrantes e sua ligação com a principal via de comunicação entre a hinterlândia e o litoral paulista permite, ao se apoiar em fontes primárias sob a guarda do Arquivo Público do Estado de São Paulo e Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, salientar contextos históricos que complementem o entendimento do território cubatense no século XIX. A análise dessa documentação ancorada com fonte bibliográfica consistente abre espaço, numa abordagem complexa, à interpretação dos nexos causais que envolveram as ações dos estrangeiros no contexto abrangido pela estrada.

O interesse pelo tema surgiu ao se constatar que trabalhadores que atuaram no Caminho do Cubatão eram citados, porém sem pormenores. Constituíam, unicamente, uma “massa de trabalho” que esteve presente no território e cujos registros se faziam escassos. Nessa linha, o próprio Daniel Parish Kidder (2001, p. 256), ao descer a Serra do Mar na década de 1830, confirmou que “grandes grupos de alemães trabalhavam no alterado (*sic*)”. O viajante foi testemunha ocular dos trabalhos executados por germânicos, viu suas faces, trejeitos. No entanto, não há menção de nomes, impressões mínimas que esclareçam suas origens.

Inez Garbuio Peralta (1973, p. 64), em sua obra seminal sobre o Caminho do Cubatão, apontou que o traçado do Aterrado do Cubatão fora construído pelo emprego da mão de obra de africanos e alemães. No entanto, a citação desses personagens sem lhes indicar nome, ocupação ou a legislação que permitia sua permanência naquele local não eram mencionados. Entender como esses trabalhadores foram contratados requeria esmiuçar fontes primárias.

O estudo pretende lançar luz sobre questionamentos que envolvem o personagem alóctone, pois há questões que carecem de reflexões. Estas devem surgir para se definir respostas que abordem como os migrantes se mantinham, qual legislação embasava sua vinda, no que se constituía a “Companhia Alemã do Caminho do Cubatão” e se foram privilegiados com a posse da terra. As respostas, inferências advindas desse processo, propiciam uma compreensão das dinâmicas sociais e suas repercussões em vários segmentos. A junção desses fatores permite averiguar a hipótese de que alguns migrantes à beira do caminho, literalmente, funcionavam como propaganda governamental para que novos estrangeiros se estabelecessem na Província de São Paulo.

1. O território através da palavra

O estudo complexo de determinado tema pode ser compreendido, efetivamente, quando da observação dos vários aspectos passíveis de análise. Essa escolha analítica se apegua aos aspectos mas amplos ou ordinários, mas também atenta para as especificidades. Edgar Morin (*opus cit*, 2015) se utiliza da frase de Blaise Pascal para ilustrar a abordagem: “Não posso conhecer o todo se não conhecer as partes, e não posso conhecer as partes se não conhecer o todo”. A argumentação do filósofo indica que a análise de qualquer atividade humana requer uma investigação diversa justamente para não ocorrer uma perda de significados.

Nessa proposta, a primeira palavra que deve ser analisada corresponde a “território”, mesmo entendendo que definir um termo se apresenta tarefa árdua. A amplitude de sentidos, significados, já indica as várias possibilidades interpretativas, pois os dicionaristas hodiernos informam que se trata de grande extensão de terra ou área de município, distrito, estado. Nessas acepções logo se nota o aspecto geográfico em escala de forma evidente. Outra explicação pode ser encontrada nos filólogos antigos que consideram ser “o circuito que abrange o governo, é jurisdição do juiz ou prelado territorial” (Silva, 1789). Nessa explicação, o autor destaca a competência de uma autoridade, no âmbito secular e eclesiástico, sobre determinada região. O senso de autoridade se faz presente e, conseqüentemente, os jogos de poder se evidenciam nas relações cotidianas.

Além da observação do filólogo, a palavra mereceu destaque ao ser conceituada por Claude Raffestin (1993), o qual considera que o território se traduz através das ações nele projetadas e levadas a efeito. Acentua, no decorrer de sua obra, que as relações conduzidas nesse território são, notadamente, marcadas pelo poder. Para o autor, o território se transforma através das várias camadas de disputas constantes.

Milton Santos (2001, p. 232) apresenta o território sendo ocupado por um povo. As várias formas de atuação dessa população, no decorrer das eras e inclusive no presente, permitem o surgimento da soberania. Na visão do Geógrafo, no território há um constante enfrentamento político, social e econômico que também são influenciados por variantes exógenas.

O termo pode ser explicitado, além das apresentadas, ao serem evidenciadas outras camadas de entendimento. Dessa forma, o posicionamento de Patricia Reyes Aparício (2013) aponta o seguinte:

La palabra *território*, en sus orígenes latinos *terra* y *torium*, hace alusión a *la tierra que pertenece a alguien*. Estamos, entonces, frente a um espacio que

se relaciona con uno o varios sujetos, generando ciertos vínculos que no necesariamente pasan por ser de dominio o control, sino que tienen que ver con lazos afectivos y de identidad que implican, indiscutiblemente, dimensiones políticas. (Aparício, 2013, p. 19-31)

Patricia Reyes enriquece o tema ao acrescentar dimensões ao vocábulo estudado que ultrapassam a questão do poder, do senhorio, do mandar e obedecer. Há os laços afetivos e de identidade que repercutem na questão do pertencimento. Este surge quando o território alcança os que nele interagem, de forma individualizada, através de seus ritos, saberes, histórias, conhecimentos. A pesquisadora continua e apresenta certo povo andino, os muisca, os quais consideram que o território é o que pode falar através de uma pedra, um rio, uma montanha e os que nele habitam podem se conectar através dos conhecimentos ancestrais.

Essa abordagem que transcende o físico, o tangível, se alinha à contribuição da cultura romana, pois esta se desenvolveu de forma a explicar os processos existentes em toda atividade humana. A complexidade inerente a essa pretensão se traduziu através de aportes culturais que alicerçam o entendimento do que se conhece como mundo ocidental. Uma das abordagens diz respeito à mitologia romana que liga os desígnios humanos e das instituições à vontade dos deuses, também conhecidos por numes.

Dentre os integrantes do panteão romano existe um deus peculiar denominado Terminus ou Término (Bluteau, 1728). Esse ente se apresenta como responsável pelo estabelecimento e manutenção das fronteiras, marcos e divisas, ou seja, se constitui no deus organizador do território. O seu culto era expressivo a ponto de possuir altar sacrificial e suas origens remontam à tradição indo europeia (Woodard, 2006, p. 59). Públio Ovídio Naso, poeta latino, em seu livro “Fastos”, o qual significa “aquilo que é agradável aos deuses”, se expressa sobre a deidade no seguinte fragmento:

Santo Término, Tu delimitas os povos, as cidades e nações dentro das suas fronteiras. Toda a terra estaria em disputa se não fosses Tu. Não procuras serviços nem o favor de ninguém; nenhuma quantia de ouro pode corromper o Teu julgamento. Conservas os campos a ti confiados com lealdade cabal. (Ovídio, 2001, p. 81)¹

¹ Tradução livre.

A deidade também é conhecida por “Όπιος Ζεύς”, “Jupiter Terminus” ou “Jupiter Terminalis” (Woodard, opus cit., p. 60) e é representado por uma pedra ou uma árvore. O culto está ligado aos aspectos da fecundidade e produtividade nos campos.



Imagem 1: O deus Término era representado através de pedra com torso esculpido.²

A menção à figura de Término representa um dos vários aspectos que necessitam ser destacados, ao se tratar do tema território, pois compreende o sagrado. Fustel de Coulanges (1975, p. 55) aponta que a realização dos ritos para se lançar limites de uma propriedade, uma vez consumados, “não havia poder do mundo capaz de mudá-lo”. Este historiador do século XIX complementa suas observações sobre o tema:

O deus Termo guardava, com efeito, as divisas do campo, velando por ele. O vizinho não ousava aproximar-se muito: ‘porque então – como nos diz Ovídio – o deus, ao sentir-se ferido pela relha do arado ou pelo alvião, gritava: Para,

² Disponível em:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/dd/Design_for_a_Stained_Glass_Window_with_Terminus%2C_by_Hans_Holbein_the_Younger.jpg. Acesso em: 20 dez. 2023.

este é meu campo, acolá está o teu'. Para tomar posse do campo de uma família, era preciso derrubar ou deslocar um marco; ora, esse marco era um deus. (Coulanges, 1975, p. 55)

Fustel de Coulanges reforça o cerimonial inerente ao se lidar com a terra. O cometimento de atos desrespeitosos ao deus Término era passível de sanções sérias, a ponto de haver aplicação da pena de morte. Os povos antigos entendiam que o território deveria sempre ser considerado sacro e inviolável. Assim, o princípio de estudo territorial requer a reflexão de forma ampla, complexa justamente para que haja menos desvios de entendimento.

1.2 O território cubatense

O território no qual se localiza a região de Cubatão está inserido num contexto geográfico que abrange a Serra do Mar e planície marcada pela existência de vários rios e extensa porção de mangues. O próprio nome “Cubatão” diz respeito, num de seus significados, a “porto fluvial” (Madre de Deus, 1920, p. 174). Essa região intermedeia o Planalto Paulista e a Costa Vicentina, no qual o Porto de Santos, desde o século XVI, se destacava com o fluxo intenso de mercadorias e pessoas.

A bibliografia sobre a região evidencia alguns aspectos que merecem atenção, pois os deslocamentos entre o planalto e a costa se faziam difíceis devido às condições dos caminhos existentes. Convém, dessa forma, apresentar quais rotas foram utilizadas com maior frequência.

1.2.1 As trilhas na Serra do Mar

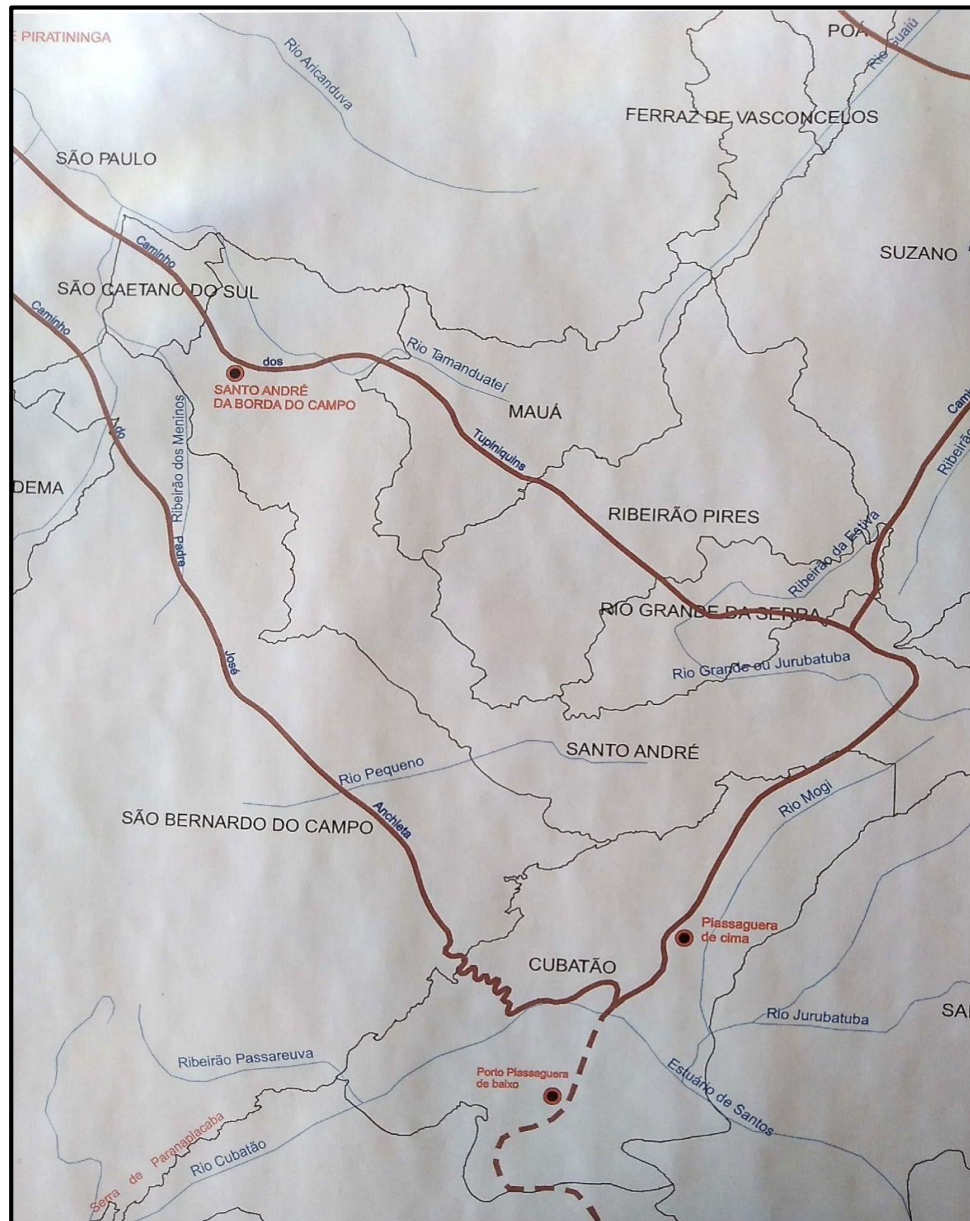
Os caminhos utilizados na Serra do Mar, inicialmente, estavam relacionados ao trânsito do elemento indígena e se constituíam de trilhas ou picadas abertas na encosta da Serra do Mar. No entanto, algo que se tornou notório são as críticas a essas vias. Os que se debruçaram sobre o tema, viajantes, religiosos ou pesquisadores, se fazem unânimes em indicar o alto grau de dificuldade dos acessos. O padre José de Anchieta, nos primórdios da Capitania de São Vicente, informou que as condições do caminho dificultavam em demasia os trabalhos evangelísticos (Anchieta, 1988, p. 141). O jesuíta Fernão Cardim, no final do século XVI,

destacou que o caminho era tão íngreme que somente se apegando às raízes e troncos seria transposto (Cardim, 1925, p. 353).

Gaspar da Madre de Deus, ao discorrer sobre a visita de Martim Afonso ao campo de Piratininga, informa que o caminho talvez fosse “o pior que tem o mundo” (Madre de Deus, *opus cit.*, p. 177). Capistrano de Abreu ressaltou as asperezas dos caminhos enfrentadas pelos viajantes entre o litoral e o planalto (Abreu, 1960, p. 74). O engenheiro Guilherme Wendell (1966), durante trabalhos realizados na Serra do Mar, no ano de 1922, informava que o caminho aberto pelo Governador Bernardo José Maria de Lorena visava substituir o péssimo caminho antigo. Júlio Prestes, ao pronunciar o discurso de inauguração dos monumentos no Caminho do Mar, durante as comemorações ao Centenário da Independência Brasileira, acentuou que galgar esses caminhos se assemelhava a uma “escalada de aventura” (Prestes, 1922, p. 14). Uma descrição eloquente corresponde a do padre jesuíta Simão de Vasconcelos ao discorrer sobre a vida do Padre Manoel da Nóbrega no seguinte fragmento:

De S. Vicente dissemos, que andava em contínua volta de hum Villa pêra outra Villa, exercitando semelhantes ministérios áqueles povos necessitados de Sacerdotes. Vimos a lida em que alli andou no tempo da armada de Mem de Sá, assi em seu socorro, como remédio de pobres necessitados. Que vezes o vimos atravessar as grandes serras do Paraná Piacába? Que de vezes caminhos ásperos, e mattas fechadas n’aquelas partes rigorosas, e sempre a pé, por mais carregado que andasse de achaques? (Vasconcelos, 1865, p.129)

Corroborando sobre o tema, o Professor Jaime Cortesão ilustrou que o caminho era íngreme e abrupto (Cortesão, 1955, p. 125). Na mesma sintonia, Washington Luis destacou que tanto o caminho trilhado por Martim Afonso e o substituto, o caminho do Padre José, “ambos eram péssimos” (Sousa, 1956, p. 86). A própria trilha dos Tupiniquins, posteriormente, se torna conhecida por Sendeiro do Ramalho. O termo “sendeiro” provém da palavra “senda” e significa “desprezível” (Bastos, 1912). Assim, a tradição popular colabora para que o entendimento comum sobre os primeiros caminhos seja praticamente único, ou seja, vias terrestres escabrosas. No entanto, apesar das dificuldades incontestes, as trilhas na Serra do Mar estavam ligadas diretamente aos portos fluviais. A utilização de um caminho e de um porto estava condicionada às necessidades comerciais. A facilidade de acesso, a segurança da via de comunicação e, principalmente, o transporte seguro das cargas, eram determinantes para que um traçado fosse mantido ou relegado ao abandono. O mapa seguinte apresenta as possibilidades de deslocamento na região.



Mapa nº 1: “Povoados do Campo de Piratininga e sua relação com a Costa – 1560, conforme o Engenheiro Bierrenbach de Lima.”³

O Mapa nº1 aponta o traçado da trilha dos Tupiniquins, também conhecida por Sendeiro do Ramalho, e o caminho do Padre José. Além disso, orienta geograficamente sobre os portos Piaçaguera de Cima e Santa Cruz, no rio Cubatão. No entanto, Martim Afonso de Sousa, ao restringir a utilização dos caminhos, realçou sua importância e, nesse contexto, as trilhas e picadas, independentemente de suas proporções ou condições de acessibilidade, se constituíram componentes de suma importância aos que desejavam devassar o território.

O “trilho de selvagens” se apresentava como oportunidade para a circulação indiscriminada de pessoas, culturas, semoventes, notícias e mercadorias. No entanto, Washington Luís contesta a veracidade sobre o cerceamento ao planalto. A eficácia das ordens emanadas pode ser observada pelo não relato de desobediência ou, pelo menos, não divulgados. Necessário frisar que os caminhos terrestres se constituíam na trama do território, pois eram os elementos que conectavam as regiões.

Há que se destacar que as vias de comunicação, por mais precárias que fossem, eram utilizadas de forma constante. Possuir autoridade sobre os acessos indicava proeminência no território e, conseqüentemente, nos vários eventos sociais, políticos e comerciais que se desenrolavam, pois, todos os caminhos tinham conexão com o rio Cubatão e seus portos, conforme se observa no próximo tópico.

³ Cortesão, *opus. cit.*, p. 192. Reprodução elaborada pelo Geógrafo Manoel Monteiro para a presente tese.

1.2.2 O Rio Cubatão

A palavra rio, etimologicamente, provém do latim e pode ser explicada através de dois termos. O primeiro corresponde a “rivus” e significa “regato” ou “ribeiro”. O segundo corresponde a “rivalis” que, por sua vez, diz respeito a “ribeirinhos”, mas, também, compreende os vocábulos “rivals” e “concorrentes” (Faria, 1962). Essas últimas acepções, provavelmente, se deram por se observar pessoas que dependiam do mesmo rio como meio de subsistência. Além disso, os rivais correspondem aos indivíduos que moram em margens opostas do rio e, por conseguinte, possuem uma visão diversa. Dessa forma, o sentido metafórico permite que se ilustre as tensões existentes, pois a Bacia do rio Cubatão está inserida no contexto macroeconômico da Capitania de São Paulo desde o século XVI.

O Rio Cubatão, geograficamente, está descrito da seguinte forma: “rio que verte da face austral da serra de Paranapiacaba e que, incorporado com o das Pedras de Cima, despenha-se rumo do Norte Sul e deságua no Caniú ou lagamar de Santos” (Azevedo Marques, 1978, p. 208).

No contexto histórico, o Rio Cubatão, dentre outros componentes regionais, se torna personagem geográfico de destaque ao se observar as significâncias que lhe são conferidas através dos inúmeros fatos que o envolvem. Tal argumento permite que se associe o corpo d’água, por exemplo, à história regional, à economia da Capitania de São Vicente, à disposição dos jesuítas em o terem como posse definitiva e sem compartilhamento ou às ações da Coroa Portuguesa contra invasões. A descrição meramente física do território ou, especificamente, do Rio Cubatão, restringe o entendimento a respeito desse elemento. Os significados advindos do rio dependerão dos atores envolvidos, das problemáticas, das legislações vigentes, das decisões políticas, do clamor das gentes, do momento histórico.

Entender a ligação existente entre os caminhos terrestres e o Rio Cubatão, antes mesmo do adventício se estabelecer no século XVI, requer que se debruce sobre os portos para que se compreenda a dinâmica logística regional. Assim, o próximo item lança luz sobre a posição geográfica desses ancoradouros às margens de rios que compõem a Bacia do Rio Cubatão.

1.2.3 Pontos de encontros e desencontros: os portos

O termo porto, cuja origem provém do latim “portus” e seu significado, corresponde a “passagem” ou “porta”. Estas acepções, por seu turno, correspondem à entrada e pórtico, nos quais ocorrem, de forma incessante, o processo de mescla de saberes dos personagens envolvidos. No entanto, Marco Túlio Cícero utiliza a palavra no sentido de “refúgio” ou “lugar seguro” (Sousa, 1956). O porto, assim, recepciona o viandante, o que vem montado na mula e o que utiliza do remo, pois serve a todos como local de transição, de mudança, de casa, de abrigo.

O primeiro porto registrado na história regional corresponde ao de Piaçaguera, no rio Mogi. O nome advém do tupi e significa “porto velho” (Peralta, *opus cit.*, p. 6.), o qual se ligava ao antigo caminho dos Tupiniquins. Martim Afonso de Sousa utilizou esse itinerário quando do encontro com João Ramalho. Como o próprio nome indica, esse porto já era utilizado muito antes da chegada dos europeus e permaneceu com fluxo durante a primeira metade do século XVI.

O segundo porto foi denominado das Armadias e se localizava mais ao sul, no rio Perequê. Durante sua incursão, Martim Afonso o rebatizou como porto de Santa Cruz e o traçado terrestre que o conectava correspondia ao caminho do Padre José. Esse porto e o respectivo trajeto terrestre foram utilizados amiúde até o final do século XVIII.

O terceiro corresponde ao denominado porto Geral, pois estava localizado no centro da antiga sesmaria doada a Francisco Pinto, a qual, posteriormente, fora adquirida pela Companhia de Jesus. Esse porto teve maior relevância devido ao período de recuperação econômica ocorrido na Capitania de São Paulo, a partir da segunda metade do século XVIII. Sem dúvida, todos os portos mencionados propiciaram o surgimento de núcleos de povoação, no entanto, o Geral se destacou, pois, estava atrelado, primeiramente, à Calçada do Lorena e, na sequência, ao Caminho do Mar.

O porto Geral representava o ponto ideal de transição na modificação dos sistemas modais, pois estava próximo à Serra do Mar, o que facilitava o acesso e fixação de moradores. Além disso, a cabotagem se acentua nas últimas décadas do século XVIII com a produção de açúcar no interior da Província de São Paulo. Nesse sentido, o porto fluvial toma maior

dimensão por estar inserido num contexto amplo de produção de divisas para a colônia. Esse equipamento propiciou que variegadas personagens, ideias, costumes, novidades, preconceitos, além do indissociável aspecto econômico, se fizessem transitar, se mesclassem para criar novos conceitos com suas singularidades inerentes.

Os portos que se desenvolveram na Bacia do rio Cubatão fazem parte de um sistema náutico cujas características distintas requerem atenção. Isso devido à dinâmica das marés que impunha limitações no que tange ao acesso e navegabilidade, principalmente no Largo do Caneú, o lagamar santista. Dessa forma, os atracadouros estavam confinados tanto pela serra quanto pela embocadura. Em ambas direções, as dificuldades de chegada e saída punham em risco os viajantes. Esses interditos geográficos forçavam o surgimento de uma estrutura social e comercial que suprisse satisfatoriamente aos diversos tipos de passantes, pois fosse o que estacionasse algumas horas ou semanas, havia necessidades a serem supridas.

Necessário rememorar que toda a produção de gêneros oriunda do planalto com destino ao porto de Santos ou mercadorias desembarcadas neste com endereço de entrega serra acima, obrigatoriamente tinham como rota o rio Cubatão (Arruda, 1980, p. 36)⁴. Os portos fluviais propiciaram o surgimento de serviços aos que se envolviam na construção, conserto ou manutenção de barcos. A situação geográfica impunha que a parada mais cômoda, antes de subir a serra ou ao descer, correspondia à povoação de Cubatão. Assim, orbitavam nesse local os comerciantes de secos e molhados, os proprietários de ranchos, os trabalhadores braçais, os escravizados, os cuidadores de animais, os indígenas ligados à Fazenda Geral dos jesuítas e, após a expulsão dos religiosos, os responsáveis pela cobrança de passagem do rio. O grupo se mostrava diversificado em etnias, idiomas, valores e crenças. O movimento em torno do atracadouro recebia diariamente levas de viajantes que, ao usufruir dos serviços oferecidos, colaboravam para as trocas culturais constantes. O porto fluvial se tornava o local de trânsito, de transformações constantes.

Os portos apresentavam essa espacialidade que se renovava a cada maré e os configuravam entes destacados no território, pois além de influenciar os demais itens contextuais, se transformavam a cada ação sofrida. Nesse sentido, no tópico seguinte, se torna possível perceber porque os padres jesuítas atuaram nesse macro tecido geográfico, cujos

⁴ Arruda apresenta tabelas de importação e exportação, via Porto de Santos, com gama variada de produtos que incluíam lanifícios, grãos, café, açúcar, metais, mercadorias da Ásia, dentre outros.

elementos mais despretensiosos requereram sua atenção, de forma consistente, por quase dois séculos.

1.2.4 A “mão morta” jesuítica no território

A atuação de Martim Afonso de Sousa sobre o território litorâneo inaugurou a posse de terras através das concessões oficiais, no ano de 1533. O representante da Coroa Portuguesa compreendeu que a distribuição de terrenos na encosta refletiria diretamente na segurança e domínio sobre a colônia. Esse procedimento possibilitou o início da ordenação jurídica a qual impunha regras sobre a utilização das chamadas datas de terras ou “chãos de sesmarias”. No entanto, após as primeiras décadas desse ato administrativo, as sesmarias foram vendidas, doadas ou indicadas para herança.

A segurança da posse formal da terra possibilitou que o interesse de particulares pelas propriedades se fizesse resguardado e, dessa forma, a Companhia de Jesus principiou sua atuação na região a partir de uma doação ocorrida no século XVI. Assim, os religiosos adquiriram o seu primeiro terreno que margeava o rio Cubatão. Um dos motivos para o interesse estava ligado à questão logística, pois os rios faziam as vezes das estradas e, no caso específico, podia ser uma fonte de renda ao cobrarem pelo aluguel de barcos e canoas. Vale lembrar que esses portos fluviais estavam conectados com o porto de Santos. As aquisições ocorreram de várias formas, pois os jesuítas se valeram de compra, permuta e, em caso extremo, no sequestro do imóvel. A relação dos terrenos adquiridos pela Companhia de Jesus, para formação de sua Fazenda Geral do Cubatão, corresponde à seguinte:

1. Pero Correa, em 1553;
2. Cornélio Arzão, em 1628;
3. Antonio Rodrigues de Almeida, em 1643;
4. Francisco Pinto, em 1664;
5. Pero de Góes, em 1674;
6. Domingos Leite de Carvalho, em 1687;
7. Agostinho Rodrigues de Guerra, em 1687;
8. Diogo Pinto do Rego, em 1743;

9. Manuel Antunes Belém de Andrade, em 1743 (Torres, 2008, p. 35).

O processo para conformação da área que compreendia a Fazenda Geral dos jesuítas perdurou por 190 anos, nos quais a Companhia de Jesus se empenhou na aquisição dos terrenos alagadiços. A pertinácia dos religiosos foi possível devido ao instituto da “mão morta”. O termo é referenciado por Raphael Bluteau da seguinte forma:

Mão morta, chamão os Jurisconsultos às Religiões, Irmandades, Collegios, Hospitaes, & outras Communidades, que não morrem, porque continuamente se vão renovando, com os que sucessivamente entrão nellas. E por quanto o direito senhorio fica frustrado dos laudêmios das casas, & fazendas, que se lhe pagão, quando passam a particulares, que ou na vida, ou na morte se desapropriarão dellas, cahem as heranças em mão morta, passando a Communidades, & Igrejas, em cujo poder ficão para sempre, como mortas, que nunca se alheão (Bluteau, *opus cit.*).

Necessário deter atenção que as entidades de “mão morta” resguardavam a posse do imóvel *ad perpetuam*. Nesse caso, especificamente, ocorreram aquisições sob formas diversas no transcorrer das décadas. O desiderato dos religiosos expressava que o domínio sobre a via fluvial redundaria em benefícios pecuniários, além de exercer influência na política da Capitania de São Vicente.

No entrelaçamento das instituições regionais, os jesuítas tiveram destaque ao executarem um projeto de poder bem definido e metódico, pois evidenciaram o recurso da “mão morta”. Assim, a área total da Fazenda Geral do Cubatão, no ano de 1743, traduziu geograficamente as inúmeras ações necessárias para a realização do plano. No entanto, apesar de uma atuação marcante no território, a Companhia de Jesus sofreu reveses que modificaram o *status quo* e repercutiram de forma marcante, no decorrer do século XVIII.

1.3 O século das mudanças

O século XVIII constituiu período de mudanças dramáticas para a Província de São Paulo, pois a evasão de pessoas para outras regiões, o declínio da economia nas cinco primeiras décadas imprimiu um contexto de falência institucional. O ápice da desestruturação foi quando da extinção da Capitania de São Paulo, em 1748. Esta foi anexada à Capitania do Rio de Janeiro.

O fato político que repercutiu na estruturação regional ocorreu em 1759, pois a Coroa Portuguesa determinou a expulsão da Companhia de Jesus de todas as colônias. A data representou para a instituição religiosa o dia do juízo final, pois todos os integrantes foram presos e conduzidos para embarcarem com destino à Europa. Não apenas os religiosos foram perseguidos, mas mesmo aqueles que demonstravam apoio se viram alvo de sanções. O que antes estava sob a guarda dos jesuítas, ou seja, casas, terrenos, fazendas, mão de obra indígena e africana, passou para a posse de Portugal. A exclusão implicou na mudança imediata da posse da terra, pois todas as propriedades se tornaram devolutas, ou seja, estavam sob a posse régia.

A situação de anexação perdurou por dezessete anos e foi tornada nula quando da indicação de um novo governo. As mudanças principiaram com a investidura ao cargo de Luis Antônio Botelho de Sousa Mourão, o Morgado de Mateus, o qual atuou como governador entre 1765 e 1775. Durante sua permanência, a Capitania investiu na agricultura de cana de açúcar na hinterlândia, além da abertura de estradas que permitissem o escoamento da produção e, assim, propiciasse que a recuperação da economia regional fosse consistente (Bellotto, 1979, p. 15). Nessas circunstâncias, o Porto Geral recebeu atenção governamental por ser peça fundamental no processo logístico. Nesse período, Cubatão não se tornou um ponto de passagem, mas um porto de passagem inserido no contexto econômico definido pelos governantes da Capitania de São Paulo.



Imagem nº 2: Luis Antônio de Sousa Botelho Mourão, o Morgado de Mateus.⁵

As transformações ocorridas regionalmente, no entanto, demonstraram resultados satisfatórios para a saúde financeira da Capitania. As estratégias adotadas pelo Morgado de Mateus produziram efeitos consideráveis a ponto de, nas últimas décadas do século, já se confirmar a necessidade de construção de uma estrada que melhorasse o escoamento das mercadorias.

O problema maior a ser resolvido dizia respeito ao trecho que compreendia a encosta da Serra do Mar. Benedito Lima de Toledo (1975, p. 4) apontou que o alto índice pluviométrico foi um dos entraves a serem contornados durante a construção da estrada. Bernardo José Maria de Lorena e Silveira, o quarto governador após a reinstalação da Província (Capel, 2015, p. 56), decidiu empreender a obra sob a responsabilidade do engenheiro João da

⁵ Disponível em:

https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Retrato_de_D._Lu%C3%ADs_de_Sousa_Botelho_Mour%C3%A3o_%28s%C3%A9c._XVIII%29_-_Casa_de_Mateus.png. Acesso em: 20 dez. 2023.

Costa Ferreira e de seu ajudante direto, Antônio Rodrigues Montesinhos. A Professora Inez Garbuio Peralta se refere ao Governador da Capitania de São Paulo da seguinte forma:

Seu principal empreendimento, que perpetuou seu nome, foi a estrada empedrada (calçada) da Serra de Cubatão. Vendo a insuficiência dos consertos anteriores e o aumento do comércio do Porto de Santos, decidiu construir uma estrada, que fosse resistente para resolver o problema do tráfego (Peralta, *opus cit.*, p. 44).

A feliz observação de Inez Peralta sobre a perpetuação do nome, Calçada de Lorena, dá margem para referir o empenho do então governador para concluir a obra. O desvelo pode ser observado em ofício, datado em 15 de fevereiro de 1792, destinado à Coroa Portuguesa no seguinte trecho:

Está finalmente concluído o Caminho desta Cidade até o Cubatão da Vila de Santos, de sorte que até de noite se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar Tropas de Bestas encontradas sem pararem; o Péssimo Caminho antigo, e os princípios de Serra bem conhecidos, eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica fácil. (APESP, 1924, p. 70)⁶

O fragmento ressalta algumas informações a serem consideradas, pois o Governador enaltece que o encontro de tropas de muares, em sentidos opostos, não seria mais problema devido à largura da estrada. Isso influenciava, de forma direta, na quantidade total de mercadorias transportadas. Além disso, o que mais surpreende é que o caminho podia ser utilizado à noite. Esta informação repercute consideravelmente devido à mudança de hábitos, pois para a mentalidade da época, a noite estava destinada para o repouso e busca por segurança de um abrigo. O adentrar à noite na lida, em plena estrada, também transformava costumes e crenças. O tropeiro, dessa forma, estava inserido em processos de rupturas de práticas consolidadas. A construção da Calçada do Lorena trouxe uma nova ordem de valores.

⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (APESP). **Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo**. São Paulo: Duprat, 1924. V. 45. Disponível em: <file:///C:/Users/Cliente/Downloads/documentos-interessantes-vol-45.pdf>. Acesso em: 18 out. 2020.



Imagem nº 3: Bernardo José Maria de Lorena.⁷

Na prática, a nova via de comunicação antecipou o final do século XVIII ao modificar a forma de viajar, o fluxo e a quantidade de mercadorias transportadas. Além de estender os horários de trabalho e apresentar novas formas de lidar com a noite. Dessa forma, o nome de Bernardo José Maria de Lorena se perpetuou por sua pertinácia em defender sua decisão monocrática de construir um caminho inovador em vários sentidos. Porém, no próximo capítulo, se observará que a Calçada do Lorena se tornou limitada devido ao aumento expressivo de comercialização de gêneros.

⁷ Disponível em:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Bernardo_Jos%C3%A9_de_Lorena#/media/Ficheiro:Bernardo_Jos%C3%A9_Maria_de_Lorena.jpg. Acesso em: 20 dez. 2023.



Imagem nº 4: “Trapeiros na Calçada do Lorena”, autoria de Oscar Pereira da Silva.⁸

⁸ Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2022/08/viagem-de-d-pedro-do-rio-a-sao-paulo-comecou-ha-200-anos.shtml>. Acesso em: 20 dez. 2023.

2. Estrada plural: O Caminho do Cubatão

O Caminho do Cubatão pode ser dividido em três grandes seções ou trechos, os quais abrangem o planalto paulista, a encosta da Serra do Mar e a planície constituída em grande parte por manguezais. No primeiro capítulo foi abordada a dificuldade existente para se vencer o segundo setor, em virtude do volume considerável de recursos tecnológicos e financeiros para se implantar uma estrada que suplantasse as dificuldades impostas pelo terreno. Além disso, a terceira seção que abrangia o sopé da Serra do Mar até o Porto de Santos era um desafio, pois a ligação ocorria utilizando o Rio Cubatão, o que expunha viajantes, animais e mercadorias aos ciclos das marés.

Necessário pontuar que, apesar das dificuldades, o Caminho do Cubatão sempre foi um ponto de atenção por parte dos que governaram a Capitania, posteriormente Província de São Paulo. Azevedo Marques (Azevedo Marques, *opus cit.*, v. 1, p. 247.) destacou o empenho das autoridades nesse propósito. O autor principia relatando as ações do Morgado de Mateus que, mesmo sob pressão política e tributária, utilizava o imposto destinado a reerguer a cidade de Lisboa e destinava à construção do caminho. Além deste, houve referência ao nome dos governadores e às obras às quais se dedicaram. Dessa forma, apontou Martim Lopes Lobo de Saldanha (1775-1782), como o construtor do aterrado entre os rios Grande e Pequeno, José Raimundo Chichorro da Gama Lobo (1786-1788), sendo o responsável pela construção do aterrado que ia do sopé da serra até o rio Cubatão. Na sequência, Bernardo José Maria de Lorena e Silveira (1788-1797), o qual construiu o trecho que levou seu nome. Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça (1797-1802) edificou ranchos para abrigo dos tropeiros e suas cargas. Nesse período, no limiar do século XIX, Antônio José da Franca e Horta (1802-1811) determinou a fundação da povoação de Cubatão (APESP, *opus cit.*, v. 55, p. 147.)⁹. E, finalmente, Lucas Antônio de Barros (1824-1827) conseguiu a conclusão da ligação seca entre Cubatão e Santos, conhecida principalmente por Aterrado do Cubatão.

A linha cronológica elaborada por Azevedo Marques destacou os nomes dos que estavam à frente da Capitania de São Paulo e, principalmente, a disposição dos dirigentes no trato com a via de comunicação. Independente da duração de seus mandatos, houve uma constância em aprimorar o tráfego no caminho, a instalação de equipamentos e a aplicação de

⁹ Disponível em: <https://bibdig.biblioteca.unesp.br/items/e137076a-e1c1-4d57-ba31-247fbc7ac132>. Acesso em: 24 jul. 2023. Além de fundar a povoação, Antônio José da Franca e Horta mandou fixar, no Porto do Cubatão Geral de Santos, um edital incentivando a instalação de estabelecimentos “com negócio de comestíveis, ou venda de molhados”.

recursos. Esse procedimento se assemelha aos jesuítas que se valeram da “mão morta” na montagem de sua Fazenda Geral. Os religiosos se mantiveram constantes em suas pretensões e, da mesma forma, os governadores consideravam que esse empreendimento repercutiria de forma decisiva na produção de divisas. Contextualmente, no que tocava o Caminho do Cubatão, os Capitães-Generais agiram tal qual uma “mão morta” governamental.

A efetiva participação desses personagens na construção do caminho, além da aplicação de uma “mão morta”, abre espaço para que este seja reconhecido como uma estrada plural, pois vários foram os atores que promoveram modificações e melhorias. Nessas ações desenvolvidas pelos agentes políticos há que se pesar as conjunturas econômicas, sociais e institucionais que envolviam cada decisão. Algo que se faz relevante foi a coragem de alguns administradores em dispor de outros recursos para a causa, conforme exemplificado pelo Morgado de Mateus e, também, por Bernardo José Maria de Lorena, o qual foi acusado de utilizar o dinheiro que se encontrava no cofre dos ausentes para terminar a obra na Serra do Mar (APESP, *opus cit.*, v. 44, p. 71)¹⁰.

Obviamente, o empenho das autoridades possuía suas razões, pois entenderam que uma via de comunicação bem estruturada e continuamente reparada impulsionava o desenvolvimento do território. Há que se atentar que tal preocupação não se restringia ao bem estar das gentes ou ao direito natural de transitar, mas estava relacionada à axiomática cobrança de impostos de passagem. Esse aspecto se torna indicativo de que a construção e manutenção dos acessos ligados ao Caminho do Cubatão, apesar dos valores necessários para execução, constituía tema que se mantinha constantemente na pauta.

Outro aspecto que ratifica a pluralidade do caminho diz respeito às denominações que recebeu ao longo das eras. Podem ser apontados exemplos tais como “Caminho da Serra do Cubatão” (*Idem, ibidem*, p.48)¹¹, “Estrada na Serra de Santos”(Taunay, 1939, p. 81), “Estrada Real do Cubatão” (APESP, *opus cit.*, v. 33, p. 69), “velha calçada em ziguezague” (Azevedo Marques, *opus cit.*, p. 247.), “Caminho do Lorena”, Estrada da Maioridade¹², Estrada do Vergueiro. Estes heterônimos são indicativos dos diversos contextos históricos em que a via

¹⁰ Acesso em: 24 jul. 2023.

¹¹ Acesso em: 18 out. 2020.

¹² A Estrada da Maioridade, inaugurada em 1846, foi aberta ao público pelo Imperador D. Pedro II. Essa via substituiu a Calçada do Lorena, a qual já não comportava o intenso tráfego de animais carregados conduzidos pelos tropeiros.

estava inserida e, por isso mesmo, passível de constantes reanálises. O Caminho do Cubatão estava em perene reconstrução e foco de atenção nas esferas de poder.

2.1 A construção do Aterrado

A feitura de um aterrado, ou seja, uma ligação seca entre a povoação do Cubatão e o Porto de Santos estava entre as prioridades da Capitania de São Paulo para melhorar a circulação de bens e pessoas. O conhecido Aterrado ou Entulhado do Cubatão se constituiu num desafio considerável, pois o caminho foi aberto em ambiente coberto por manguezais¹³. A ideia de ligar Cubatão ao Porto de Santos não era novidade, pois, desde 1797 já havia propósito para a empreitada. No entanto, apesar da intenção, os trabalhos tiveram início apenas em 1825 e, no final o custo total orçou em 47:465\$802 réis (Peralta, opus cit., p. 66.).

A inauguração do Aterrado repercutiu diretamente na legislação que pautava as taxas de passagem, pois D. Pedro I, Imperador do Brasil, sancionou Lei, de 6 de setembro de 1828 (Brasil, 1828), que extinguiu o pedágio cobrado na passagem do rio Cubatão. O artigo 1º possui a seguinte redação:

Fica extinto o exclusivo da navegação entre a Villa de Santos, Provincia de S. Paulo, e os portos interiores, ou cubatões, e a taxa, que em razão deste exclusivo pagavam os passageiros, e os gêneros transportados a titulo de passagem (Brasil, 1828).

Cabe notar a utilização do termo “cubatões” como sinônimo de “portos interiores”. Este trecho da legislação foca, basicamente, os portos fluviais que dão suporte para o escoamento das mercadorias e, na sequência, a simpática atitude do Imperador D. Pedro I de extinguir a taxa de passagem dos que utilizavam dos portos. Entretanto, o Artigo 2º indica que “continua a contribuição voluntária do caminho, que no mesmo lugar se pagava por offerta voluntaria”.

Na verdade, a expressão “contribuição voluntária” quase soa como licença poética, pois o Artigo 3º especifica os valores devidos, os quais correspondiam a 120 réis de cada animal de transporte sendo cavalo, mula ou 240 réis por cada gado vacum. O Artigo 4º esclarece que

¹³ A cidade de Santos, Estado de São Paulo, está localizada em uma ilha. O transporte de mercadorias que ocorriam partindo dos portos fluviais, na Baía do Rio Cubatão, percorria uma distância de 5 km até alcançar o Porto de Santos.

a arrecadação e contabilidade da contribuição voluntária ficavam a cargo da Junta de Fazenda (Chaves, 2017) ¹⁴.

Um dos pontos principais da lei se ampara no Artigo 5º, o qual define que todo rendimento auferido deve ser aplicado à conservação da estrada de Santos a São Paulo e suas ramificações, além da abertura de novas estradas que favoreçam a exportação de gêneros através do Porto de Santos. Este mesmo artigo aponta, também, que o Caminho do Cubatão estava entre as prioridades logísticas para facilitar a exportação de gêneros.

Importante salientar que a construção do Aterrado ocorria de forma simultânea a outras melhorias, pois estava em curso a reforma do cais fluvial e a casa para aposentos de um capelão. Isso pode ser verificado através do documento assinado por Antônio Mariano dos Santos, a 10 de dezembro de 1826, destinado ao Presidente da Província de São Paulo, o Visconde de Congonha do Campo (APESP, C992-A, P2, D68, F129.). O emissário finaliza a carta rogando que o Presidente se agrade em já designar um capelão a fim de que se realizasse missa naquele Natal.

2.2 O Decreto de 1832

A renúncia de D. Pedro I em favor de seu filho, D. Pedro de Alcântara Gonzaga, em 1831, que à época contava cinco anos de idade, redesenhou o cenário político brasileiro. Durante sua infância assumiu o poder a Regência Permanente que se preocupava não apenas com a manutenção, mas a abertura de novas estradas devido ao volume de impostos envolvidos no processo. Assim, há publicação de um decreto, datado a 10 de julho de 1832, no qual se “ordena a abertura de estradas públicas e melhoramento das existentes na Província de São Paulo” (Brasil, 1832).

O Artigo 1º aponta que a decisão de abertura e melhoramento das vias existentes recai sobre o Presidente da Província apoiado em informações das Câmaras Municipais e dos Juízes de Paz. O Artigo 2º, entretanto, indica que nenhum proprietário tem o direito de impedir

¹⁴ Conforme a autora, as juntas de fazenda foram reorganizadas, no início do governo de D. Pedro I, justamente para uma fiscalização e equilíbrio de poderes entre as autoridades locais.

a abertura e a recuperação de estradas que ocorram em suas terras nem de exigir indenização. A exceção seria plausível quando da ocorrência de dano em possível benfeitoria existente.

O Artigo 2º salienta, ainda, que sequer a desvalorização das propriedades pode ser motivo para solicitar indenização, pois todos seriam “suficientemente compensados com as vantagens que resultarem da estrada”. O Artigo 3º informa que as supostas indenizações serão arbitradas através de pessoas apontadas pelos Juízes de Paz e pelo Diretor da estrada.

O decreto regencial, apesar dos aparentes excessos em desqualificar as razões dos proprietários de terras, no entanto, apontava para o início do reconhecimento dos direitos dos que eram afetados pela construção de uma estrada. Além do que, a Regência, ao decidir sobre a renovação das estradas, implicitamente, expõe suas expectativas de aumento de impostos.

2.3 Ranchos dos tropeiros

O desenvolvimento da economia na hinterlândia paulista, baseado na agricultura, se tornou o motivo maior para que ocorressem investimentos e inovações no traçado da estrada. A construção dos ranchos de pouso constituiu importante fonte para que se compreenda o projeto de modernização do sistema viário da Capitania de São Paulo. A construção de estradas carroçáveis que dispusessem de pontos estratégicos para o descanso das tropas de muares se apresentava como necessidade urgente. Dessa forma, os denominados ranchos de pouso constituíam apoio logístico considerável. O termo “rancho” significa “casa pequena” ou “comida para um conjunto de pessoas”. No geral, o local servia para abrigar tropeiros durante as lidas cotidianas e, também, o momento para o preparo do alimento. Não somente para os homens a visão de um rancho servia de consolo, mas para os próprios animais a estadia nesses locais era o momento para densedentar e aproveitar o pasto mais próximo.

Outro aspecto a ser referido diz respeito a que, além dos ranchos públicos, havia os que pertenciam a particulares. O escritor cubatense Afonso Schmidt (1890-1964), em sua obra “Bom Tempo”, narra que o seu avô, Geraldo Henrique Brunckenn, recebia em sua propriedade as tropas que se arranchavam. Eis um fragmento:

Entre a casa e o engenho havia um rancho de tropeiros. Enquanto a tropa permanecia na mangueira, cercada de bambus, os tropeiros sentavam-se à roda do fogo, contavam ‘causos’, bebiam aguardente dali mesmo e ponteavam na

viola. Não raro, aquilo acabava em rixa; um costurava outro a ponta de faca... Mas aquela vida deveria ser tão boa, tão atraente, que Lindolfo, o filho mais velho de Geraldo Henrique e D. Jesuína Gabriela, calçou as botas, botou o pala, amarrou no pescoço o lenço de ramagens e fez uma madrugada: acompanhou uma tropa. Anos depois, chegou a sua primeira carta: vinha do Rio Grande do Sul, de Nonai, nas serras. Estava casado, pedia bênção. E nunca mais deu notícias. (Schmidt, 1958, p. 12)

O trecho extraído da obra de Afonso Schmidt possibilita observar que os tropeiros, durante o período reservado ao descanso e preparo da refeição, se dedicavam a um lazer que repercutia por onde passavam. A narrativa de histórias, “causos”, as cantigas entoadas faziam parte de seu contexto cultural que era difundido a cada pousada. A difusão dessa cultura tropeira despertava o interesse para o surgimento de tropeiros novatos. O chefe da tropa combinava com o proprietário do rancho a sua permanência e, principalmente, consumia aguardente produzida no local. Esse aspecto de interação dos viajantes com os comerciantes era um indicativo da confiança que se estabelecia entre os atores.

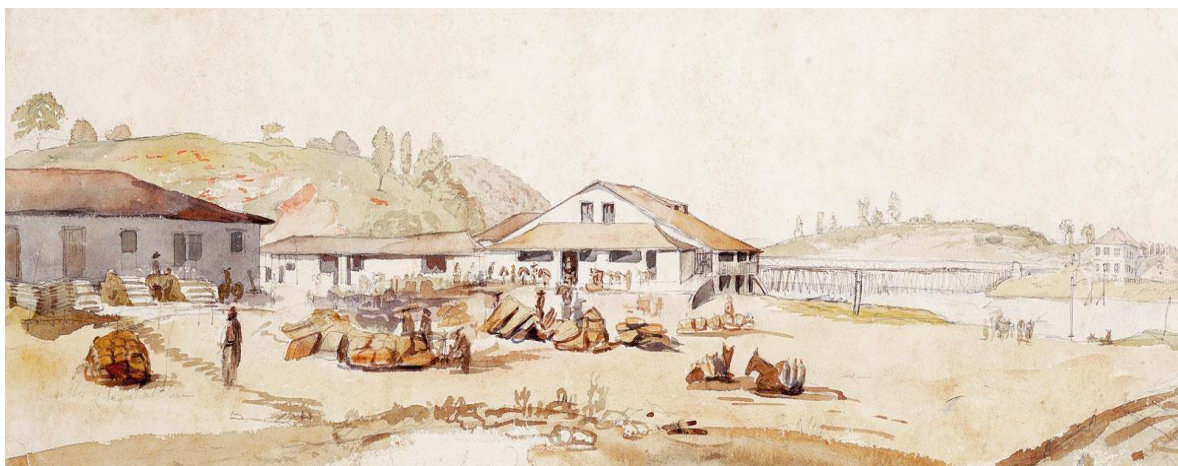


Imagem nº 5: “Cubatão, pouso de tropeiros”, autoria de Willian John Burchell.¹⁵

O rancho funcionava como local de interação entre os trabalhadores, além de difundir seus saberes acumulados. Isso possibilitava, dessa forma, que influências regionais se entrelaçassem para serem recontadas por outros de forma transformada. O espaço permitia o caldeamento de saberes não apenas entre os integrantes de uma tropa específica, mas abria possibilidade para os que desejavam participar daquele convívio. Nesse sentido, o rancho funcionava como local de câmbio de vigores, experiências, culturas, trabalhos.

¹⁵ Disponível em: <http://mttvirtual.org/conteudos/visualizar/Caminho-do-Tropeiro>. Acesso em: 20 dez. 2023. No canto inferior direito se observa o antigo sobrado que pertencera à Companhia de Jesus, na margem direita do Rio Cubatão.

Interessante observar que, independentemente das características construtivas, do estado de conservação, a aura existente nesse local transcendia em significados, pois o fato de pôr a carga em segurança, alimentar os animais, acender a fogueira e preparar o feijão com toucinho são tarefas que revigoravam o corpo e permitiam a reordenação dos procedimentos.

A importância desses espaços perdurou por boa parte do século XIX, porém, sua manutenção requeria atenção devido às intempéries. Diante dessa necessidade, o Governo Provincial permitiu o repasse à iniciativa privada. A proposta se evidencia através de um documento lavrado na Barreira do Cubatão, no dia 31 de março de 1862, precisamente às onze horas da manhã, no qual Miguel Francisco do Couto se comprometia a pagar à Fazenda Provincial a quantia de 70\$000 réis pelo arrendamento das pastagens junto à Barreira do Cubatão e de seis ranchos (APESP, CO 1255, P1, D52A.). Estes ranchos foram descritos sendo um grande com dois portões, dois abertos e três com portas e janelas fechadas. O arrematante alcançou seu intento e, em sua petição inicial, afirmava que iria realocar os ranchos e pastagens aos tropeiros e, portanto, pedia a anuência governamental.

2.4 Barreiras alfandegárias na Província de São Paulo

A Regência Trina Permanente, ciosa de suas responsabilidades quanto ao governo das Províncias, fez a promulgação da Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834 (Brasil, 1834). Especificamente, essa lei corroborou efetivamente para a formação das assembleias legislativas provinciais, órgãos que dinamizavam a paisagem política.

Nesse sentido, o Artigo 10º aborda as competências das assembleias legislativas e, no 8º parágrafo, há a instrução que versa “sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva Província, que não pertençam à administração geral do Estado”. Esse trecho indica formalmente que toda decisão, no que dizia respeito à estrutura logística no interior das províncias, passava pelo crivo do ente parlamentar. Cabe observar que a composição desse aparato jurídico cooperava para a formação de um sistema de pesos e contrapesos no que tange à atuação de governos provinciais e assembleias legislativas. Esse ato indicava que não mais seria possível a construção no formato de uma Calçada do Lorena, pois os atores políticos estavam se evidenciando.

A efetiva instalação da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, no ano de 1834, permitiu que as ações quanto à logística fossem dinamizadas. Eis porque a Lei nº 17, de 11 de abril de 1835, dizia respeito à receita e fixação das despesas para o ano financeiro de

julho de 1835 a junho de 1836. Especificamente, o artigo 14 orientava sobre a construção “de uma estrada de carro desde o Cubatão de Santos até as povoações mais importantes, que para ele exportam produtos” (São Paulo, 1835 (a)).

No entanto, seja para construir uma estrada ou para sua manutenção, o Governo Provincial necessitava que houvesse receita para tal fito. Nessa linha, a Lei nº 11, de 24 de março de 1835 (São Paulo, 1835 (b)), especifica a criação das Barreiras, que consistiam em postos onde funcionários realizavam a cobrança pela utilização da estrada. Esta lei atualizou a forma de cobrar impostos de passagem e, também, indicava a obrigatoriedade de manter o leito carroçável em perfeitas condições de uso.

Francisco Alves da Silva (1985, p. 3) salienta que as barreiras criadas eram reconhecidas como do Norte, do Sul e da Marinha e, por conseguinte, a Barreira do Cubatão era a única pertencente a esta última categoria. No ano de 1835, havia oito barreiras devidamente instaladas, as quais eram: Arraial, Banco de Areas, Caraguatatuba, Cubatão, Rio do Braço, Taboão da Serra, Ubatuba e Curitiba (*Idem, ibidem*, p. 11). O volume arrecadado, nesse mesmo ano, de todas as barreiras, correspondeu a 68:200\$000 réis. Somente Cubatão respondeu com a quantia de 36:000\$000 réis, o equivalente a 52,7% do total.

A relevância tributária da Barreira do Cubatão pode ser comprovada através da resolução nº 24, de 1837 (ALESP, 1837)¹⁶, na qual a Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo decidiu arrendar todas as barreiras por um período de três anos, exceto a do Cubatão de Santos. Essa prática se baseava no instituto da “regalia”, ou seja, o arrendamento de direitos reais a particulares que ficaram conhecidos como “rendeiros” ou “contratadores” (Garcia, 2008, p. 15). Além disso, a recomendação legislativa especificava que toda arrecadação das barreiras deveria, principalmente, ser destinada à manutenção das estradas e facilitar o trânsito de pessoas e animais carregados.

As questões que envolviam as barreiras sempre foram alvo de interesse constante das autoridades. Assim, a Secretaria do Governo de São Paulo enviou à Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1841, um quadro que indicava o número de barreiras existentes, os responsáveis por cada uma delas, além das estradas a elas pertencentes (ALESP, IO 41.25.1; IO 41.25.2.). Nesse documento, inclusive, se informa que as dificuldades de administração das estradas decorriam do fato dos “inspetores d’Estradas servem por patriotismo, nada vencem por seu trabalho”. O fragmento exposto aponta uma discrepância administrativa, pois, a própria

¹⁶ Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorioAH/Acervo/Alesp/Imperio/Falp_539/PR37_003.pdf. Acesso em: 28 jul. 2023.

Barreira do Cubatão era uma das que mais arrecadava e, no entanto, utilizava de voluntários para inspecionar as estradas.

As informações contidas no documento foram tão pertinentes que a Assembleia Legislativa Provincial aprovou a Lei nº 25, de 23 de março de 1841 (São Paulo, 1841), cujo Artigo 14 aponta o que segue:

A barreira do Cubatão compreenderá as seguintes ramificações: a estrada que desta cidade segue até Santos, inclusive o travessio da Cutia a sahir em S. Bernardo por Santo Amaro; desta cidade até a villa da Constituição por Jundiahy, e deste ponto até a Franca por S. Carlos e Mogy-mirim; desta cidade até a villa de Bragança por Juquery e Atibaia; e desta cidade até a villa de Capivary por Ytú e Porto Feliz, até passando pela villa de Paranaíba, quando se verifique ser esta a melhor direcção. (São Paulo, 1841)

As estradas e ramificações que juridicamente estavam ligadas à Barreira do Cubatão cobrem cerca de 1.200 km de extensão. Um ponto a se observar nessa composição de vilas e cidades diz respeito, também, à manutenção dos caminhos e ao escoamento da produção do açúcar no período. Isso demonstrava que a instalação das barreiras capilarizava a presença governamental em várias regiões simultaneamente. Dessa forma, o Caminho do Cubatão e sua respectiva barreira estavam inseridos num contexto territorial que envolvia boa parte da hinterlândia. O estabelecimento das barreiras, além de manter um controle sobre a comercialização de gêneros e o trânsito de pessoas, permitia uma vigilância constante sobre a Província de São Paulo. Por isso mesmo, o quesito segurança será abordado no próximo tópico.

2.5 Entre Lares e o quartel

A instalação de um destacamento militar no Caminho do Cubatão ocorreu simultaneamente à construção do Aterrado do Cubatão, em 1826. Na verdade, a execução deste estava atrelada a oficiais que tinham sob suas ordens os grupos de trabalhadores (APESP, C70, P1, D85, D85A, D85B, D85C.). Após a conclusão da obra, havia a necessidade da permanência do efetivo devido aos valores arrecadados e mantidos na Barreira. Aliás, a presença de quilombos na região punha as autoridades em constante estado de alerta. Dessa forma, se fazia justificável a manutenção de uma força policial que resguardasse a integridade física dos viandantes, trabalhadores e moradores da povoação.

Luiz Antônio da Costa, Inspetor do Cubatão, em documento destinado à Presidência da Província, em 1839, respondia a questionamento sobre a quantidade de guardas que estavam

Todos que utilizavam da estrada, bem como do rio Cubatão, sabiam que o braço da lei se fazia presente.

A planta baixa da casa da Fazenda Nacional traz informação valiosa quanto à ocupação do espaço, pois no canto inferior direito pode ser observada a indicação do cômodo denominado por “capela”. Sendo originariamente uma construção edificada por uma entidade religiosa, mesmo após sua expulsão, o espaço começou a ser utilizado e mantido pela comunidade, num processo de cuidado coletivo ao elemento religioso.

Entretanto, em ofício enviado a Venâncio José Lisboa, em 1839, o Inspetor do Cubatão informa que era uso corrente na povoação a utilização daquele espaço para “intimarem-se os defuntos” (APESP, C992A, P3, D223, F439, F440, F441.), que em outros termos eram reuniões de invocação de espíritos. Ocorre que a Casa da Nação estava sendo ocupada pela família do novo Diretor da Estrada, Carl Bresser, e este prontamente pediu que fosse suspenso tal costume.

O culto aos mortos se fazia notório em várias culturas e, dentre estas, a tradição latina aponta divindades conhecidas por “Lares” (Coulanges, *opus cit.*, p. 117), as quais eram os espíritos tutelares, ou seja, as almas dos mortos responsáveis por proteger a casa, as ruas, a própria cidade (Faria, *opus cit.*). Nada mais natural de que, num oratório situado tão próximo à estrada, esse tipo de culto se evidenciasse, pois, a proteção física poderia vir de uma força militar, mas somente aqueles que cultuassem os espíritos podiam ser defendidos das forças sobrenaturais. O termo “Lares”, ainda, se expande ao ser interpretado como lareira, lar, casa, ninho, ou seja, o espaço, o local no qual há segurança e conforto.

Não houve resistência, a solicitação do Diretor da Estrada foi de pronto atendida e as sessões religiosas foram suspensas. No entanto, há que se perceber que a intervenção de um elemento estrangeiro repercutiu nas práticas religiosas de toda uma comunidade. Não pode ser esquecido, também, que os viandantes e tropeiros passavam pelo local diariamente e, de alguma forma, se ressentiram dessa decisão.

2.6 A manutenção do traçado e as intempéries

A palavra manutenção¹⁸ expressa, em vários sentidos, os cuidados que eram direcionados para a preservação do traçado do Caminho do Cubatão. Nessa linha, há que se

¹⁸ O termo “manutenção” tem sua origem na língua latina, do vocábulo “manutentione” que, por sua vez, abarca outras duas, “manus” e “tenere”, ou seja, “ter entre as mãos”, “cuidar com as mãos”.

ressaltar o volume de recursos destinados à conservação da estrada nas primeiras décadas do século XIX. Um levantamento, executado à época da construção do Aterrado do Cubatão, demonstrava a preocupação dos responsáveis na aplicação efetiva dos recursos nas obras, conforme o seguinte documento:

Despeza que se tem feito com o Caminho do Cubatão, té a Villa de Santos¹⁹	
1815	546\$645
1816	600\$000
1817	1:427\$945
1818	11:742\$801
1819	1:590\$705
1820	513\$470
1821	1:131\$440
1822	977\$615
1823	199\$240
1824	590\$460
1825	5:958\$536
1826	24:758\$116
1827	18:839\$829
Total	68:876\$802

O levantamento cobre treze anos e foi datado em São Paulo, a 18 de fevereiro de 1828 com assinatura de Joaquim Ignacio Lopes d’Andrade (APESP). Convém observar que o valor indicado no ano de 1823 corresponde à menor cifra declarada e, provavelmente, esteja ligada aos eventos ocorridos no ano anterior, no episódio no qual houve a declaração da Independência do Brasil. Dignos de nota, também, constituem os últimos anos possuírem indicação dos maiores gastos em virtude da construção do Aterrado do Cubatão. Dessa forma, 1825 a 1827 consumiram 71,94 % dos recursos despendidos na conservação. O último triênio da série histórica representou o posicionamento formal das autoridades para mudanças pertinentes à arrecadação, pois as autoridades constituídas compreendiam que o Caminho do Cubatão se apresentava como uma fonte perene de recursos, porém carecia de uma dispendiosa conservação permanente.

Apesar do direcionamento de valores aplicados na via, em uma correspondência enviada a Rafael Tobias de Aguiar por José Joaquim da Luz, Inspetor da Estrada do Cubatão, há impressão de uma persistente carência. Nesse documento, o responsável pelas obras

¹⁹ APESP. C992A, P02, D115, F210.

executadas na estrada declarou que buscava, de forma constante, economizar o erário aproveitando o material que se encontrava disponível. Exemplifica citando que “um machado incapaz serve para uma cunha”, uma enxada ou foice inúteis “aproveita-se em arruelas dos parafusos”. O inspetor prossegue em sua argumentação e acrescenta, de forma taxativa, que “uma argola que já serviu, e que agora se acha inútil, tendo as dimensões necessárias, corta-se, endireita-se, e serve para uma broca ou um parafuso” (APESP, C992A, P3, D141, F306, 307A, 307B). As dezenas de contos de réis apresentados no relatório impressionam pela robustez, porém para que o Caminho estivesse “entre as mãos”, de forma constante, o trato diário era de uma economia e versatilidade para adaptar os recursos²⁰.

A leitura dos resumos mensais, no primeiro trimestre do ano de 1839, colabora para entender a quantidade dos serviços executados. O administrador apontou no relatório de janeiro (APESP, C992A, P3, D224, F442; C0992A, P3, D224A, F443, F444.), que houve extração de material na Pedreira da Penha e a quantidade de aterro utilizado cobriu uma área com 81 braças de comprimento, 19 palmos de largura e 2,5 palmos de altura. Roberto C. Simonsen (1969, p. 462) informa que uma braça equivalia a 2,20 m e, o palmo, correspondia a 0,22 m. Além disso, ocorreram trabalhos de carpintaria na ponte, conserto no sistema de esgoto, transporte de pedras, transporte de madeira, roçada de pasto, conserto da calçada na Serra Velha, abertura de picadas e conserto de telhados da Ponte do Cubatão e dos ranchos públicos.

A lista de serviços executados impressiona pela escala, pois além da extração de material na pedreira havia a necessidade de transportar para os locais a serem despejados. A quantidade de aterro transportado foi equivalente a 409,68 m³. Um dos serviços considerados mais brutais era o de transporte de madeira que era denominado por “arrastção”. Poucos eram os trabalhadores que se submetiam a esse trabalho por exigir a permanência por longos períodos na água. A tarefa consistia na utilização da força humana para mover as toras necessárias para a substituição nas pontes e ranchos da nação.

A questão climática corresponde fator importante nos trabalhos desenvolvidos na manutenção, pois há unanimidade, nos relatórios, sobre os danos em decorrência das chuvas na Serra do Mar e a consequente retirada de terra proveniente de desbarrancamentos. Os estragos podem ser observados nesse fragmento: “fez-se quinze braças de calçada na serra, destrancando-a também dos barrancos e outros impecilios (sic) que as águas acarretaram sobre ela”. O trecho da serra, devido à precipitação pluviométrica, se tornava um dos mais vulneráveis por necessitar da constante reconstrução da calçada, retirada de material escorregado das

²⁰ As constantes chuvas, além de dificultarem os trabalhos de manutenção, repercutiam na saúde dos trabalhadores. Nessa observação há necessidade de se incluir as nuvens de mosquitos que atentavam contra o bem-estar de todos.

encostas e abertura de picadas, ou seja, caminhos alternativos enquanto a desobstrução não se concretizava.

A luta para se manter a estrada transitável impelia o administrador a atualizar a Presidência da Província de forma ininterrupta. Em junho de 1834 há informação dando conta das reconstruções no Aterrado devido aos estragos produzidos pelas marés em abril (APESP, C992A, P3, D148, F316, F317). A situação do responsável pelos trabalhos beira ao desespero, pois, no ofício expressa que “a Serra desconserta em tantos lugares; eu tendo forçosamente que ativar os trabalhos da nova Ponte, e uma chuva de 15 dias consecutivos impossibilitando todos os meus esforços”. Além disso, as intempéries acarretavam a ocorrência das “moléstias” que atrasavam sobremaneira o desenvolvimento dos serviços.

Apesar das lutas constantes, o administrador relata que descobriu um cascalho de “melhor qualidade” para os consertos na estrada e que estavam sendo retirados do Morro de Cutiapará. Além da qualidade havia o aspecto da proximidade, pois a estrada passava rente ao local de retirada do material.

Os relatórios sobre as condições do Caminho do Cubatão e os cuidados quanto à sua manutenção apontam para algumas características. A primeira indica sobre um trabalho inesgotável. A segunda aborda o desalento expressado em algumas correspondências, pois o administrador argumenta que “em consideração do serviço que tenho prestado mandar-me demitir deste emprego” (APESP, C992A, P3, D97, F202, F203, F204.). O pedido de demissão não surtiu o menor efeito porque há a reiteração em correspondência seguinte (APESP, C992A, P3, D99, F208, F209).

O entendimento da manutenção do Caminho do Cubatão se constituir num serviço sem data de término, em vários aspectos, redundava em desânimo. Nesse sentido, um dos administradores mais produtores de ofícios, relatou o seguinte:

Enfim, Exmo. Sr. esta estrada e a Serra são obras que desde que se concluíram começaram os seus consertos até agora: eu presumi marcar a minha inspeção com o termo destes consertos ao menos por 3, ou 4 anos; porém já estou desenganado, a vista de tantas contrariedades, que teremos de viver consertando, e nunca melhorando. É quanto posso dizer a V. Ex^a. (APESP, C992A, P2, D68, F129)

A expressão de desalento do administrador sugere que “manter entre as mãos” o Caminho do Cubatão, ou seja, ter a estrada em condições constantes de uso, não era tarefa fácil. As várias ações que comportavam os trabalhos dimensionam a magnitude da empreitada e, principalmente, sua característica ininterrupta. A manutenção da via de comunicação pode ser

interpretada através da expressão latina “magno opere”, a qual equivale a algo realizado “com muito esforço”. No entanto, além das atribuições laborais pertinentes ao Caminho, os agentes públicos possuíam responsabilidades que avançavam sobre a ordenação do território.

2.7 A “fundação” da povoação de Cubatão

O volume de impostos arrecadados destacou o Aterrado do Cubatão e, conseqüentemente, o povoado. E isso se tornou evidente quando da publicação da Lei nº 24, de 12 de agosto de 1833 (Brasil, 1833). O artigo primeiro constitui o ponto central a ser considerado:

Da Fazenda Nacional do Cubatão de Santos, na Província de São Paulo, fica separado o terreno de meia légua em quadra, e o que atualmente serve de pastagem pública, e todo ele cedido, e aplicado para pastagem dos animais que transitam pela estrada de Santos, e para fundação de uma povoação (Brasil, 1833).

O que se observa, primeiramente, no fragmento da legislação, diz respeito à determinação para separação de terreno destinado à pastagem. As autoridades estavam cientes que o intenso tráfego de animais deveria receber atenção redobrada. Esse zelo estava diretamente relacionado com a capacidade de geração de impostos. O final do artigo expressa a segunda determinação, qual seja, “fundação de uma povoação”. A lei havia sido editada pela determinação da Regência Trina, em nome do Imperador D. Pedro II.

No entanto, passados alguns anos, a povoação foi anexada a Santos, conforme consta na Lei Provincial nº 167, de 1º de março de 1841 (São Paulo, 1841). O artigo inicial não permite restar dúvida, pois cita que “a povoação do Cubatão fica em sua totalidade incorporada à cidade de Santos”²¹.

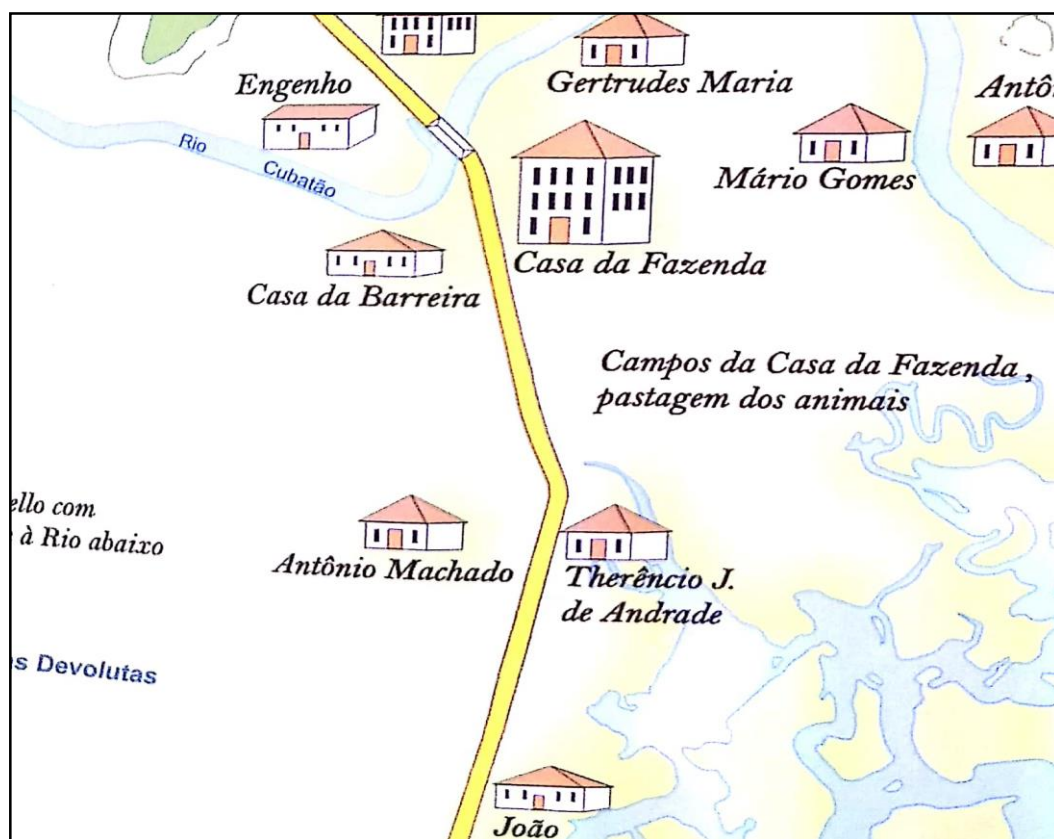
O questionamento surge para se evidenciar as razões de Cubatão não se tornar uma povoação instalada. O povoado se destacava, nesse período, no quesito econômico e na afluência de pessoas que passavam por suas instalações.

Apesar dos evidentes aspectos que permitiriam o seu reconhecimento como povoação, há informações que necessitam ser levadas em consideração. A primeira se encontra num ofício de José Joaquim da Luz, administrador, enviado a Rafael Tobias de Aguiar, Presidente da Província. O empregado do Caminho do Cubatão informou o que segue:

²¹ Cubatão permaneceu anexada à Cidade de Santos até 9 de abril de 1949.

Para poder dar cumprimento ao que V. Ex.^a me ordena em seu ofício de 14, recebido a 23, sobre a demarcação de meia légua em quadra para pastagem, rocio da Povoação que se deve criar neste lugar, necessito que V. Ex.^a me remeta os títulos, ou as confrontações desta Fazenda, pois de ambos os lados do Rio Cubatão vejo quase todo o terreno ocupado com pequenas exceções, de sorte que não é possível encontrar-se um quarto de légua em quadra que esteja devoluto, quanto mais meia légua. (APESP, C972A, P3, D141, F306.)

O administrador ressaltou que não estava de posse dos títulos de terras para iniciar a delimitação do rocio. Acrescentou que não existia terreno devoluto nas dimensões necessárias para cumprimento da ordem. Na sequência do texto, citou que havia pequenos trechos vagos, porém todos aquém do necessário. O documento foi assinado e datado em 28 de fevereiro de 1834. A quadrícula do Mapa nº 2 colabora para visualizar a escassez de terrenos:



Mapa nº 2: “Fac-símile de uma planta antiga da Cidade e Município de Santos que pertenceu a uma ordem religiosa”. Cópia produzida por Benedito Calixto, em 1922²².

²² CALIXTO, Benedito. **Mapa histórico de Cubatão – 1856**. Santos: s.n., s.d. Escala: 1:25.000.

O mapa contém a seguinte informação: “Nomes e localizações aproximadas baseadas em desenho realizado por Benedito Calixto e cedido como cópia ao senhor José Luiz de Mattos pelo filho do autor em 1922”. Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa101g.htm>. Acesso em: 24 ago. 2023.

A reprodução do mapa foi elaborada pelo Geógrafo Manoel Monteiro para a presente tese. Mapa Base: SMC-RMBS-AGEM 2002.

A resposta do funcionário pode ser comprovada através de ofício enviado por Antonio Mariano de Azevedo Marques, da Secretaria do Governo de São Paulo, a Joaquim Firmino Pereira Jorge, Presidente da Assembleia Provincial. Eis o trecho pertinente:

Da informação junta da Tesouraria Provincial e resposta do Dr. Procurador Fiscal consta que o obstáculo ao tombamento da Fazenda do Cubatão outrora pertencente aos extintos Jesuítas, e hoje incorporada nos Próprios Nacionais; tem sido o traslado de todos os antigos títulos: e como sem esse tombamento indispensável para fazer evacuar os intrusos e para verificar a extensão do domínio da Fazenda Pública, não é possível separar a meia légua, que manda a Lei de 12 de Agosto de 1833, e menos dar as outras providências ulteriores ali prescritas, veio o dito obstáculo a impedir também o cumprimento da mesma Lei. (APESP, E00293.P2.14F.)

O Governo Provincial ratifica que a ausência de documentos que comprovem a posse da terra, por parte do próprio Governo, se torna impeditivo para desocupação da área. A lei nº 167, de 12 de agosto de 1833, apesar de sua publicação, permanecia sem a execução. No entanto, o emitente acrescenta que os obstáculos foram removidos e a citada lei seria cumprida. Ao final, citou que ocorreria a demarcação da meia légua em quadra logo que “o Procurador Fiscal entendendo-se com as Câmaras Municipais da Cidade de Santos e Vila de S. Vicente, dê andamento a essas diligências”. O documento foi assinado em São Paulo, em 8 de fevereiro de 1840. O resultado dos entraves que envolviam a posse da terra, após alguns anos de demandas, foi a anexação de Cubatão à Cidade de Santos.

O episódio que envolveu os desígnios políticos do povoado passou pela análise dos funcionários do Caminho. Além das atribuições laborais pertinentes à via, os agentes públicos se envolviam diretamente nos episódios marcantes do território. A narrativa produzida por esses personagens permite a interpretação desse momento histórico.

Os funcionários da estrada atuaram como cronistas de sua era, principalmente quando da ocorrência das inflexões. Assim, os processos que envolveram a vinda de imigrantes ganham relevo para se entender os contextos. Nos próximos capítulos, serão abordadas as atuações dos estrangeiros que tiveram suas histórias ligadas ao Caminho do Cubatão: açorianos, africanos e alemães.

3. Os açorianos

O desejo de aproveitar mão de obra imigrante, por parte da Coroa Portuguesa, já era uma realidade desde o século XVIII. D. João V, através de Provisão publicada a 9 de agosto

de 1747, incentivava o estabelecimento de casais açorianos em terras brasileiras. Os primeiros açorianos vinham com promessas robustas, pois além da posse da terra, teriam o direito a animais que ajudassem no sustento, vacas e touros, além dos que facilitassem o amanho do campo. Esses benefícios eram acrescidos de pagamento para alimentação e de uma diária para cada membro da família por um prazo de dois anos. As benesses não paravam por aí, pois ferramentas agrícolas e sementes também ficavam por conta da Coroa Portuguesa (IPHAN, 2015, p. 185).

O ano da vinda da Corte Portuguesa ao Brasil, 1808, também marcou a publicação de um decreto produzido a 25 de novembro (Brasil, 1808). No texto, o Príncipe Regente D. João considera que para aumentar a lavoura e a população, se dignava autorizar a distribuição de sesmarias para os estrangeiros residentes no Brasil. Diferentemente da Provisão destinada unicamente à imigração açoriana, esta aponta o repasse de terras ao estrangeiro que se estabelecesse. Nessa comparação há que se acrescentar que os açorianos não eram simples imigrantes, mas primeiramente eram súditos que, em tese, sempre seriam leais ao seu monarca.

Apesar dos benefícios serem consistentes aos açorianos, comparativamente com outros estrangeiros, a Coroa Portuguesa observou a necessidade de incluir outro favorecimento para avivar o interesse dos açóricos. Nesse sentido, ocorreu a assinatura do Decreto de 16 de fevereiro de 1813, o qual ratifica todas as vantagens apontadas na provisão de 1747 e inclui nova prerrogativa no seguinte trecho:

[...] os casaes de ilheos e seus filhos fiquem isentos de serem recrutados para o serviço militar da Tropa de Linha, e que não sejam obrigados a servir nos Corpos de Milicianos contra sua vontade; e outrossim ordeno que esta graça seja extensiva a todos os mais casaes de ilheos que para o futuro possam vir estabelecer-se nas Capitánias do Brasil, pela mesma maneira por que estes vieram (BRASIL, 1813).

O serviço militar obrigatório representava verdadeiro drama para as famílias, pois resultava menos braços para agricultura, pequenos negócios ou execução de serviços. O chamado alistamento militar tinha características que ultrapassavam o razoável por convocar, além dos solteiros, homens casados e, inclusive, jovens contando doze ou treze anos (Silva, 2009, p. 243). Os incômodos atingiam o núcleo familiar, mas as consequências apontavam para vilas sendo impactadas com o decréscimo demográfico que, por sua vez, repercutia na economia regional. Na prática, os convocados preferiam fugir e enfrentar acusação de deserção, sendo que, caso fosse capturado, cumpriria período considerável de reclusão.

A decisão do Príncipe Regente de isentar os açorianos representava uma dádiva, um salvo conduto. Ao estender essa graça aos possíveis interessados em se estabelecer, a autoridade real torna igualitária a situação dos já instalados. Dessa forma, o incentivo se fazia substancialmente robusto ao garantir materialmente a sobrevivência, em vários aspectos, e saber que não haveria desfalque nos braços disponíveis na família. Os açorianos possuíam, através desse conjunto de medidas reais, um arcabouço jurídico que os qualificava a serem imigrantes em condições de se estabelecerem conforme o entendimento do termo latino “immigrare” que, literalmente, significava “mudar de casa”.

3.1 “Povoações principiadas nas beiras das estradas”

A construção da base jurídica para a imigração já se evidenciara nos primeiros decênios do século XIX. Uma pergunta, porém, que podia ecoar entre as autoridades seria justamente onde estabelecer os imigrantes. Afinal, a extensão territorial brasileira obrigava uma coerência para conciliar a quantidade de estrangeiros e o local de sua fixação.

Dentre os pensadores contemporâneos que se debruçaram sobre o desenvolvimento do Brasil podem ser citados José Bonifácio de Andrade e Silva, Hipólito José da Costa, J. J. Azeredo Coutinho e José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu (Corrêa, 2005, p. 3).

Um dos mais prolíficos sobre o tema foi Hipólito José da Costa (1776-1823), jornalista, radicado em Londres e defensor dos processos imigratórios. Nas páginas do *Correio Brasiliense*, as críticas eram direcionadas, em sua maioria, aos ministros portugueses por sua inação. Num de seus escritos, o pensador afirmava que a melhora de resultados na agricultura estava relacionada ao aumento da população (Costa, 2001, p. 228). O pensador não minimiza e afirma que os melhores imigrantes para povoarem o Brasil seriam os “agricultores instruídos de diferentes partes da Europa que soubessem escolher os terrenos para as diversas plantas”.

No entanto, Hipólito José da Costa declarou que devia ser evitado o emprego de açorianos que, apesar de serem laboriosos, se ressentiam de uma instrução mais acurada. Além disso, divulgava a violência que se praticava contra famílias inteiras quando os filhos eram obrigados a servirem como soldados e, da mesma forma, os responsáveis pelas famílias prestavam trabalho compulsório nos corpos milicianos locais. Dentre as conjecturas elencadas, há um fragmento que aponta o seguinte:

Uma proclamação, portanto, bem pensada, e uma fácil observância das promessas, que nella se fizessem, necessariamente attrahiria grande numero destes homens, que podiam ao depois ser utilmente empregados no Brazil; todo o homem se lisongeia com o prospecto de um estabelecimento futuro, difficuloso de obter no estado deserto; assim a promessa de uma data de terra de meia milha quadrada, nas bordas de algumas estradas mais frequentadas do Brazil, não pode deixar de ser um attractivo a estes homens, e um beneficio incalculável ao Brazil. Quando la chegassem se lhe daria por conta da fazenda Real, a titulo de empréstimo, com que pudessem fazer a sua cabana, e principiar a cultura do primeiro anno, sendo o novo colono obrigado a pagar este avanço, em cinco, ou dez pagamentos, annuaes; em todo caso o ficar com as terras cultivadas, e povoações principiadas nas beiras das estradas; o que he cousa de suma vantagem para facilitar as communicações de umas cidades com outras. (Costa, 2001, p. 237)

Hipólito José da Costa se referia a estrangeiros engajados no Exército Francês que poderiam se interessar em emigrar para o Brasil, caso houvesse promessas de repasse de terras e algum capital para iniciar as primeiras plantações e a construção de uma cabana. Cita, inclusive, a metragem do terreno a ser oferecido, o qual deveria ser de “meia milha quadrada”, o equivalente a 400m². Finaliza o texto ressaltando que a presença dos imigrantes já seria vantajosa pelas terras serem cultivadas. Além de, principalmente, as “povoações principiadas nas beiras das estradas” se tornariam atrativo para outros estrangeiros, pois evidenciariam que o elemento alóctone firmou base, trabalhou, prosperou e colheu os frutos do desenvolvimento.

Na visão do crítico, essas povoações funcionariam como quebra de paradigmas por substituírem a mão de obra escravizada e fomentarem o comércio. Acrescenta, ainda, que esse câmbio cultural instruiria a população local através da convivência, mas também demonstraria a capacidade do Brasil em acolher os melhores indivíduos estrangeiros e potencializar suas capacidades.

3.2 As sesmarias do rio Cubatão

Apesar das observações desabonadoras, por parte de Hipólito José da Costa, quanto à imigração de açorianos, estes já estavam distribuídos pelas Capitanias de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Seguro e Espírito Santo (Trevisan, 1979, p. 54). Na Capitania de

São Paulo pode ser aventado o exemplo da Povoação de Casa Branca que, desde 1815, principiara a receber famílias vindas dos Açores.

O assentamento desses imigrantes demandou esforço considerável. O engenheiro Daniel Pedro Muller foi incumbido de assentar os estrangeiros e apontar as sesmarias (Viterbo, 1865)²³ que lhes cabiam. Desde o ano de 1816, Muller já informava que não seria possível estabelecer todos os açorianos na Freguesia de Casa Branca por falta de terras disponíveis e aconselhava que fossem, paulatinamente, distribuídos pela Capitania de São Paulo (APESP, Ofícios 14-1-31, FL1_PS-N). Observando essa dificuldade, dentre esses imigrados, houve cinco famílias que solicitaram serem remanejadas para Cubatão de Santos ou Campinas, a fim de se estabelecerem em definitivo (Trevisan, *opus cit.*, p. 74).

A 30 de junho de 1816, em ofício destinado ao Conde de Palma, João da Costa Ferreira, engenheiro militar, informou o que consta no fragmento:

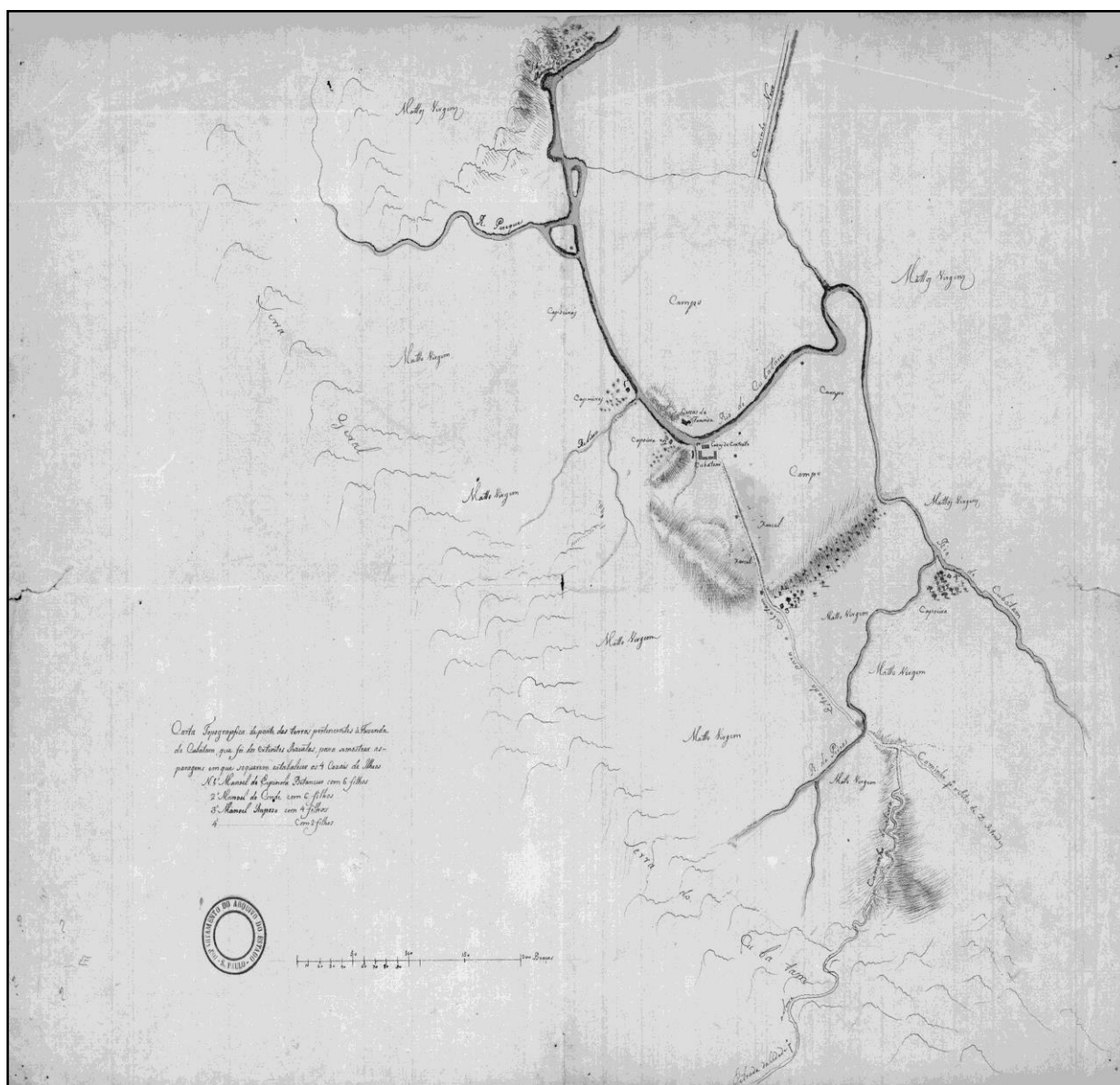
Ordenou-me V.Ex^a que eu levasse em minha companhia quatro Casais de ilheos que com os filhos fazem ao todo vinte seis pessoas para os ranchos no caminho de Santos, ou no Cubatão, onde por sua livre vontade quisessem estabelecer, com efeito foram, não contentando em todo caminho de Santos paragem alguma para o seu estabelecimento, desci a Serra, nas vizinhanças do Cubatam se agradaram de três paragens que noto na Carta Topográfica do dito terreno [...] (APESP, Ofícios 14-1-32, FL1_PS-N).

No decorrer do texto, há informações complementares de que os terrenos pretendidos haviam pertencido aos extintos jesuítas e o assentamento dos emigrados seria conveniente para o Estado “com maior vantagem na prontidão para sua defesa como para o tráfico do comércio”.

As informações prestadas por João da Costa Ferreira estavam em construção, pois se referiam a quatro açorianos que, juntamente com os familiares, compunham um quadro de vinte e seis pessoas, porém, no mapa são referenciados nominalmente três representantes e omitido o quarto elemento. O total perfaz, no entanto, vinte e duas pessoas. As inconsistências são compreensíveis devido aos anseios dos estrangeiros em se estabelecerem.

²³ O termo “sesmaria” foi definido por Viterbo da seguinte forma: “Assim chamaram as datas das terras, casaes, ou pardieiros, que estão em ruínas e desaproveitados, e que seus direitos senhorios, depois de avisados fazem aproveitar, e valer. A origem d’este nome parece que se deve procurar em ‘sesma’ (hoje ‘sesmo’) que era a sexta parte de qualquer cousa. E como estas terras se costumavam dar com foro, e pensão de ‘sexto’, ou de ‘seis hum’, d’aquí se disse facilmente ‘sesmaria’, e ‘sesmeiro’; e também ‘sesmo’, sitio, termo, ou limite, em que se acham estas terras, assim dadas de ‘sesmarias’”.

Importante observar, no Mapa nº 3, que os terrenos escolhidos pelos açorianos foram denominados “campos” e se encontravam “na Estrada para o Cubatam”. A localização à beira do caminho, a distribuição de terrenos, insumos e manutenção das famílias indiciam a orientação de Hipólito José da Costa, em 1811, em seu artigo no *Correio Brasiliense* (Costa, *opus cit.*). Apesar das informações desabonadoras sobre os ilhéus, esses imigrantes seriam inseridos no processo de desenvolvimento da povoação e sua consolidação.



Mapa nº 3: “Carta Topografica de parte das terras pertencentes à Fazenda do Cubatam, que foi dos extintos Jesuítas, para se mostrar as paragens em que se querem estabelecer os 4 Cazais de Ilheos”. Autoria de João da Costa Ferreira (APESP, Ofícios 14-1-32, FL2_PS-N).

3.3 A “construção” dos cinco Manuéis

Em documento datado a 4 de fevereiro de 1817, Daniel Pedro Muller apresentou relatório contendo vinte e duas famílias representadas pelos patriarcas e respectivos locais que se estabeleceram. Nessa relação se encontram os que escolheram a Fazenda do Cubatão, nos quais constavam Manoel Espínola Bitancourt, Antônio Raposo, Manoel do Conde Paes, Manoel Correa de Mello e Manoel Antônio Machado (APESP, Ofícios 14-1-28, FL8_PS-N). Conforme Joaquim Miguel Couto, os açorianos tiveram suas cartas de sesmarias assinadas em 7 de janeiro de 1819 (Couto, 2003, p. 17).

Os “cinco Manueis” ficaram conhecidos devido a um erro de transcrição na sesmaria de Antonio Raposo (Trevisan, *opus cit.*, p. 100). O ato falho foi perpetuado e se tornou definitivo quando da publicação do livro “Romagens pela terra dos Andradas”, de autoria de Costa e Silva Sobrinho (1957). Nele, o autor teceu elogios aos imigrantes ao descrever a labuta diária no trato com a terra, as dificuldades na adaptação ao clima, mas principalmente ao apresentá-los como fundadores da povoação de Cubatão.

A presença dos açorianos na comunidade pode ser ratificada, oficialmente, desde 1817. Neste ano, no Censo da Vila de Santos, há o tópico “Bairro do Cubatão ou Porto Geral”, no qual os nomes dos imigrantes são referenciados, além das esposas e filhos (APESP, Maços de População, Santos – 1817).

Outro aspecto apontado por Costa e Silva Sobrinho, se refere à forma como os açorianos reagiam diante de adversidades impostas, por exemplo, pela burocracia. O autor exemplificou com uma carta assinada por Manuel Antônio Machado e outros que se encontravam instalados e trabalhando na terra, porém, as propriedades não haviam sido demarcadas e não possuíam os devidos títulos de posse. Recheada de exemplos, a missiva aponta os prejuízos dos suplicantes ao terem seus direitos desrespeitados por terceiros que retiravam madeiras de suas terras. Os açorianos argumentavam que, sem os títulos de posse nada podiam fazer para coibir. Dentre outras petições, os emissários solicitam o sustento pecuniário prometido e que não estava sendo cumprido. A carta havia sido endereçada ao Príncipe Regente e teve respostas positivas em praticamente todas as demandas.

O que importa observar no extenso documento corresponde ao domínio da norma culta por parte dos autores que, apesar da desabonadora observação de Hipólito José da Costa, postularam suas pretensões com galhardia. Ao se posicionarem como vassalos, os imigrantes açorianos reconhecem seus direitos perante a Coroa Portuguesa ao chamar a responsabilidade

que lhe é cabida “visto que nunca foi da intenção de V. Majestade chamar os suplicantes de suas pátrias para virem sofrer em um país estranho tantas fomes e necessidade [...]”.

O pleno domínio da língua da terra permite que esse imigrante saiba participar do jogo político. O correto uso do código linguístico, a fluidez e a inegável utilização dos elementos retóricos possibilitaram que os açorianos concorressem para uma melhor adaptação à região. Nesse contexto, esses elementos conseguiram, em princípio, compreender o território e suas particularidades.



*Imagem nº 7: “Povoação de Cubatão em 1826”,
de Benedito Calixto reproduzido por Jean Ange Luciano.²⁴*

3.4 A participação açoriana no aspecto religioso

As tradições religiosas que hodiernamente podem ser observadas, no que tange à Igreja Católica, se vinculam à atuação da Companhia de Jesus na região. O culto à Nossa Senhora da Lapa, Padroeira da cidade de Cubatão, está inserido nesse contexto devido aos

²⁴ Disponível em: <https://www.cubatao.sp.gov.br/>. Acesso em: 20 dez. 2023.

Dezesseis anos após a instalação dos açorianos, a povoação do Cubatão já se apresentava consolidada com a presença constante de tropas conduzindo mercadorias para o Porto de Santos ou Planalto Paulista.

jesuítas. No entanto, após a expulsão dos religiosos, em 1759, os serviços sacros foram negligenciados por não haver sacerdotes na povoação. Não esquecendo que a única capela existente na localidade estava localizada no antigo casarão dos jesuítas (Imagem nº 6).

A presença de um sacerdote foi documentada em 18 de fevereiro de 1826, quando o Capelão Joaquim Maximo da Silva enviou uma carta a Lucas Antonio de Monteiro, Barão de Congonhas do Campo e Presidente da Província, informando que já se achava no exercício de Capelão do Porto do Cubatão, desde o dia 13 daquele mês. O autor do documento relatou que encontrara os utensílios da referida capela em estado decrépito, devido à antiguidade. Reforçou que os aparatos necessários estavam sendo supridos às suas expensas, mas insistia que não conseguiria manter a atribuição de comprar tais apetrechos. Finalizou citando que seu salário anual orçava em 150:000 réis e o considerava exíguo devido aos altos preços dos víveres cobrados naquele Porto (APESP, C992A, P2, D12, F22.). Anexo à carta do Capelão estava uma lista que convém apresentar na íntegra:

Relação dos Paramentos necessários para a Capela do Cubatão Geral: Duas casulas, que contenham as cores verdes, roxos, vermelha e branca, e as competentes partes, e um Missal, porque os existentes estão muito indecentes, um vitral, e os Óleos para exercitar os Sacramentos, e também é necessário, que se retoque a dita Capela visto se achar bastante arruinada. Cubatão Geral de Santos 18 de Fevereiro de 1826. O Capelão Joaquim Maximo da Silva. (APESP, C992A, P2, D12A, F23)

O Padre Joaquim Maximo iniciou os trabalhos fazendo um levantamento completo das necessidades da antiga capela. Aproveitou o ensejo para deixar evidente a carestia dos gêneros vendidos no Porto Geral do Cubatão que, paradoxalmente, servia de entreposto de armazenagem de todos os produtos que circulavam entre o interior paulista e o Porto de Santos.

As atividades que envolviam os sacramentos pareciam se encaminhar a contento após lapso considerável de tempo. No entanto, o responsável pelo Caminho do Cubatão, ao informar ao Presidente da Província as condições da estrada naquele período, março de 1826 (APESP, C992A, P2, D25, F51, F52), principiou sua narrativa declarando que “estar aqui o Capelão, e retirar-se, vale o mesmo”. Na sequência textual esclarece que o religioso está enfermo e que, naquele local, não seria possível recobrar sua saúde. O administrador arremata o assunto rogando que fosse concedida a “exigida licença” de dispensa. Há, inclusive, bilhete não datado do próprio Capelão, no qual ratificava que se encontrava muito doente para exercer as funções inerentes ao cargo (APESP, C992A, P2, D25A, F53).

A atuação açoriana nesse processo pode ser observada em outro ofício de Antonio Mariano dos Santos endereçado ao Barão de Congonhas do Campo, Presidente da Província, em 17 de março de 1826, no qual informou que Manoel Antônio Machado, proprietário das casas em que havia residido o Capelão daquele Registro, questionou se o religioso havia deixado a chave do referido imóvel (APESP, C992A, P2, D21, F42).

Convém observar que, ao disponibilizar residência ao pároco da povoação, Manoel Antônio Machado demonstrava a disposição da comunidade açoriana em propiciar condições para que a fé católica fosse vivenciada. O fortalecimento do aspecto coletivo, a integração através da religiosidade e as possibilidades de uniões interfamiliares consistiam em ganhos advindos do reconhecimento congregacional. Pode ser acrescido nesses exemplos, por seu turno, que a comunidade praticamente seria obrigada a se empenhar na fixação do clérigo, visto que os monarcas portugueses sempre demonstraram seu apreço pelo catolicismo.

A não fixação do religioso, devido aos problemas que envolveram sua saúde, impactava os moradores diretamente, pois para participar de uma missa necessitavam se deslocar à Vila de Santos, o que implicava em dispor de transporte e os devidos recursos. Além disso, a comunidade sem a presença de um padre estava desassistida do olhar de um representante do Altíssimo.

Há que se referir, também, que se fazia norma o Presidente da Província ser informado de todos os acontecimentos do povoado, pois o sumiço de uma chave era motivo para se oficiar um documento. Isso demonstra, em parte, os processos de controle exercidos sobre o elemento imigrante. Essa vigilância se torna manifesta, principalmente no local onde ocorria o controle dos impostos arrecadados, devido ao volume de mercadorias transportadas, da quantidade de animais e dos tipos de pessoas que utilizavam a passagem do Cubatão Geral.

3.5 O elemento açoriano sob vigilância

O final do tópico anterior apontou para a constante vigilância, por parte das autoridades provinciais, sobre o que ocorria no Caminho do Cubatão. Não importava se fosse trabalhador da estrada, sesmeiro, funcionário da Barreira ou escravizado. Absolutamente tudo deveria ser reportado ao conhecimento do Governo da Província de São Paulo.

Nesse aspecto, a atuação dos açorianos foi alvo, mesmo antes do repasse dos terrenos, de uma observação constante. O Conde de Palma, responsável pela distribuição de

terras aos ilhéus, se posicionou contrário às benesses que receberam por os considerar “perdulários” e “vadios” (Trevisan, *opus cit.*, p. 96). Esse posicionamento hostil aos imigrantes dos Açores muito estava relacionado ao fato de, em certas ocasiões, demonstrarem suas insatisfações em cartas enviadas diretamente ao Imperador.

O transcorrer dos anos, normalmente, arrefece as animosidades, as desconfianças, porém não foi o que ocorreu em Cubatão. No ano de 1838, José Pinto Gavião Peixoto, Presidente da Província, determinou que o Capitão José Marcelino do Amaral fizesse levantamento sobre a situação das “terras e matas que foram conferidas aos Colonos vindos da Ilha dos Açores” (APESP, C992B, D178, F345, F346). A resposta pode ser conferida no excerto e permite que se atente para alguns aspectos:

Tenho a informar a V. Exa. q’os Colonos Manoel Antonio, Manoel de Espindula Bitancurt edificaram casas, n’elas estão residindo e tem cultivado os terrenos em partes, mas não com arado; Manoel Correa existe com vida, mas não tem cultivado as terras que lhes foi dado, por isso que se acha em abandono; Manoel do Conde tendo-se ausentado muitos anos, os terrenos que lhes foi dado achando-se portanto em abandono, chama-se a posse deles Antonio José Machado, filho do dito Espindula, sem que tenha título algum; Manoel Raposo tendo-se também ausentado a anos, e achando-se as terras em abandono, chama-se a posse delas José de Siqueira, genro do sobredito Espindula, igualmente sem título algum.

O primeiro aspecto a observar consiste na quantidade de famílias açorianas que ainda se encontravam residindo e cultivando a terra. Os que moravam em Cubatão eram Manoel Antônio Machado, Manoel Espíndola Bitencourt e Manoel Correa. Os dois primeiros continuavam a cultivar suas terras, porém sem a utilização de arado, enquanto Manoel Correa não estava aproveitando seu terreno. A informação precisa da não utilização de arado, provavelmente, está relacionada ao fato de que, vinte e dois anos antes, os instrumentos foram entregues às famílias.

Os que haviam abandonado suas terras há muitos anos foram Manoel do Conde e Manoel Raposo. No entanto, ao serem abandonadas, as propriedades despertaram o imediato interesse de Antonio José Machado e José de Siqueira, respectivamente, filho e genro de Manoel Espíndola Bitencourt, e declararam a posse dos terrenos, mas sem título algum de comprovação. Essa forma assertiva de apropriação resultou que Manoel Espíndola, no recenseamento de 1838, fosse considerado o terceiro com maior renda na localidade (Silva Sobrinho, *opus cit.*, p. 136). Ao final do documento, o Capitão José Marcelino informou que percorreu todos os terrenos dos colonos para averiguar se as árvores de “paus Reais”, ou seja,

as madeiras apropriadas para construção estavam preservadas. O informante declarou que os terrenos estavam inteiramente desfalcados e, portanto, concluía que “eles não têm respeitado a proibição de cortarem os ditos paus”.

A Província de São Paulo, ao buscar informações sobre a situação das terras doadas aos açorianos, transparece certa cautela ao lidar com os assentados. A especificidade da vistoria também chama atenção, pois a povoação já possuía número considerável de proprietários de terras que, necessariamente, deveriam obedecer às ordens de proteção das matas. No entanto, o relatório se cala sobre isso. Criteriosamente, o autor do documento se esforça em apontar individualmente a atuação dos proprietários estrangeiros.

Os açorianos estavam instalados há algumas décadas e já haviam sido súditos de D. João VI, D. Pedro I e D. Pedro II. No entanto, o sentido de vigilância para com o elemento estrangeiro permanecia. Essa postura, por vezes expressada de forma sutil, se mistura no rol de medos atávicos inerentes a qualquer sociedade. Esses temores podem ser repassados através de adágios, máximas, bordões, em conversas íntimas no seio familiar ou serem difundidos no inconsciente coletivo (Duby, 1999, p. 50).

Os açóricos radicados em Cubatão tiveram os benefícios advindos da vontade real de vê-los assentados de forma apropriada. Receberam terras, instrumentos e sementes para o plantio, moradia e uma pensão que os manteria até a colheita das primeiras plantações. No entanto, de forma oblíqua, esses sesmeiros tiveram sobre si a marca da desconfiança, pois sempre seriam vistos como o outro, o diferente, o migrante, o estrangeiro.

3.6 “...cujas vidas rolaram tão sem história”

Costa e Silva Sobrinho se debruçou sobre as famílias açorianas para narrar as suas aventuras, dificuldades e o desenvolvimento de seus descendentes. O pesquisador estava convencido de que foram vítimas de um silêncio histórico e necessitavam de uma reparação. O trecho a seguir demonstra essa perspectiva:

Fazendo reviver essas figuras de homens simples do tempo antigo, cujas vidas rolaram tão sem história, convencidos estamos de que no perfume da aragem que vem de longe também tem parte as flores do campo. (Silva Sobrinho, *opus cit.*, p. 139)

O autor considera que as dificuldades enfrentadas pelos açorianos, os reveses, a inclemência do clima, apenas os estavam moldando. No entanto, a ignomínia imposta a esses

imigrantes, “cuas vidas rolaram tão sem história”, se fazia indisfarçável. Dessa forma, ao resgatar os fatos que cercaram a vinda e permanência em Cubatão, Costa e Silva tributa honra a esse grupo.

Os próximos capítulos trazem abordagens sobre outros estrangeiros que tiveram suas histórias locais silenciadas. A expressão “cuas vidas rolaram tão sem história” também cabe para o imigrante africano e alemão. Esses elementos estavam ligados ao Caminho do Cubatão. As relações que os envolviam nas formas de trabalho, nas ligações de grupo ou religiosidade, apenas como exemplos, revelam um pouco mais sobre o contexto social em que foram inseridos e as complexidades resultantes.

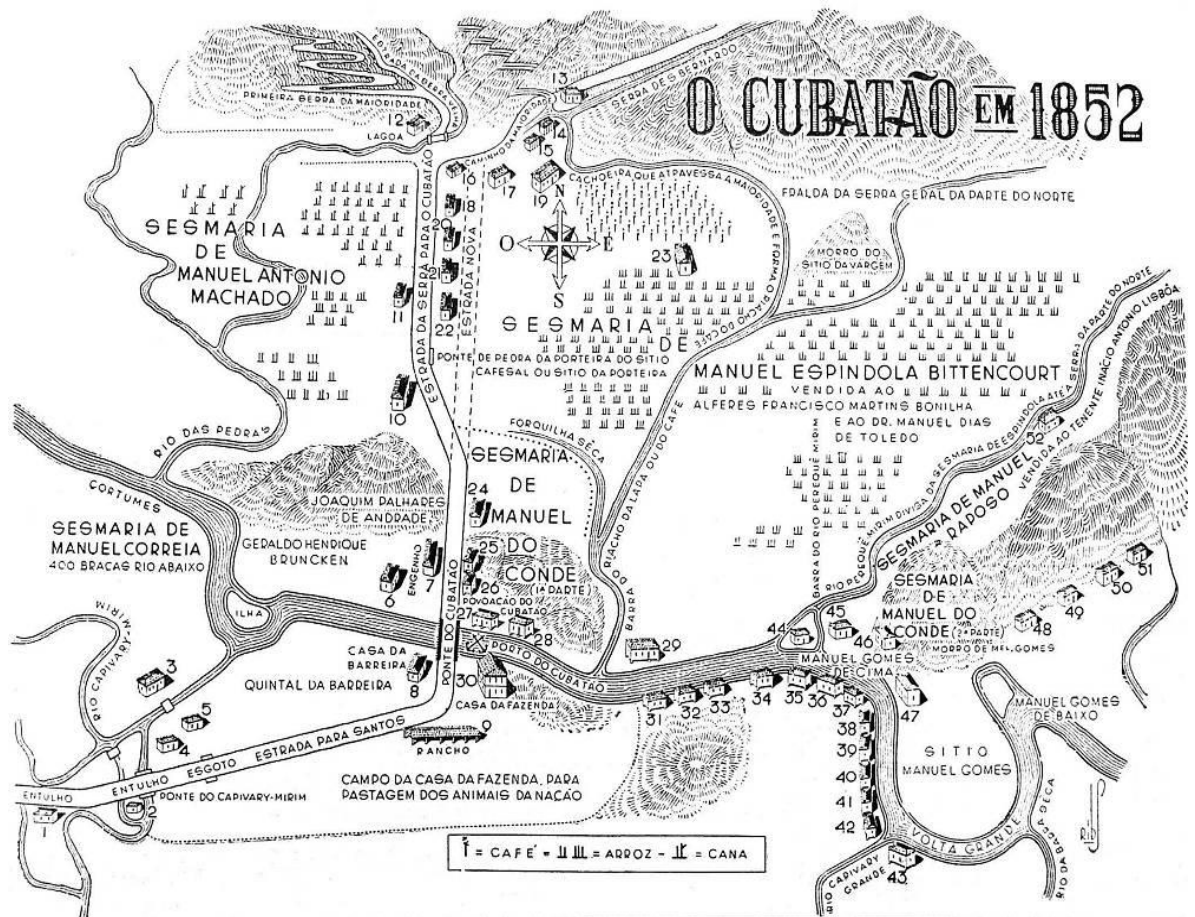


Imagem nº 8: “O Cubatão em 1852”, autoria de Ribs.²⁵

²⁵ Silva Sobrinho, 1957, p. 137-138. O mapa possui informações interessantes sobre a consolidação do povoado de Cubatão e região. Há indicação dos traçados das estradas na Serra do Mar, a Calçada do Lorena e a Estrada da Maioridade. Além disso, os terrenos dos açorianos e suas plantações foram evidenciados. O autor, Lauro Ribeiro da Silva, o Ribs, atuava como ilustrador em Santos, São Paulo.

4. Os africanos e os Tratados de 1810 e 1815

O Tratado de 1810, conhecido como o Tratado da Amizade (Brasil, 1810), apresenta os direcionamentos que a Coroa Portuguesa se propunha a seguir através de um acordo bilateral com a Inglaterra. Os artigos abordam a amizade entre as nações, cooperações logísticas das marinhas mercantes, dentre outros temas. O décimo artigo, no entanto, se refere exclusivamente à questão do tráfico de escravizados que deveria ser diminuída, paulatinamente, até sua completa extinção. Isso ocorreria por meio do emprego de trabalhadores imigrantes que, além de uma mão de obra qualificada, participaria diretamente para o branqueamento da população (Corrêa, *opus cit.*, p. 2).

A lei possui a estrutura própria dos acordos internacionais, transcrita no português e inglês, e registra que o Príncipe Regente de Portugal “estando plenamente convencido da injustiça, e má Política do Commercio de Escravos” resolveu cooperar com o Monarca britânico na “Causa da Humanidade e Justiça” e, dessa forma, buscar meios para “uma gradual abolição do ‘Commercio de Escravos’”.

No entanto, apesar dessa declaração de cooperação para a abolição da comercialização de seres humanos, no decorrer do artigo fica notável que o tráfico se tornaria proibido em territórios africanos que não pertencessem à Coroa Portuguesa. Em sua parte final, o Regente ratifica solenemente que, tanto Coroa Portuguesa quanto seus vassallos, não poderiam perder o direito de acessar e negociar nos locais onde ocorria o tráfico. Na prática, Portugal utilizou o Tratado da Amizade como um movimento estratégico para a conjuntura internacional, pois as circunstâncias que resultaram na instalação da corte portuguesa no Brasil, dois anos antes, estavam em evidência.

Portugal se pronunciou sobre o tema após cinco anos, através da publicação de outro tratado na Carta de Lei de 8 de junho de 1815, no qual o Príncipe Regente D. João e o Rei da Grã-Bretanha concordam na “abolição emmediata do Trafico de Escravos em todos os logares da Costa de Africa, sitos ao Norte do Equador” (Brasil, 1815). No caso, a parte que interessava a Portugal estava situada ao Sul do Equador, principalmente em Angola, base estratégica para a comercialização de escravizados.

O enredo desse documento segue a mesma linha de seu antecessor, pois Portugal se reserva no direito de continuar o tráfico e todos os navios sob a bandeira portuguesa o poderiam realizar, desde que fosse exclusivamente para “supprir de Escravos as Possessões Transatlânticas da Corôa de Portugal”.

O Tratado de 1815, apesar de sua imutabilidade no trato com o escravismo, apresenta algumas informações que permitem entender o contexto de sua realização. O Artigo 3º se faz notar por especificar que o “Tratado da Aliança concluído no Rio de Janeiro a 19 de Fevereiro de 1810, sendo fundado em circunstancias temporarias, que felizmente deixaram de existir, se declara pelo presente artigo por nullo e de nenhum effeito em todas as suas partes...”. A forma como a diplomacia portuguesa conseguia impor seu posicionamento está expressa nesse fragmento, pois não deixava margem de dúvida no que dizia respeito à continuidade do tráfico e, também, se esmerava em anular os tratados anteriores.

No entanto, há outro aspecto posto no Artigo 5º que constitui peça fundamental para se entender as razões para se pactuar esse tratado. Nesse se informa que a Inglaterra desiste da cobrança de valores devidos por Portugal. Parte do empréstimo havia sido pago, mas o restante receberia o perdão. A dívida havia sido contraída no ano de 1809, um ano antes do primeiro Tratado da Amizade.

O esmero em defender sua parte no comércio mundial de escravizados, através de um posicionamento que se valia da dubiedade, permitiu que Portugal se alinhasse às nações que insistiam na terminação do tráfico, mas sem perder os lucros advindos. Um trecho do Artigo 4º indica que “as Duas Altas Partes Contratantes se reservam e obrigam a fixar por um Tratado separado o período em que o Commercio de Escravos haja de cessar universalmente [...]”. Esse posicionamento protelatório convinha não apenas para a manutenção dos negócios, mas servia como argumentação de que tratativas continuavam para a cessação do comércio, caso houvesse alguma contestação.

4.1 O decreto de incentivo

O método empregado por Portugal em sua luta pela manutenção do comércio de seres humanos se valia, em boa parte, de uma retórica ancorada nos preceitos civilizatórios da busca por uma futura abolição plena do escravismo. Esse era o discurso permanente direcionado para manutenção das relações internacionais.

Entretanto, quando os ouvintes eram súditos portugueses, o discurso passava por uma modificação consistente. O exemplo claro ocorre no Decreto datado a 4 de junho de 1821, no Rio de Janeiro, cuja ementa indicava: “dispensa os navios que se empregam no trafico da

escravatura da visita da Botica e reduz à metade a importância dos emolumentos devidos na saída dos portos” (Brasil, 1821). No corpo do decreto, o D. João VI considera o que segue:

Attendendo ao que Me representaram diversos negociantes desta Cidade, sobre os encargos de que se acham ainda sobrecarregados os navios, que se empregam no tráfico da escravatura em a costa d’Africa, apesar das providentes Leis publicadas nestes últimos tempos, para favorecer aquella navegação[...]. (Brasil, 1821)

D. João, convicto da importância dos navios encarregados no transporte de escravizados, reitera que tal serviço sustentava a agricultura e, por isso, resolvia proteger esse comércio com a isenção da visita da Botica que, em outros termos, representava a fiscalização sanitária efetuada nos navios. Além disso, diminuiu em cinquenta por cento os impostos cobrados sobre cada embarcação.

Esse decreto estava em sintonia com a metodologia empregada, pois o posicionamento interno sobre o tema revelava um tácito apoio à manutenção do tráfico efetuado à Costa da África. Nesse documento, o governante desvelou a fragilidade estrutural que envolvia a agricultura e o comércio no Brasil.

A retirada de fiscalização e a desoneração de impostos evidenciava um claro temor na alimentação do sistema. As pressões externas punham em risco o negócio e, diante disso, a melhor estratégia correspondia fomentar as viagens e irrigar o mercado com a maior quantidade possível de mão de obra escravizada. Apesar dessas ações, as autoridades brasileiras estavam cientes da necessidade de criar legislação que tratasse da contratação de trabalhadores.

4.2 A regulação do trabalho em 1830

D. Pedro I, durante seu reinado, implementou algumas novidades que modificaram as formas regulatórias de trabalho. A Lei de 13 de janeiro de 1830 (Brasil, 1830) representou uma adequação legal às necessidades do Brasil em ser reconhecido internacionalmente como País civilizado no trato com os trabalhadores formais. A peça jurídica estipulava a regulação trabalhista através de contrato por escrito sobre prestadores de serviço. Isso valia para brasileiros ou estrangeiros. Inicialmente pode ser endereçada aos homens brancos nacionais ou

imigrantes que, diante de abusos cometidos por empregadores, podiam ter seus direitos resguardados através dessa legislação.

As dinâmicas diplomáticas entre as nações, no entanto, forçavam o país a se atualizar de forma mais abrangente, por isso, o Artigo 7º estipulava o seguinte: “O contrato mantido pela presente Lei não poderá celebrar-se, debaixo de qualquer pretexto que seja, com os africanos bárbaros, á excepção daquelles, que actualmente existem no Brazil”.

O elemento africano que já detivesse sua liberdade poderia se valer dessa lei para celebrar contratos que não fossem draconianos ou utilizar o documento como prova cabal de que seus direitos não foram observados. Mesmo o indivíduo que ainda fosse escravizado poderia acertar contrato de serviço.

A formulação dos direitos de africanos, apesar de constar em apenas um parágrafo, transparecia a novidade do tema no arcabouço jurídico brasileiro. A quebra de paradigma ocorria a passos lentos, mas possibilitava que africanos livres pudessem atuar no mercado de trabalho com garantias mínimas.

4.3 A lei provincial

A lei nº 1, assinada por Manoel da Fonseca Lima e Silva, Presidente da Província de São Paulo, de 29 de janeiro de 1846, a qual determinava em seu artigo 1º que “todos os jornaleiros são obrigados a trabalhar nas estradas, pontes, calçadas, e outras construcções feitas á custa dos cofres da Provincia, destinadas á facilitar as vias de communicação” (São Paulo, 1846 (a)).

O aspecto inicial que se destaca corresponde à forma compulsória que trabalhadores livres eram designados para manutenção e construção de estradas. Não foram os escravizados citados inicialmente nesta lei, mas os livres que, em sua plena maioria, se compunha de homens brancos. Além disso, o emprego da palavra “jornaleiro” correspondia aos que trabalhavam e recebiam no mesmo dia. Nesse sentido, o pagamento diário equivalia ao “jornal” que, por sua vez, provinha da palavra latina “diurnum”, substantivo neutro que significava “a ração diária de um escravo” (Faria, *opus cit*).

Os escravizados foram citados no quarto artigo quando se explicitava que os fazendeiros estavam obrigados a ceder parte de sua escravaria, à razão de vinte por cento, por um prazo máximo de dez dias. O quinto artigo esclarece que os convocados, tanto o jornaleiro quanto o escravizado, receberiam pagamento consoante o que era pago na região. Além disso, aos jornaleiros livres e aos fazendeiros seriam entregues “guias declaratórias” que atestavam os serviços prestados.

O jornaleiro livre e o escravizado, através dessa lei, estavam ligados, de forma jurídica e etimológica, a obrigações impostas pelo governo provincial. Essa forma de nivelar os trabalhadores também indicava que o sistema estava sendo pressionado, pois não estava ocorrendo a reposição de mão de obra necessária à demanda. Havia sanções definidas para travar a importação de escravizados, o que pode ser comprovado na Lei de 7 de novembro de 1831, a qual previa pesadas multas aos que insistissem na prática ilícita (Brasil, 1831).

4.4 Anonimato coletivo

A presença de africanos escravizados e, conseqüentemente, os trabalhos que desenvolviam no Caminho do Cubatão está embasada em documentação utilizada pelos pesquisadores que se debruçaram sobre a região. Peralta (*opus cit.*, p. 64) informa que José de Aranha Camargo, inspetor e apontador do Caminho, no dia 24 de setembro de 1825, empregou em dois serviços de manutenção o número de sessenta escravizados. O relatório assinado por Manoel Joaquim Ribeiro apresenta os trabalhos realizados por escravizados, em março de 1826, os quais efetuaram consertos que totalizaram 97,5 braças na estrada, o que representava cerca de 214,5m (APESP, O868, C70, P2, D54)²⁶.

O religioso responsável pelo Mosteiro de São Bento, em São Paulo, Manuel da Natividade Marques, em ofício datado a 23 de outubro de 1826, solicitou que o Presidente da Província reconsiderasse a determinação de se alugar compulsoriamente os escravizados ligados ao Mosteiro para as obras do Aterrado do Cubatão. Em sua argumentação, o dirigente

²⁶ Disponível em:

https://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0086502054_001.jpg

Acesso em: 11 fev. 2023.

da instituição insistia que a manutenção dos prédios necessitava de constante atenção para não arruinarem por completo (APESP, C70, P1, D71, F222)²⁷.

O senso comum define a massa de escravizados propícia para o trabalho que não requeria especialização ou conhecimentos inerentes a uma determinada função. Os exemplos apresentados concorrem para que se ressalte esse aspecto. No entendimento coletivo, os escravizados eram adequados para o trabalho braçal por serem considerados inaptos às funções mais qualificadas.

Boa parte da documentação pertinente ao tema aborda o escravizado de forma coletiva e circunscrito ao anonimato, pois o sistema escravista impunha que seus componentes fossem considerados menos capazes, menos inteligentes, menos humanos. Os processos de desumanização tinham como pilar a negação das qualidades, das virtudes e o realce dos vícios e deficiências. Na prática, os nomes e sobrenomes dos que estavam sob o regime escravista se tornavam conhecidos através de processos criminais, nos quais, obrigatoriamente, as partes envolvidas eram citadas.

No entanto, no contexto do Caminho do Cubatão, além dos documentos que abrangiam os trabalhadores de forma coletiva, havia exemplos que fugiam à regra. Na sequência, o fragmento apresentado colabora para que se abra outra linha de observação:

Em virtude das ordens de V. Ex^a por Portaria datada de 2 do corrente tenho a honra de participar a V. Ex^a que nesta data guio os dois Escravos da Nação Antonio e Manoel, e também o Joaquim preto de Santos para apresentarem-se ao Cidadão Francisco Antonio de Miranda Administrador da obra da ponte grande dessa cidade, para serem empregados na mesma obra; faltando ainda ir o Alemão Hasenphlug que está concluindo a obra da ponte Capivary, a Schardt que acha-se no Hospital doente, e o Preto Caetano que não pude conseguir de seu Senhor a licença.

Aproveito esta mesma ocasião para levar ao conhecimento de V. Ex^a a grande falta que faz os dois escravos Antonio e Manoel nos trabalhos desta estrada por serem Oficiais de Calçetaria (pouco entendidos no de pedreiro) e muito práticos no serviço da calçada da serra e esta precisar de conserto, e os Alemães não servirem para este trabalho[...]. (APESP, C992A, P3, D265, F512, F513)

²⁷ Disponível em:

https://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0086501071_001.jpg

Acesso em: 11 fev. 2023.

O documento indica, inicialmente, dois “escravos da nação”, Antonio e Manoel,²⁸ que juntamente com Joaquim, da Vila de Santos, se apresentariam ao responsável pelos trabalhos executados na ponte grande, no Caminho do Cubatão. Além desses trabalhadores, há citação de dois alemães que completariam o grupo de trabalho, Hasenphlug e Schardt, sendo que este se encontrava hospitalizado. O primeiro parágrafo vai arrematado com a informação de que outro escravizado, Caetano, não havia sido liberado por seu respectivo senhor.

Na sequência, o autor do ofício tece elogios diretos a Antonio e Manoel por serem “Oficiais de Calçetaria” e os considerava imprescindíveis para a execução dos trabalhos no Caminho do Cubatão. Além disso, eram os profissionais habilitados para os serviços de recuperação da estrada no trecho da Serra do Mar, visto que os “Alemães” não serviam para este trabalho específico. O ofício vai endereçado ao Presidente da Província, datado a 13 de julho de 1840, e assinado por Antonio José d’Oliveira.

O que precisa ser assinalado, na leitura do documento, diz respeito à indicação de seis artífices capacitados para serem empregados nos serviços atinentes à construção e manutenção da estrada. Quatro indivíduos foram identificados como escravizados públicos e de particulares. O texto ratifica a observação da qualidade dos profissionais, pois estes eram indicados pelo próprio Presidente da Província de São Paulo e supervisionados por vários especialistas, inclusive C. A. Bresser, o engenheiro responsável pelos trabalhos no Caminho do Cubatão. O que os diferenciava não dizia respeito a competências, mas a existência do instituto do escravismo.

4.5 O Governo que dirige: a subsistência como benesse

O Governo²⁹ da Província de São Paulo possuía uma orientação que dizia respeito aos escravizados que estavam sob sua responsabilidade. No decorrer do século XIX, houve várias sanções atribuídas aos que traficassem seres humanos para serem utilizados como mão

²⁸ Os “escravos da nação”, também conhecidos como públicos ou nacionais, se constituíam de escravizados pertencentes ao Estado.

²⁹ O termo “governo” está vinculado, etimologicamente, a várias palavras latinas como “gubernatio” e “gubernum”. Estes vocábulos dizem respeito ao ato de “dirigir, administrar”. Sem dúvida, essas definições permitem entender que um governo dá um rumo, uma direção administrativa sob qualquer tema. Nessa família de palavras, entretanto, existe o vocábulo “guberno”, que também corresponde a “dirigir um navio” e “governar o navio”. Nesse aspecto, governar corresponde a estar no timão e definir a rota que deve ser seguida.

de obra. Essas ações redundaram em africanos que se encontravam num limbo jurídico, pois não eram considerados escravizados, mas deveriam cumprir um tempo de trabalho em obras governamentais.

Dessa forma, os que estivessem sob a guarda das autoridades eram considerados, criteriosamente, propriedade estatal e, portanto, requeria que fosse tratada de forma a resguardar sua integridade física. Os cuidados praticados estavam atrelados a ações mínimas de sobrevivência, pois incluíam, dentre outras, a alimentação, a vestimenta e a manutenção da saúde. Nesses quesitos, há alguns detalhes a serem ponderados.

4.5.1 “Dois pares de calças...”

A diretriz governamental, ou seja, a direção política pode ser observada a partir de algumas evidências. O ofício assinado por José Joaquim Gomes estava endereçado ao Barão de Congonhas do Campo, então Presidente da Província. O autor do documento principia frisando que recebeu as ordens diretas de que não faltasse o sustento e o vestuário ao escravizados. Ratificou citando que não ocorria falta de alimento e complementou declarando que as vestimentas estavam sendo providenciadas e seria entregue a cada elemento um conjunto composto de dois pares de calças, dois pares de camisas, um colete e uma coberta. O ofício foi datado a 9 de abril de 1826, no “Registo do Cubatam” (APESP, C992A, P2, D31, F67).

Há alguns fatores a observar nessa entrega da vestimenta, pois a roupa pode ser utilizada para distinguir a condição social de alguém. A uniformização do escravizado não apenas o resguardava das agruras dos trabalhos, mas facilitava sua identificação no caso de possíveis fugas, também colaborava para cobrir os corpos negros e, dessa forma, os apresentar publicamente de forma aceitável, conforme os padrões morais adotados pela Igreja Católica.

Além disso, outro fato demonstrava o zelo provincial, pois Bernardo José Pinto Gavião Peixoto, Presidente da Província, enviou ofício à Comarca da Vila de Santos informando que estava ciente dos gastos relativos ao tratamento médico dispensado a presos e escravizados. A representação inicial de ressarcimento tinha partido da Câmara de Santos e, por isso, o Presidente informou que designava a quantia de 400 réis para custear as despesas. O documento foi assinado no Palácio do Governo de São Paulo, no dia 13 de fevereiro de 1837 (APESP, E00399_CCAM_13V, 14F). Na prática, a responsabilidade de atendimento clínico de presos e escravizados sempre foi motivo de representações. As autoridades locais não se conformavam em arcar com as despesas.

4.6 Administração dos Africanos livres

O início do sentido de expressões como “africano livre” ou “africano emancipado” possui referencial, como visto anteriormente, a partir da lei editada a 7 de novembro de 1831. Entretanto, segundo Enidelce Bertin (2006, p. 15), no regulamento das comissões mistas, de 28 de julho de 1817, ficava consignado que os africanos traficados de forma ilícita se tornariam serventes ou trabalhadores livres. O entendimento da pesquisadora aponta que o surgimento do sentido das expressões ocorreu nas primeiras décadas do século XIX, porém com questões não resolvidas por gerações.

Dessa forma, uma nova categoria de trabalhadores passou a ser considerada, pois não eram escravizados nem totalmente livres, mas estavam sob a “tutela” do Governo. Conforme Bertin, seus serviços estavam à disposição do Império que os enviava para as províncias, mas também podiam ter seus labores arrematados por particulares.

A promulgação da Lei Eusébio de Queirós (Brasil, 1850), determinou a extinção do tráfico em caráter definitivo e, dessa forma, o Brasil se viu forçado a rever sua estrutura administrativa para lidar com esse novo cenário. No caso da Província de São Paulo, esse reposicionamento pode ser observado com a utilização de expressões na documentação, pois o termo “africano” vai se tornando comum. Tanto que, em 1852, havia em São Paulo a função de “Administrador dos Africanos Livres” que, à época, estava sob a responsabilidade de José Joaquim de Lacerda (APESP, O895, C100, P3, D14, F45)³⁰. Este personagem foi um dos indicados para assumir a chefia dos trabalhos em Cubatão. O registro que determinou a sua nomeação pode ser confirmado no documento intitulado “Regulamento para administração da estrada de Cubatão”, assinado a 12 de maio de 1852, no qual o Presidente da Província explicitava as chefias que atuariam naquele contexto e frisava que, além de lidar com as tarefas destinadas aos africanos livres, Joaquim de Lacerda deveria se incumbir da fiscalização dos trabalhos. No regulamento constava que, por seus serviços, iria receber um conto e seiscentos mil réis ao ano (ALESP, IO52.12.1)³¹.

³⁰ Disponível em:

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0089603028_001.jpg. Acesso em: 12 fev. 2023.

³¹ Disponível em: [file:///C:/Users/Cliente/Downloads/IO52_012%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/IO52_012%20(1).pdf). Acesso em: 18 mar. 2023.

O novo administrador da Estrada do Cubatão, em ofício datado a 13 de maio de 1852, ou seja, apenas um dia após a assinatura do regulamento, declarou que já se instalara na povoação e havia trazido os africanos livres que estavam sob sua responsabilidade e, por fim, informou que iniciou o inventário dos utensílios que estariam à sua disposição (APESP, O896, P08, D40, F87) ³².

4.6.1 O casamento de Africanos livres

A utilização do termo “africano livre” num sistema escravista aponta para mudanças sutis não apenas no trato secular entre as partes envolvidas, mas no surgimento de novas funções administrativas para lidar com um contingente humano que aumentava e punha, em evidência, novos direitos. Esses, por conseguinte, eram adquiridos após penosos processos sociais, jurídicos e políticos. Um desses direitos foi o de casarem sob a celebração de um sacerdote católico. Dessa forma, as bodas que envolviam africanos passava por vários crivos.

O tema já vogava desde as primeiras décadas do século XIX, pois a Provisão nº 44, datada a 27 de outubro de 1817, no Rio de Janeiro, determinava o seguinte:

Faço saber a vós, Ouvidor desta Comarca, que sendo-me presentes os males physicos e Moraes que aos povos resultam de se conservarem os escravos na vida libertina, que quase todos tem, em consequência do estado celibatário em que vivem; conformando-me com o parecer da Mesa do meu Desembargo do Paço, em que foi ouvido o Desembargador Procurador da minha Real Corôa e Fazenda, por minha immediata Resolução de 18 do mez próximo passado: sou servido ordenar-vos que promovais efficazmente o casamento de escravos desta Comarca com o zelo e prudencia que de vós confio (Brasil, 1817).

A construção da peça jurídica apontava a “vida libertina” que os escravizados mantinham em seu cotidiano, o que em uma sociedade pautada nas tradições difundidas pela Igreja Católica Apostólica Romana era inaceitável. Além de indicar o problema, definia o causador, o “estado celibatário em que vivem” ou, em outras palavras, o fato de não casarem sob as bênçãos da Igreja Católica.

³² Disponível em:

https://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0089608040_001.jpg.

Acesso em: 12 fev. 2023.

À vista disso, as demandas dos africanos que trabalhavam no Caminho do Cubatão apresentaram algumas particularidades. O exemplo pode ser demonstrado em um ofício destinado ao Presidente da Província, Josino do Nascimento Silva, no qual se informava o que segue:

Pelo primeiro Correio há-de ser remetida a licença solicitada por V.Ex^a, para que o Revdo. Vigário da Cidade de Santos possa receber em matrimônio na Capela do Cubatão os Africanos livres empregados no serviço da estrada, estando eles habilitados. O que tenho a honra de comunicar a V.Ex^a. (APESP, O898, P2, D41, F60)³³

O documento foi assinado por Anacleto José de Ribeiro Coutinho, Monsenhor (Timpanaro, 2011, p. 6), e datado em São Paulo, a 28 de outubro de 1853.

As informações reforçam o aspecto distintivo dos africanos que estavam engajados nos trabalhos da estrada, pois apenas uma cerimônia de casamento já constituía elemento que diferenciava boa parte da população brasileira. Conforme Sérgio Nadalin, a Igreja Católica, a partir do Concílio de Trento (1545-1563), apresentara normas que demarcavam a vida dos que professam o catolicismo como as regras para os recém-nascidos e defuntos. Nadalin exemplifica informando que “...custava muito caro aos pobres rústicos da colônia casar, porque eram altos os custos materiais e burocráticos estipulados pela igreja” (1994, p. 32).

No caso, os africanos que trabalhavam no Caminho tiveram o empenho do sistema para efetivar as bodas. Houve a participação direta das mais altas autoridades da Província, seculares e religiosas. Estas se envolveram efetivamente, pois seria indicativo do tratamento humanizado dado aos africanos livres. Além disso, demonstrava que os noivos se declararam católicos, foram batizados e possuíam certidão de nascimento, ou seja, aceitaram, sob todos os aspectos, uma cultura que escravizava os provenientes de seu continente.

No entanto, paira uma dúvida quando Monsenhor Anacleto Coutinho iniciou o ofício com a seguinte frase: “Pelo primeiro Correio há-de ser remetida a licença solicitada por V.Ex^a [...]”. O fragmento aponta a urgência do eclesiástico em responder à demanda do Presidente da Província. Essa solicitação açodada concorre para que se infira que o casamento dos africanos evidenciaria que o Governo da Província já estava acomodando os africanos a uma nova realidade jurídica, pois a lei que extinguiu o tráfico já estava em vigor desde 1850.

Os africanos que trabalhavam no Caminho do Cubatão, escravizados ou livres, estavam sob uma constante, metódica vigilância das autoridades. As orientações que esses

³³ Disponível em:

https://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0089802041_001.jpg

Acesso em: 12 fev. 2023.

personagens deveriam seguir partiam de um sistema que definia o que vestiriam, sua comida, seus hábitos, inclusive seu bem estar e a espiritualidade a ser adotada. Os personagens que seguissem as diretrizes prescritas seriam alvo de uma mínima consideração. Entretanto, os que ousassem seguir outros caminhos seriam tratados de forma bem diversa conforme será observado no tópico seguinte.

4.7 A palavra como meio de dominação

O termo “quilombo” se origina de “kilombo”, étimo proveniente de povos africanos cujas raízes culturais se entrelaçavam na utilização do grupo linguístico banto (*apud* Munanga, 1996, p. 58, in Xavier Filho, 2020, p. 1). No final do século XVIII, a palavra já estava incorporada ao léxico português, o que pode ser verificado num dicionário contemporâneo, o qual registrou a significação como “a casa sita no mato, ou ermo, onde vivem os calhambolas, ou escravos fugidos” (Silva, 1789).

Silva (1789) considerava que “a casa”, para ser relacionada ao “quilombo” precisava cumprir alguns requisitos, quais sejam, estar situada em local ermo e, principalmente, deveria abrigar os “calhambolas, ou escravos fugidos”. Esses elementos distintivos permitem que o filólogo, tecnicamente, construísse a definição do verbete “quilombo”.

Em pleno século XIX, há outro dicionarista que considerava que a palavra podia ser entendida dessa forma: “...he a pousada, ou aposento onde se recolhem em sociedade no mato os pretos fugitivos, a que chamão Calhambolas” (Pinto, 1832).

Silva (1789) argumenta que o termo correspondia ao local de pouso, de descanso, no qual, os “pretos fugitivos” se agrupavam “no mato”. A descrição também condiciona geograficamente a localização da moradia ao ambiente silvestre.

A descrição de Pinto (1832) afigura, em princípio, não diferir da produzida por Silva (1789), pois utilizaram termos idênticos como “calhambola” ou aproximados como “ermo” e “mato” dando o sentido de afastamento do ambiente urbano. No entanto, a primeira descrição informa que os que vivem nesse ambiente são “escravos fugidos” e, a segunda, que são “pretos fugitivos”.

As expressões consideradas similares, no entanto, apontam para uma deterioração social ao exibir sem dissimulações o seu entendimento quanto à condição de africanos. O Brasil já sofria pressões externas para cessar o tráfico humano ou, ao menos, diminuir drasticamente

sua execução. Ademais, internamente, havia a utilização dos vários códigos, léxico, político e religioso, dentre outros, que mantinham o *status quo*.

4.7.1 A palavra que atemoriza

Georges Duby (Duby, *opus cit.*) analisa, em seu trabalho, os medos que seguem a trajetória da humanidade e as conjunturas nas quais se desenvolvem, os imbricamentos necessários para que as percepções iniciais tomem proporções fáticas.

Eni Orlandi (2000, p. 100), através de suas pesquisas, ajuda na compreensão dos fenômenos linguísticos ao conceituar os discursos que permeiam os dicionários. Nesses estudos, a linguista ressalta as “palavras que ameaçam”, as que despertam medos atávicos.

Os dicionários se apresentam como ferramentas que não apenas reforçam a insurgência do escravizado que foge, mas atualiza seu público sobre os novos termos que vão sendo utilizados. Assim, a palavra “quilombola”, no dicionário, se faz definida oficialmente como “negro fugido no mato” (Rubin, 1853).

O reconhecimento do verbete “quilombola”, em detrimento de “calhambola”, expõe os processos naturais da língua, ou seja, a busca pelas aproximações radicais, pois quem utiliza do quilombo, naturalmente, deve ser o quilombola. O dinamismo linguístico se apoia na fala não do erudito, mas na exercida no cotidiano pelos populares, através das constantes analogias (Coutinho, 1974, p. 150). O que a massa fala nas ruas, nos mercados, nos portos se torna patrimônio linguístico.

A ênfase em realçar a condição de subserviência demonstra, no entanto, uma questão que assombrava os que detinham a posse de mão de obra escravizada, pois no decorrer do século XIX o medo se fazia constante à menor menção da palavra “quilombo”. O fragmento, na sequência, permite entender as razões desse temor:

Os quilombos proliferaram inicialmente como forma fundamental de resistência. Em todas as partes da Colônia ele surgiu logo que surgisse o sistema escravista e o seu modo de estratificação. Enchiam as matas e punham em polvorosa os senhores de terras e vidas humanas (Moura, 1972, p. 89).

Moura (1972) destaca a quantidade de quilombos que proliferaram na Província de São Paulo como forma de resistência a um sistema que não media esforços em assolar etnias e tudo que estava ligado a elas. O medo provocado pela emissão da palavra “quilombo” era resultado das iniquidades perpetradas contra os africanos. Pairava uma inquietação diante da possibilidade de uma reação vinda dos africanos, pois a violência praticada contra estes não possuía limites, a despeito das instruções legais que desestimulavam os excessos. O testemunho de um escritor do século XIX explicita o tratamento dado aos escravizados, no próximo excerto:

Assim gemem os pobres homens Africanos, cujos Srs. a cada passo lhes infligem rigorosos castigos, elles com poucas forças para o pesadíssimo serviço de dia e de noite, ao sol e á chuva, faltando-lhes todo o necessário para a vida, sobrando-lhes unicamente o rigoroso castigo; que deshumanidade se observa nestes tirannos Srs.! Eis o motivo porque não só morrem a cada passo os escravos, como também furtão e fogem; furtão a fim de não exhalarem as vidas pelo rigor da fome, e fogem para terem algum descanso do extraordinário trabalho; e quando, por desgraça de Africano, chega, sendo apanhado, a cahir nas mãos do tiranno Sr., de que sorte não he hospedado! Imediatamente he amarrado a hum carro, e leva duzentos, trezentos, quatrocentos, e às vezes mais açoites: depois de feito este brinde, retalhão lhe ás nadegas com huma navalha, deitão-lhe hum molho forte de pimentas com limão e sal, que dizem ser para não apostemar. (Sousa, 1834, p. 32)

Os atos praticados contra os africanos, descritos de forma tão direta por Sousa, atestam os tensionamentos extremos para a manutenção de mecanismos de aprisionamento que perdurariam por mais de cinquenta anos. O autor finalizou o trecho citando que, após as severas sessões de tortura, o capturado recebia sobre os ferimentos uma mistura contendo pimentas, limão e sal para não “apostemar”, ou seja, para não se tornar um abscesso. No entanto, o sistema escravista sempre se demonstrou em constante purulência.

O temor de ataques originados a partir dos quilombos se tornou tema recorrente nas tratativas governamentais. Tanto que, a partir de 1839, a Província de São Paulo incluiu, em seu orçamento anual, na rubrica “Força e Segurança Pública” a especificação que segue:

Com a destruição dos quilombos da provincia (incluida a despeza feita no municipio da cidade de Santos) desde já.....4:000\$000
Em taes diligencias serão empregadas as guardas policiaes mesmo dos municipios visinhos que estejam mais na razão de prestar esse serviço pela sua

robustez e actividade, bem como quaesquer pessoas que quizerem e forem proprias para semelhantes diligencias. (São Paulo, 1839)

O Governo Provincial manteve os gastos destinados a esse propósito por vários anos, o que pode ser confirmado através desse quadro:

Valores indicados nos orçamentos da Província de São Paulo no combate aos quilombos		
Lei	Data	Valor
Nº 11 ³⁴	23.03.1839	4.000\$000
Nº 17 ³⁵	26.03.1840	4\$000
Nº 25 ³⁶	23.03.1841	2.500\$000
Nº 10 ³⁷	19.02.1845	800\$000
Nº 35 ³⁸	16.03.1846	1.500\$000
Total		8.804\$000

³⁴ São Paulo. Lei nº 11, de 23 de março de 1839. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1839 a 1840. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1839/lei-11-23.03.1839.html>. Acesso em: 30 mar. 2023.

³⁵ SÃO PAULO. Lei nº 17, de 26 de março de 1840. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1840 a 30 de junho de 1841. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139528>. Acesso em: 31 jul. 2023.

³⁶ SÃO PAULO. Lei nº 25, de 23 de março de 1841. Marca a receita e fixa a despesa para o ano financeiro de 1º de julho de 1841 ao último de junho de 1841. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139560>. Acesso em: 31 jul. 2023.

³⁷ SÃO PAULO. Lei nº 10, de 19 de fevereiro de 1842. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1845 a 30 de junho de 1846. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139643>. Acesso em: 31 jul. 2023.

³⁸ SÃO PAULO. Lei nº 35, de 16 de março de 1846. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1846 a 30 de junho de 1847. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139681>. Acesso em: 31 jul. 2023.

O aspecto a ser destacado nessa decisão governamental corresponde a certos termos, pois principiando com a Lei nº 11, de 23 de março de 1839, na redação das leis orçamentárias listadas consta a expressão “destruição dos quilombos”. O Governo Provincial separava verbas públicas para deter, em todo território, a ameaça que correspondia à existência dos quilombos.

4.7.2 O Quilombo do rio das Pedras

A região que abrange o rio das Pedras, um dos afluentes do rio Cubatão pela margem esquerda (IBGE, 1950), recebeu constante atenção, por parte do Governo Provincial, pois havia a possibilidade de ser utilizada como nova ligação entre o Planalto Paulista e o Porto de Santos, em especial o trecho compreendido na Serra do Mar. A região era propícia, também, para a instalação de quilombos, pois a proximidade com o Caminho do Cubatão se tornava atraente para incursões objetivando o intenso fluxo de tropas carregadas de alimentos ou objetos que poderiam servir de escambo.

A importância do local pode ser observada numa discussão que envolvia a construção de uma ponte no rio das Pedras. A proposta foi alvo de escrutínio perante a Assembleia Provincial de São Paulo, no ano de 1840 (ALESP, CF 40.119.1, CF 40.119.2)³⁹. O intento não prosperou porque, à época, a Barreira do Cubatão se encontrava com as finanças debilitadas.

No entanto, o rio das Pedras fora objeto de um plano discutido oficialmente e isso pode ser confirmado através de dois ofícios apresentados na 90ª Sessão Ordinária do Conselho Provisório da Presidência da Província de São Paulo⁴⁰, no dia 12 de abril de 1828 (APESP, 1961, p. 188)⁴¹.

Os documentos foram produzidos por Francisco Antonio d'Oliveira, Capitão graduado, e trata dos exames *in locu* para abertura de duas picadas e análise sobre sua possível

³⁹ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/documentos-historicos/?inicio=0&fim=50&periodo=1&ano=&texto=rio%2520pedras&localidade>. Acesso em: 31 jul. 2023.
<https://www.al.sp.gov.br/alesp/documentos-historicos/?inicio=0&fim=50&periodo=1&ano=&texto=rio%2520pedras&localidade>
Acesso em: 31 mar. 2023.

⁴⁰ O Conselho foi criado através de Carta de Lei, de 10 de outubro de 1823, mas iniciou somente no ano seguinte. Em sua composição havia seis membros e, após eleição entre os pares, o mais votado exercia a Vice-Presidência da Província de São Paulo.

⁴¹ Disponível em: [file:///C:/Users/Cliente/Downloads/documentos-interessantes-para-a-historia-e-costumes-de-s-paulo-vol-86%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/documentos-interessantes-para-a-historia-e-costumes-de-s-paulo-vol-86%20(1).pdf). Acesso em: 01 abr. 2023.

utilização para abertura de novo caminho. Em um dos levantamentos, o militar relatou a seguinte situação:

Em observância da ordem deste Exmo. Governo, que foi transmitida em Officio de 10 p.p. mez, passei a examinar hum dos espigoens, que se acha a direita da Cachoeira do Rio das Pedras, onde há hum trilho praticado pelos escravos fugidos quando acoitados nas suas imediações, que segundo a relação de hum dos escravos ditos, e que me foi enviado para guia, tinha susceptibilidade de por elles fazer-se hum caminho para carros[...]. (APESP, 1961, p. 188)

Francisco Oliveira fez reconhecimento da cachoeira do rio das Pedras, local em que havia “hum trilho”, ou seja, um caminho utilizado pelos quilombolas que se refugiavam nas imediações. As informações foram repassadas por um escravizado que havia sido enviado como guia. Na sequência, o capitão apresentou levantamentos quanto à declividade da encosta e as reduzidas possibilidades de aproveitamento para construção do pretendido acesso. Ao conduzir o documento para as considerações, o autor definiu que o “trilho dos negros”, de forma categórica, não permitia ser utilizado. O ofício foi assinado em São Paulo, a 11 de abril de 1828.

Nesse sentido, o rio das Pedras estava sob observação constante por parte do Governo Provincial, do Conselho Provisório da Presidência da Província, de autoridades locais e de quilombolas. Essa confluência de interesses, em algum momento, seria evidenciada através de confronto. O documento assinado por Leonardo Luciano de Campos e endereçado ao Governador da Praça de Santos, José Olinto de Carvalho e Silva narra os fatos que ocorreram:

Tenho a honra de participar a V.S^a que sou chegado a esta Villa da diligencia do quilombo, e resta-me agora narra lhe todos os sucessos q. tive desde a minha sahida desta Villa; no dia 22 cheguei ao Rio das Pedras, e no dia 23 entrei por huma picada q. me foi mostrar Joaquim Jozé morador no Rio das Pedras, seguindo por Ella tornei a desser a Serra sahindo na Caxueira do Tutinga q. deságua no Rio Cubatão, adonde foi poçivel encontrar o trilho dos Escravos aquilombados, porem tive a furtuna de ser filiz q. no di 26 as 7 horas da manhã dei no quilombo adonde me fizerão Fogo 5 minutos do q. rezultou ficar me Trabalhador meu firido, e da parte delles 5 mortos, e os q. escaparão alguns firidos; 4 negras que se apanharão fiz remeter ao Juiz de fora assim como 5 Cabeças dos negros mortos. Deos Ge. a V.S^a. Quartel em Santos 28 de maio de 1828. (APESP, C992A, P2, D122, F222, F223)

A descrição do episódio, apesar de sucinta, impressiona pelo grau de extrema violência e pelos aspectos que merecem ser destacados. Os processos que envolveram a operação principiaram com as informações sobre a existência do quilombo. Durante os

levantamentos topográficos realizados por Francisco Antonio d'Oliveira, no rio das Pedras, já constava que o caminho era utilizado para acoitamento.

Na sequência houve o deslocamento ao local de uma força policial e, durante alguns dias, procedeu-se o reconhecimento do terreno, principalmente das veredas disponíveis para o enfrentamento. O elemento que apresenta a informação crucial para a execução do plano foi Joaquim Jozé, morador no rio das Pedras que orientou quanto ao caminho a ser utilizado até encontrar “o trilho dos Escravos aquilombados”.

Às 7 horas da manhã, no dia 26, ocorreu o combate com arma de fogo o que resultou em um componente da milícia sair ferido e, por parte dos acoitados, além dos feridos que evadiram, quatro mulheres foram aprisionadas e cinco quilombolas mortas. O fechamento do relato não poderia ser mais dramático, pois num rompante macabro, o autor informou que conduziu as mulheres ao juiz de fora, em Santos, “assim como 5 Cabeças dos negros mortos”. A narrativa possui gradações drásticas, pois logo após a citação das decapitações, o missivista se despede com um singelo “Deus Guarde V.S^a”.

Larissa Biato Azevedo (2021, 220-247) teceu pormenores sobre esse ataque ao Quilombo do Rio das Pedras. A pesquisadora acrescentou que as cabeças decapitadas foram expostas em locais públicos. Estes foram, o “Tororó”, “registro do Cubatão”, “cimo da Serra”, “no sítio de Francisco Mariano” e, finalmente, “na Freguesia de São Bernardo”.

O episódio do Quilombo do rio das Pedras pode ser considerado como uma síntese resultante de um sistema que buscou, de forma incansável, aparelhar sua estrutura administrativa, judicial e política para que jamais houvesse mudanças. No entanto, os africanos não esperavam complacência, mas lutavam com claras desvantagens mesmo sabendo as consequências.

A violência narrada nos documentos expressa, de forma concisa, as ações destinadas aos que ousassem contestar o sistema escravista. A destruição do Quilombo do rio das Pedras foi célere e letal. Houve feridos que se evadiram, mulheres aprisionadas e cinco decapitados.

O derradeiro capítulo aborda o elemento estrangeiro que também esteve ligado à construção e manutenção do Caminho do Cubatão. No caso, os alemães foram arregimentados com perspectivas de trabalho e desenvolvimento social. Apesar disso, não estavam isentos das dificuldades inerentes às mudanças. Mesmo sendo incentivado para fixar residência no Brasil, vivenciaram processos constantes de adaptação.

5. A imigração alemã

A afluência de estrangeiros para o Brasil, a partir da segunda década do século XIX, pode ser interpretada como um mecanismo para fortalecer o sistema de defesa do território devido à declaração de Independência. Siriani aponta o seguinte:

Entre o último grupo, o de ‘prestadores de serviços’, tivemos no Brasil um contingente de aproximadamente 3.000 alemães arregimentados na Europa por Georg Anton von Schaeffer em 1823, que aqui chegaram para servir como mercenários na Guerra Cisplatina. Siriani (2003, p. 49)

Esses imigrantes, em princípio, tiveram por destinação o Rio de Janeiro, onde serviram como militares no Regimento dos Estrangeiros, criado por força do Decreto de 8 de janeiro de 1823 (Brasil, 1823). Na prática, essa leva de imigrantes arregimentados por Georg Schaeffer se tornou conhecida pela alcunha de “mercenários do Imperador” (Lemos, 1993) e foi efetiva até sua dissolução em 1830.

Evanice Ribeiro, ao pesquisar sobre a imigração durante o século XIX, comenta sobre o fato:

O governo de D. Pedro I precisava de um ‘exército de mercenários’ que não apenas garantisse as fronteiras sulinas do país, mas que assegurasse, efetivamente, a independência e autonomia do Brasil bem como a liberdade de ação de seu governo. Daí a importância e nova função do imigrante soldado e integrante de uma colônia agromilitar. (Ribeiro, 1997, p. 21)

Evanice Ribeiro aponta que o Império Brasileiro intentou garantir elementos estrangeiros que suprissem, de forma direta, funções militares conjugadas a conhecimentos específicos às lides com a terra. O neologismo empregado, “agromilitar”, sintetiza as intenções de alistar homens que fossem enviados às refregas no sul do País e, após as baixas militares, trocassem o sabre e a clavina pela foice e a enxada.

5.1 *Hospes hostis*

A pesquisadora Lucelinda Corrêa (1997), em suas considerações sobre imigração, citou que o processo de colonização do Brasil foi pautado sob a máxima romana, “*hospes hostis*”, ou seja, “estrangeiros são inimigos”. A expressão latina pode ser melhor interpretada ao decompor e citar que a palavra “*hospes*” equivale a “hóspede, viajante, estrangeiro” (Faria, *opus cit.*). Sendo que a segunda palavra, “*hostis*” corresponde também a “estrangeiro, hóspede,

forasteiro”, porém acrescida do sentido de “inimigo, adversário”, inclusive com ampliação para “inimigo público”. A mesma palavra possui acepções antitéticas que indicam que sobre o elemento estrangeiro recaía a pecha de inimigo. Coulanges, ao analisar o tema em Roma e Atenas, corrobora da seguinte forma:

A lei não existia para o escravo, como também não existia para o estrangeiro. Veremos mais adiante como o estrangeiro, domiciliado em uma cidade, não podia ser ali proprietário, nem herdar, nem testar, nem fazer contrato de espécie alguma, nem aparecer perante os tribunais ordinários dos cidadãos. Em Atenas, se o estrangeiro fosse credor de algum cidadão, não podia processá-lo para pagamento de dívida, pois a lei não reconhecia validade de seu contrato. (Coulanges, *opus cit.*, p. 154)

Historicamente, a Coroa Portuguesa se fez adepta dessa política de estado, o que fomentou um esforço em afastar visitantes. Entretanto, a partir da Independência do Brasil, o país se viu forçado a dialogar com outras nações, principalmente sobre a substituição de mão de obra escravizada. Nesse sentido, a promulgação da Lei nº 11, de 24 de março de 1835 (São Paulo, 1835), a qual instituía a criação das barreiras nas estradas, apontou para uma intenção do Governo Provincial, pois o artigo 13º fixa o seguinte:

A lei do orçamento fixará anualmente a soma que dos rendimentos das barreiras o Presidente da Província deverá empregar no engajamento de trabalhadores estrangeiros, os que depois de findo o ajuste, ficarão debaixo de proteção do governo para se estabelecerem na província. (São Paulo, 1835)

A criação da referida lei possuía o propósito de prover os fundos para a manutenção das estradas, dos ranchos e todos os equipamentos necessários para o bom desenvolvimento do transporte de gêneros. Ao explicitar que haveria recursos “no engajamento de trabalhadores estrangeiros”, a Presidência da Província buscava reforçar, desde sua gênese, as bases necessárias para a empreitada. Além do mais, a lei indicava que, após o término dos contratos, a Província de São Paulo arcaria com a fixação dos estrangeiros.

Há que se considerar o ineditismo dessa iniciativa, pois se tratava de uma legislação provincial que, sem dúvida, havia de provocar consequências que seriam repercutidas em outras regiões. Eis porque as barreiras se tornaram peças cruciais para a vinda do elemento alóctone e, dessa forma, a Província de São Paulo se tornou pioneira ao produzir um mecanismo legal que possibilitasse a execução do plano.

5.1.1 Decreto de 9 de dezembro de 1835

A iniciativa do Governo Central para vinda dos estrangeiros estava ligada, inicialmente, à urgência belicista em salvaguardar as fronteiras do País. No entanto, a disposição, por parte da Província de São Paulo, em incentivar a vinda de imigrantes se fazia notável ao pretender atrair através da oferta de trabalho. A publicação do Decreto de 9 de dezembro de 1835 que, basicamente, instruía aos presidentes das províncias sobre suas atribuições contribui nesse sentido (Brasil, 1835).

A partir do 15º parágrafo, os temas abordados se vinculam à vinda de trabalhadores estrangeiros. O texto especifica a agricultura como “fonte principal de nossa riqueza, e esperança de nossa futura prosperidade” e está condicionada ao estabelecimento de escolas que instrumentalizem aos lavradores nacionais.

Na sequência imediata dessa seção, a abordagem recai sobre os imigrantes. Observe-se o trecho: “Colonos, transportados de países onde ela [agricultura] tem feito maiores progressos, e munidos de instrumentos, ou ainda não usados entre nós, ou mais perfeitos, serão para este fim ajustados” (Brasil, 1835).

Os legisladores buscaram ressaltar o quanto a agricultura do País seria beneficiada com a vinda de colonos. Estes funcionariam como promotores na divulgação de novas tecnologias e conhecimentos ulteriores no trato com a terra. O Brasil não ganharia apenas uma mão de obra qualificada no amanho da terra, mas seria beneficiado com a vinda de novos conhecimentos aplicados à agricultura. Ao final do período, há citação de que o Governo Central já iniciara providências para esse fim e, em tempo oportuno, os presidentes das províncias seriam informados quanto aos recursos disponibilizados para o propósito.

Pode ser percebida, no contexto, leve admoestação para que os presidentes das províncias providenciassem uma agenda factível para a introdução do elemento estrangeiro. No entanto, a utilização da expressão “em tempo oportuno”, normalmente, indicava que os recursos necessários para a efetivação da imigração dependeriam dos impostos auferidos pelas próprias províncias.

5.1.2 O parágrafo crucial

O fragmento do 16º parágrafo possibilita entender como a Regência Trina se posicionava ostensivamente sobre o tema:

Tem estreita relação com este objecto a colonisação estrangeira. Escassíssima a nossa população comparada com a extensão do território reduzida ainda mais com a cessação de um tráfico, que a política reprovava, e a humanidade detesta, indispensável é auxiliarmo-nos de outros braços, que venhão ajudar-nos a extrahir as riquezas, com que o terreno do Brazil por toda a parte recompensa com profusão os trabalhos do agricultor. (Brasil, 1835)

O início expressa o objetivo a que se propunha o respectivo excerto da lei, pois a colonização imigrante convinha, uma vez que o trabalho imposto aos escravizados, de forma paulatina, se via questionado em várias instâncias. Ademais, a utilização do superlativo absoluto sintético para reforçar a baixa densidade demográfica dimensiona a necessidade governamental de renovar a massa de trabalhadores, principalmente para a agricultura. Essa carência apresentava outras demandas, não apenas devido à extensão territorial, mas às especificidades existentes em cada região.

Nesse contexto, a declaração tácita de reprovação ao tráfico escravista se assemelha, aparentemente, aos Tratados de Amizade assinados nas primeiras décadas do século XIX. No entanto, essa retórica estava direcionada àqueles que estariam à frente das províncias que, independentemente de seus posicionamentos sobre o tema escravista, deveriam incentivar a substituição da mão de obra. Nesse ponto, o texto prima pela taxativa aversão ao comércio de seres humanos que vai potencializada ao orientar à autoridade maior de cada província.

Há destaque, também, sobre a presença de trabalhadores estrangeiros que se empenhem na lida da terra e, nesse sentido, realça a fertilidade dos solos que, sem sombra de dúvidas, recompensaria a todos que se propusessem a extrair suas riquezas.

O posicionamento das autoridades, de forma clara, evidenciava o anseio pela presença de trabalhadores estrangeiros. A parte final do parágrafo esclarece quais devem ser os posicionamentos das casas parlamentares ao indicar *ipsis literis* que:

[...] as Assembleias Provinciaies devem proporcionar-lhes os meios indispensáveis para o transporte, e manutenção, e mais vantagens dos ditos colonos, bem como para que elles possam desde logo dedicar-se com fructo a quaesquer trabalhos ruraes, ou de indústria. A publicação de boas leis sobre este assumpto muito concorrerá para attrahir á nós a emigração dos outros paizes. (Brasil, 1835)

O trecho merece destaque por indicar que as Assembleias Provinciais seriam as responsáveis diretas pelo incremento dessa urgente necessidade laboral. Poucas não eram as questões a serem resolvidas, pois havia o transporte, a manutenção e vantagens que

incentivassem ao trabalhador imigrante a render de forma satisfatória em qualquer ambiente, rural ou como artífice.

Na ideia central do parágrafo, o texto direciona às Assembleias Provinciais as providências necessárias para a integral inserção de mão de obra estrangeira. Em poucas linhas, o Governo Regencial transferia a responsabilidade, de tornar tangível a imigração, às autoridades provinciais. Essa ação constitui exemplo para se entender as sobreposições nos jogos de poder, pois o presidente de província que almejasse uma vida política longa deveria pôr em prática tais recomendações às assembleias. Estas, por seu turno, se viam praticamente obrigadas a incentivar as ações de colonização. Dessa forma, presidentes das províncias e suas respectivas assembleias são solidários quanto às responsabilidades.

Ao término do parágrafo há uma admoestação subjacente para que “boas leis” sejam publicadas no sentido de atrair interesse de imigrantes. Essa postura, entretanto, revelava a preocupação em destacar a legislação nacional frente a outras nações, pois a segurança jurídica dos trabalhadores funcionaria como argumento no processo de convencimento.

5.2 Os “mercenários” no Cubatão

A extinção do antigo Regimento de Estrangeiros, por força da Lei de 24 de novembro de 1830 (Brasil, 1830 (b)), em seu 10º artigo, repercutiu na dispersão de alemães pelas províncias brasileiras. O escritor Afonso Schmidt descreve que seu bisavô havia servido naquele regimento. O fragmento seguinte constitui a página inicial de um de seus mais belos trabalhos:

Dissolvido em 1830, o batalhão de alemães que Schaeffer contratara na Europa para servirem Dom Pedro I, ficou assentado que se desse baixa a quatro infantes por dia. Os soldados que abandonavam o quartel da Praia Vermelha iam, pouco a pouco, se integrando na vida da população. Nem todos, porém, permaneceram no Rio de Janeiro. Muitos tomaram o caminho de Minas, do Espírito Santo ou de São Paulo. De um destes últimos posso falar com certo conhecimento. Chamava-se Geraldo Henrique Brunckenn, natural de Valdenburgo, na Silésia. Graças à sua permanência no Rio de Janeiro já falava com certo desembaraço a língua da terra. Não demorou muito em São Paulo e foi estabelecer-se em São Vicente. (Schmidt, *opus cit.*, p. 9)

Schmidt acrescenta que o bisavô, em 1836, arrendou terras na fazenda Cubatão de Cima, com engenho e canaviais, e dessa forma, seguiu com a esposa e a prole. Aproveitou os equipamentos já instalados e começou a fabricar aguardente e açúcar. O rancho de tropeiros que havia na propriedade era alugado para descanso.

Além do ascendente do escritor Afonso Schmidt, por essa mesma época, havia alemães trabalhando no Caminho do Cubatão. Em ofício destinado ao Presidente da Província, Venâncio José da Silva, o administrador Luiz Antônio da Costa Aguiar responde a alguns questionamentos sobre o comportamento e procedência dos estrangeiros. Na sequência, o fragmento destacado esclarece algumas dúvidas:

Há alguns mui poucos que se fazem entender com dificuldade em português, dizendo já terem servido nos Corpos Militares Estrangeiros do Rio de Janeiro: esta informação foi dada por um deles, que foi músico de um dos ditos Corpos, ao furriel de Permanentes, aqui destacado. (APESP, C992A, P1.D215. F424, F425, F426.)

O documento foi assinado em Cubatão, a 7 de abril de 1838 e, além de confirmar a participação de alguns como militares, destacava alguns pontos. As questões enviadas pelo Presidente da Província tinham base em relatos sobre polêmicas suscitadas pelos alemães. Alguns indivíduos eram considerados “turbulentos” e induziam os demais a cometerem distúrbios, inclusive contra os feitores encarregados de acompanhar a realização das tarefas diárias. Aliás, os comentários contrários a esse elemento estrangeiro, via de regra, levantavam questões relativas à disciplina.

5.3 *Hospes faber*

O termo “hospes”, que em tópico anterior já foi abordado, permite que a ele seja agregada a palavra “faber”, de origem latina e que possui alguns significados que correspondem a “engenhoso, artificioso” (Sousa, 1956). A mesma palavra, inclusive, pode designar “o oficial, o artífice, que trabalha em matéria dura” e aos profissionais que se enquadram nessa definição correspondem, por exemplo, o caldeireiro, o ferreiro, o carpinteiro, o serralheiro.

O operário que trabalha com a pedra, a madeira, o marfim, o ferro, dentre outros materiais, pode ser definido como “faber”, ou seja, o artífice que transforma a matéria bruta de forma hábil. A Província de São Paulo, ao promulgar legislação que definia recursos para fomentar a vinda de imigrantes, se torna uma “hospes faber”, ou seja, um território que hospeda, que recebe os estrangeiros trabalhadores.

Hipólito José da Costa, em sua incansável defesa pela imigração, observa essa perspectiva como a possibilidade real de modernização da estrutura brasileira. Em seus escritos, insistia que os estrangeiros tivessem autonomia para fundar suas próprias colônias. Mas o

principal da iniciativa estava na administração, pois todos seriam governados por uma câmara ou conselho formado pelos próprios (Costa, *opus cit.*, p. 240). Na visão de Costa, haveria a confluência das habilidades para o trabalho e para a política.

5.4 Os alemães pioneiros

A presença do elemento alemão na Província de São Paulo, e mais especificamente, no Caminho do Cubatão, se fez evidente logo após a construção do Aterrado. Há o registro de informações repassadas pelo administrador do Caminho do Cubatão, Antonio Mariano dos Santos, contidas em ofício enviado ao Vice-Presidente da Província de São Paulo, Manoel Joaquim d'Ornelas, no qual informava “que os Colonos Alemães, só três dias e meio trabalharam, retirando-se todos porque além do jornal se lhe não dava a meia pataca, ou ao menos o tostão diário para sustento”.

O administrador destacou que o trabalho dos imigrantes se percebia melhor acabado quando comparado com o dos “caboclos”, os trabalhadores nacionais. Frisa que em todas as situações os tratou de forma cordial, mas não houve mudança no comportamento. No entanto, algumas das mulheres considerariam permanecer naquele local, caso fossem repassadas porções de terras para se estabelecerem. Na sequência, o funcionário da estrada considerava que essa possibilidade seria um ganho para “a Vila de Santos, que só se compõe de obreiros, beneficiadores de açúcar e muitos raros lavradores, pelo que há sempre falta de víveres”. Arrematou declarando que o tostão repassado aos alemães seria bem empregado. O documento foi datado a 20 de dezembro de 1828, no “Registo do Cubatão”.

Na prática, os imigrantes estavam antecipando táticas de movimentos reivindicatórios. Ao não receberem o pagamento para o sustento diário, os alemães forçaram a diminuição dos turnos de trabalho e, dessa forma, se fazia necessário abrir um canal de negociações. Apesar da argumentação para que o grupo retornasse a seus postos, não houve mudança na postura.

O posicionamento dos imigrantes alemães inaugurou uma nova forma de abordagem nas relações de trabalho. Dessa maneira, a concordância inicial do administrador em conceder um aumento e solicitar autorização do Presidente da Província apontava que, sem dúvida, novas dinâmicas estavam se apresentando.

Em ofício destinado ao Bispo Manoel Joaquim Gonçalves de Andrade, então Vice-Presidente da Província de São Paulo, o encarregado da Intendência de Santos, Carlos Lorenzo, informou que fora procurado por quatro famílias alemãs, cujos responsáveis eram Henrique

From, Adão Cunen, Mathias Velling e José Smitt (APESP, C992A, P3, D33, F73). Estes trabalhavam “nos aterros do Caminho do Cubatão” e solicitavam terras na região. O autor do documento defendia que a reivindicação fosse atendida para aproveitar “as belas terras e povoar os sertões que presentemente servem de refúgio e quilombo de negros fugidos”. Assinado e datado em Santos, a 14 de maio de 1830.

As reivindicações diretas às autoridades competentes permitem ligar os alemães à proposta pensada décadas antes por Hipólito José da Costa. Os estrangeiros estavam agindo tendo ações políticas para suprir suas necessidades. A questão principal não está no resultado pragmático, mas no empenho em buscar soluções para seus pares.

5.5 Os alemães amparados pela legislação

A aprovação da legislação necessária para arregimentar estrangeiros foi o marco para que as autoridades intensificassem ações que modificaram, em pouco tempo, o cenário social do Caminho do Cubatão. O Presidente da Província se prontificou em tornar célere o processo. Em ofício ao Presidente da Assembleia Provincial, Manoel Joaquim do Amaral Gurgel, enviava com as devidas considerações, o pedido para que se autorizasse “engajar Colonos para serem empregados nas Estradas públicas”. O documento vai assinado por Joaquim Floriano de Toledo, Secretário de Governo, a 23 de fevereiro de 1836 (APESP, EOO293_CASSEM_36F).

Convém frisar que a publicação de legislação pertinente à imigração mudava consideravelmente o *status quo*. Os imigrantes anteriores foram engajados nos serviços do Caminho como trabalhadores livres. A base legal permitiu que os imigrantes fossem contratados e conduzidos, especificamente, dos portos europeus para atuarem na ligação entre São Paulo e Porto de Santos.

A resposta aos anseios provinciais foi quase imediata, pois a 19 de abril de 1836, o administrador do Caminho do Cubatão, José Joaquim da Luz, enviou ofício ao Coronel Bernardo José Pinto Gavião Peixoto, Presidente da Província, noticiando sobre trabalhadores estrangeiros. No documento esclarecia que havia sido informado pelo Coronel José Olinto de Carvalho e Silva de que seriam conduzidos para Cubatão cerca de quarenta e dois “Estrangeiros”, inclusive com filhos.

Na sequência, o administrador inquiriu se os ditos filhos receberiam porção completa de mantimento ou somente a metade do que os pais receberiam. Além disso, levantou dúvida quanto aos valores que receberiam por dia trabalhado, “pois ignoro as condições do

Contrato que fez o Exmo. Governo para poder por em execução” (APESP, C992A, P1, D69, F137).

O ritmo açodado que as ações se encadearam para a vinda dos imigrantes demonstrava o sentido de urgência que a Província de São Paulo destinou ao tema. O ofício levantou alguns pontos a serem considerados, já que aos trabalhadores estrangeiros havia sido prometido o pagamento da fêria diária e a alimentação, que vai designada como “ração”, na qual se incluem os filhos.

Além desses fatores, o administrador apontou a existência de um “Contrato” que, sem dúvida, consiste em informação de destaque, pois as relações trabalhistas indicavam, usualmente, o acordo verbal. Nesse sentido, o contrato físico e assinado formalizava as garantias, para ambas as partes, contestarem nos tribunais o não cumprimento de alguma cláusula. Esse tipo de novidade repercutia de forma decisiva para a modernização das tratativas laborais.

5.6 Nova gente, novos parâmetros

A chegada dos alemães foi ratificada através de ofício do mesmo administrador, José Joaquim da Luz, ao Presidente da Província a 24 de abril de 1836. No registro, o funcionário descreveu trechos a serem salientados:

Dou parte a V.Ex^a de haver chegado a este Cubatão os Estrangeiros que se esperavam, em nº de 41 inclusos filhos e mulheres tudo conforme com a Cópia do Contrato que V.Ex^a se dignou enviarme para o meu governo. E sendo avisados hoje para principiarem seus trabalhos de nenhum modo o quiseram fazer, alegando que o seu trato foi servirem na cidade, não neste lugar onde suas mulheres não podem lavar, engomar, padejar para com seus lucros lhes ajudar ao pagamento a que estão obrigados; e outras inúmeras coisas que não vem no dito Contrato, como camas, travesseiros, mantas, esteiras, pratos, talheres e toalhas; botica e professor; sacerdote para lhes administrar os Sacramentos; escolas para seus filhos. (APESP, C992A, P1, D70, F138)

O fragmento se apresenta repleto de detalhes apontados pelo administrador do Caminho do Cubatão. Em princípio, esclareceu que o número de alemães recém-chegados correspondia a quarenta e um indivíduos, contando com as mulheres e crianças. Agradece o envio da cópia do “Contrato” para se guiar no trato com os adventícios e, imediatamente, informou que o grupo se recusou a iniciar as atividades laborais.

A justificativa dos alemães se baseava de que “seu trato foi de servirem na cidade”, pois suas mulheres poderiam ajudar nas despesas ao oferecerem serviços nos cuidados domésticos. Essa alegação possuía consistência porque os ganhos das companheiras seriam

revertidos para pagamento dos encargos a que estavam sujeitos, provavelmente oriundos das passagens. Assim, a permanência do grupo no Caminho do Cubatão que, geograficamente, se situa entre São Paulo e a Vila de Santos, inviabilizava esse plano. O grupo tinha como objetivo trabalhar na cidade de São Paulo.

No entanto, algumas exigências referenciadas no documento evidenciam as particularidades, pois requeriam “camas, travesseiros, mantas, esteiras, pratos, talheres e toalhas”. Em vão, o administrador argumentara que tais itens não constavam no “Contrato”. Entretanto, para esse grupo de trabalhadores, não havia necessidade da referência contratual *ipsis literis*, pois se tratava de necessidades rudimentares a serem supridas.

Foram acrescidas, ainda, outros tópicos que adensaram a pauta reivindicatória ao incluírem “botica e professor”, “sacerdote” e “escola para os filhos”. Em apenas uma frase, os imigrantes informaram estarem carecidos de uma farmácia, uma escola e uma igreja. A saúde, a instrução e a religiosidade são citadas como instrumentos que ajudariam nos processos de adaptação dos alemães.

Essas reivindicações se revelam interessantes por contrastar com a comumente ideia de imigrantes do século XIX. As referências que são apresentadas, na maior parte, apontam o estrangeiro pobre, saído de um contexto de miséria devido às más colheitas ou a uma industrialização abrupta (Willems, 1980, p. 33).

O mínimo conforto exigido pelo adventício se mostra espantoso não apenas pelo detalhamento à roupa de cama, mas principalmente, ao cuidado expresso quanto à educação secular da prole e sua disposição em reivindicar sacerdote para conduzir os ofícios religiosos. Esse aspecto já promovera debates, pois desde o século XVIII, o fato de os alemães seguirem o protestantismo retardara os processos migratórios pensados pelas autoridades portuguesas (Corrêa, *opus cit.*, p. 4).

A própria argumentação do administrador em enfatizar a não existência desses itens formulados num contrato sugere, em princípio, uma extrapolação dos estrangeiros. No entanto, se os alemães já estavam habituados ao que pleiteavam nada mais natural do que reclamar o ordinário. O próprio direito consuetudinário se apoia nessa premissa. O Prof. Dr. Pedro Wagner Gonçalves pontuou que, durante defesa da presente tese, “os contratos dos ‘trabalhadores livres’ no Caminho de Cubatão eram feitos nas mesmas bases sociais do trabalho servil”.

O final do ofício demonstrou, de forma clara, a intenção dos alemães: “Debalde me esforcei a persuadi-los: mandei ler-lhes o seu Contrato; fiz-lhes as necessárias explicações; a nada absolutamente se moveram, tanto os homens, como as mulheres, e mesmo os adolescentes: o que queriam é ir para essa Cidade”.

O administrador não conseguiu demover os trabalhadores que, no primeiro dia de trabalho, se posicionam por um movimento que pleiteava melhores condições para o grupo. Há que se perceber a dimensão do fato, pois se tratava de greve instalada na Província de São Paulo, no século XIX e encabeçada por trabalhadores contratados na Europa. O quadro se torna mais complexo ao citar que homens, mulheres e adolescentes estavam engajados na paralisação. Esse fato estava repleto de inovações sociais e, por conseguinte, se mostrava mais difícil sua interpretação.

O termo “greve” normalmente está ligado às demandas trabalhistas hodiernas. No entanto, sua etimologia remonta à Paris do século XVIII. Naquela cidade havia a “Place de Grève”, a qual se localizava à margem do rio Sena. “Grève”, em francês, significa “margem, borda” (Ferreira, 2007, p. 110). Nesse local, os trabalhadores costumavam se reunir para protestar por melhores condições de vida.

A pauta reivindicatória dos alemães não pegou de surpresa o administrador dos trabalhos da estrada, mas o sistema trabalhista brasileiro. O grupo explicitou os itens pleiteados e manteve a firme decisão de não trabalhar. Essas ações não constavam no trato rotineiro entre empregador e empregados.

O posicionamento desses alemães impunha, à Província de São Paulo, abrir novas formas de comunicação e negociação. Os açorianos, apesar de serem em menor número, não se posicionaram de forma tão incisiva na defesa de seus direitos laborais. Os africanos, escravizados ou livres, se mantinham comedidos em todas as ações, pois sabiam as consequências danosas a que estariam sujeitos.

Não havia regramento social e jurídico definido para trabalhadores livres, estrangeiros, brancos que se opusessem às condições de trabalho. Essas ações coordenadas possuíram maior peso por inovar a forma de manifestação e por inaugurar, no contexto do Caminho do Cubatão, reivindicações coletivas.

5.6.1 As condições do “Contrato”

O contrato citado pelo administrador do Caminho do Cubatão, de forma presumível, se refere a um ofício assinado por Francisco Antonio de Sousa Queirós, Presidente da Província de São Paulo, para conhecimento e deliberação da Assembleia Provincial com data de 22 de fevereiro de 1836 (ALESP, 36.9.2).

No documento consta que José da Silva Machado buscava sócios para transportar imigrantes europeus até o Porto de Santos. O Governo Provincial considerou que a iniciativa coadunava com suas pretensões de contratação de mão de obra estrangeira e anuiu em participar da empreitada. Explicitava que a Província investiria 8.000\$000 de réis ou arcaria com as despesas necessárias para a vinda de “100 Colonos”.

Havia, no entanto, advertências a serem observadas. A contratação deveria ocorrer “por escrito” e seria conveniente “que se obriguem uns pelos outros em lotes ao menos de 3, ou 4, e que fossem homens capazes do serviço de estrada, só se admitindo crianças e mulheres os que forem filhos”.

O Governo Provincial, dessa forma, se antecipava nas questões jurídicas, ao exigir comprovante documental do trato entre as partes. A exigência de que os estrangeiros se responsabilizassem uns pelos outros convinha para evitar elementos isolados que, possivelmente, podiam abandonar os trabalhos com mais facilidade. Obviamente que a concordância para a presença de crianças e mulheres estava relacionada, unicamente, como fator de fixação da mão de obra masculina.

Anexo ao ofício havia outro documento, no qual se apresentava quatro condições necessárias para o engajamento de imigrantes. A primeira explicitava que “os Colonos obrigam-se a pagar ao Governo em serviço de Estradas as despesas de seu transporte por ele adiantadas com o juro legal respectivo”. O vínculo seria estipulado em três anos com direito a pagamento conforme ao dos trabalhadores “livres do País empregados em igual, ou semelhante serviço”.

A segunda cláusula indicava que o Governo se obrigava a respeitar o acordo e, também de conservar os trabalhadores, no mesmo serviço, por um prazo adicional de dois anos, caso houvesse interesse. A terceira, na mesma linha, informava que o Governo estaria atento à segurança dos estrangeiros no que dizia respeito à liberdade civil, religiosa e de propriedade.

A quarta cláusula, a última do contrato, fazia referência à solicitação do Governo Provincial de cento e cinquenta mil braças quadradas de terras devolutas. Os terrenos seriam entregues a todo o imigrante que desejasse se estabelecer como agricultor.

No entanto, em ato contínuo, o parágrafo seguinte esclarece que o Governo não se obrigava a cumprir esta última vantagem, mas confiava na “boa disposição da Assembleia Provincial a tal respeito manifestada, que elas serão concedidas”. O documento foi firmado em São Paulo, no dia 29 de agosto de 1835.

Os destaques nas condições de engajamento apontavam para a expressa condição de que fossem contratados através de documento escrito, além da corresponsabilidade social e que pagassem as passagens trabalhando em serviços nas estradas da Província. As regras para

o engajamento de estrangeiros, a partir de 1835, começam a fazer parte das tratativas entre as partes interessadas. Esses cuidados pressupunham que o Governo Provincial se resguardava para minimizar quaisquer ônus em decorrência da empreitada.

5.7 Nova gente, novo caminho

As dificuldades adaptativas dos alemães eram consideradas normais para as autoridades e mesmo suas reivindicações fora das convenções. Considerava-se parte do processo imigratório. Na verdade, a presença de estrangeiros numa obra viária tão importante demonstrava a capacidade da Província de São Paulo em atrair gente nova, estrangeira e, o que não pode ser esquecido, que atendessem às expectativas para “o melhoramento phisico da espécie, pelos casamentos de pessoas de differentes paizes” (Costa, *opus cit.*, p. 238).

As contratações esporádicas de trabalhadores, na década de 1820 e mesmo as que envolviam o engajamento, no início da década seguinte, haviam alcançado alguns resultados que incluíam a reposição de mão de obra e, dessa forma, diminuir a contratação de escravizados. No entanto, o número de estrangeiros se fazia insuficiente, pois as autoridades provinciais vislumbravam a possibilidade de uma quantidade maior de engajados em portos da Europa. Diante dessas expectativas, a única forma de as concretizar seria tornar a Província de São Paulo a principal, excetuando o Rio de Janeiro, porta de entrada de imigrantes do Brasil.

O relatório produzido por Joaquim Floriano de Toledo (Azevedo Marques, *opus cit.*, p. 44), secretário do Governo Provincial, e enviado a José Manoel da Fonseca, Presidente da Assembleia Provincial de São Paulo, datado a 3 de fevereiro de 1838, permite que se compreenda o processo para vinda de imigrantes (APESP, E00293_CASSEM_102V, 103F).

A narrativa principia citando que o Presidente da Província havia se referido na abertura de trabalhos da Assembleia Legislativa, de forma sucinta, sobre a possibilidade de construção de uma nova Estrada na Serra de Santos. As informações coligidas, portanto, visavam esclarecer o corpo legislativo e, dessa forma, ter o devido respaldo para sua execução.

O secretário governamental afirmou que um caminho, na Serra do Mar, havia sido aberto e limpo pelo Capitão Francisco Mariano Galvão Bueno. Na sequência, o Presidente Provincial determinou que o “hábil Major de Engenheiros João Bloem” assumisse as explorações. Este, após estudos na região, informou “não encontrar embaraço algum na factura de uma boa Estrada para carros, que se poderia concluir em cinco anos, e com a despesa de duzentos contos de réis, empregando-se trabalhadores Estrangeiros”.

Segundo o documento, João Bloem não apenas definiu o traçado do novo caminho, mas apontou o custo do empreendimento e a duração. No entanto, há que se observar que o princípio para a defesa de mão de obra estrangeira havia partido de um parecer técnico. Não se tratava de uma escolha pessoal do Presidente da Província.

No intuito de dirimir dúvidas, o Governo Provincial nomeou comissão de trabalhos encabeçada pelo Marechal Daniel Pedro Muller. A comissão ficou encarregada de averiguar os planos apresentados por João Bloem. A única ressalva constatada foi quanto ao declive sugerido inicialmente.

Na sequência, houve ponderações quanto à inexistência de trabalhadores capacitados para a manutenção das estradas. Frisou, ainda, que o Governo Provincial estava autorizado legalmente a contratar engenheiros e trabalhadores para a obra e, devido a isso, “espera que o Governo sairá deste embaraço logo que chegarem as duas Companhias de trabalhadores, visto que uma, com o Engenheiro Civil, ou primeiro Mestre de Estradas, será empregada na abertura da nova Estrada da Serra [...]”. A outra companhia de trabalhadores estrangeiros poderia ser utilizada na mesma obra da Serra ou outras estradas da Província.

O último parágrafo informava que fora posto à disposição do Major João Bloem a quantia de 29:411\$601 réis a serem utilizados como descrito a seguir:

[...] para ser empregada não só nas despesas necessárias ao engajamento, e mais arranjos dos Colonos ou trabalhadores, como na compra de máquinas, alguns instrumentos Matemáticos, carros, ferramentas, e outros utensílios indispensáveis para o trabalho daquela, e outras Estradas importantes da Província.

O final do relatório não deixa dúvidas quanto ao emprego de esforços e valores para engajar trabalhadores estrangeiros. No conjunto, João Bloem ficara responsável pelo recrutamento da mão de obra qualificada, mas também pela aquisição de utensílios que otimizassem a execução da estrada.

As especificidades das ordens dadas ao Major João Bloem, no entanto, podem ser observadas em relatório anual enviado à Assembleia Provincial. Gavião Peixoto, Presidente da Província, informava o seguinte:

Convencido, portanto, da utilidade desta importante obra, julguei conveniente fazer todas as disposições preparatórias para emprehendel-a, e sendo das mais essenciaes ter quem a dirija, officiaes do officio, machinas, instrumentos, trabalhadores e accessorios, mandei engajar na Europa por 5 annos, um engenheiro, ou primeiro mestre de estradas, um segundo, 8 pedreiros, 4 canteiros, 6 calçadores de estrada, 6 ferreiros e 3 carpinteiros próprios para a

factura e concerto de carros, utensílios e ferramentas, que se devam empregar em semelhante serviço. E 100 trabalhadores e dois mestres, para também serem empregados naquella ou em outras quaesquer obras ou estradas da província, com as condições constantes das instrucções, que dei ao dito major Bloem [...] (Egas, 1926, p. 70)

A quantidade de trabalhadores a ser arregimenta, além do volume de recursos expressava a disposição da Província de São Paulo em concretizar o plano. A fim de comparação, no ano de 1826, foram gastos 24:758\$116 réis com a construção do Aterrado que ligava Cubatão a Santos (APESP. C992A, P02, D115, F210). A obra pode ser considerada a principal iniciativa governamental, durante a década de 1820, no sentido de maximizar a utilização da estrada.

O mesmo princípio se observa com o projeto para contratação de imigrantes para atuarem na via de comunicação. Governo Paulista havia disponibilizado, aproximadamente, trinta contos de réis. A vinda dos trabalhadores estrangeiros, apenas no transporte e aprestos, consistia na ação mais significativa realizada no Caminho do Cubatão na década de 1830.

A realização do Aterrado proporcionara uma atualização logística, principalmente ao extinguir o período de espera ocasionado pelo transbordo das mercadorias ao utilizarem o rio Cubatão. A operação de arregimentação de trabalhadores, na Europa, equivalia a uma clara tentativa de adequar o Caminho com trabalhadores livres. Além disso, abria possibilidades para que a Província de São Paulo fosse conhecida por empregar imigrantes em suas obras públicas. No limite das expectativas governamentais, esses trabalhadores funcionariam como uma propaganda eloquente para que outros trilhassem o mesmo caminho.

5.7.1 “Confiando, como muito confia”

A decisão da Província de São Paulo em buscar imigrantes europeus para trabalharem nas estradas públicas estava definida. O nome que se destacou para a missão fora João Bloem. Este personagem possuía trânsito junto às esferas de poder da Província, pois desde 1835 já respondia como diretor na Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em Sorocaba (Santos, 2017, p. 131).

A Assembleia Provincial fora notificada, no início de 1838, sobre as resoluções produzidas pelo Presidente da Província. No entanto, o ator principal da trama recebera instruções diretas sobre o tema desde o ano anterior. As ordens expressas para contratar trabalhadores estavam direcionadas ao “Sr. Major do Corpo de Engenheiros João Bloem,

incumbido de efetuar na Europa por conta do Governo da referida Província” (ALESP, IO 39.12.5).

No documento contendo as ordens foram registrados nove artigos e, sem dúvida, a complexidade da missão se observa desde o artigo primeiro. Neste, há declaração de que se deve engajar uma “Companhia para construir a Estrada da Serra de Santos”. Na sequência textual são citadas as funções que serão contratadas, conforme descrito por Eugenio Egas (*opus cit*).

A diferença consistia na indicação dos valores que cada um receberia. Assim, um engenheiro ou mestre de estradas teria um ganho mensal de dois contos de réis. Um segundo mestre, que trabalhasse supervisionando pessoalmente os operários, estava apto a receber oitocentos mil réis. Os pedreiros, canteiros, calçadores de estradas, ferreiros e carpinteiros estavam cotados a oitocentos réis diários. Além disso, os profissionais teriam direito à alimentação ou cento e quarenta réis diários. No tocante aos cem trabalhadores, no entanto, estes deveriam ser “sisudos”, ou seja, de compleição física avantajada e teriam direito a quatrocentos réis diários, além do fornecimento da alimentação.

O segundo artigo define que os trabalhadores serão alojados em “quartel limpo e decente”. Ressalta, também, que os trabalhadores “que tiverem bom comportamento, querendo estabelecer-se em agricultura, o Governo promete pedir ao Poder competente autorização para lhes ser dada uma porção de terras”.

O terceiro artigo indica que o engajamento teria duração de cinco anos. O Governo poderia exigir que continuassem a trabalhar por mais um ano, caso a Estrada da Serra não fosse concluída no prazo determinado.

O quarto artigo dá plenos poderes para que João Bloem estipulasse as condições que deveriam ser impostas aos engajados. Essas normas deveriam ser eficazes para que os trabalhadores cumprissem o acordo firmado.

O artigo quinto, no entanto, não trata de uma condição a ser observada pelos estrangeiros. De fato, autoriza João Bloem a contratar “mais cem trabalhadores e dois segundos Mestres” a serem empregados na mesma estrada ou em outras da Província.

O sexto artigo permite a compra dos utensílios necessários para o bom andamento das obras nas estradas. A única ressalva, porém, pontuava que o material adquirido não tivesse similar produzido no Brasil.

O sétimo artigo orienta que todos os engajados, além dos utensílios adquiridos, deveriam ser desembarcados no Porto de Santos. Caso ocorresse a necessidade de a embarcação

fazer escala no Rio de Janeiro, o mesmo navio deveria rumar para Santos, independentemente dos custos adicionais. O último artigo possui fragmento que se faz necessário destacar:

Confiando, como muito confia, o Governo da Província de S. Paulo, do Sr. Major João Bloem o bom desempenho desta importante Comissão, esperando que há de fazer a melhor escolha possível, tanto das pessoas, como das cousas, e com a maior economia na despesa compatível com o bem que se quer, autorizando-o para contratar o engajamento, compra, e remessa de que acima se faz menção.

A parte final do artigo esclarece que João Bloem poderia modificar, caso houvesse necessidade, as determinações definidas no documento. Bernardo José Pinto Gavião Peixoto, Presidente da Província, assinou e datou em 29 de agosto de 1837.

As condições apresentadas pela Província de São Paulo para engajar trabalhadores estrangeiros apresentavam itens a serem considerados. No tocante aos salários dos contratados e o tempo de engajamento não havia muitas dúvidas. No entanto, o artigo segundo evidencia o velho subterfúgio em prometer concessão de terras. Essa argumentação, sabidamente, repercutia nos interessados na imigração. A posse da terra sempre fora objetivo maior dos estrangeiros (Ribeiro, *opus cit.*, p. 15).

Os poderes facultados ao Major João Bloem, face ao exposto, o habilitava a contratar duas companhias de trabalhadores. Estava incumbido de selecionar os que atuariam na feitura direta da estrada, além dos elementos mais graduados estarem sob sua supervisão. Somava-se a tarefas tão árduas, a aquisição de ferramentas e maquinários atinentes aos trabalhos. A incumbência se mostrava hercúlea, pois envolvia a contratação de aproximadamente duas centenas de estrangeiros, não contando as mulheres e crianças.

Apesar da magnitude do projeto, o artigo final demonstra a plena confiança depositada nesse militar para executar as ordens provinciais. Em síntese, o Major Bloem se dirigia à Europa como representante plenipotenciário da Província de São Paulo. A Assembleia Provincial foi informada sobre os planos de contratação de mão de obra imigrante no início de 1838. Após o cumprimento dessa formalidade, o militar estava liberado para cumprir a missão.

5.8 A Companhia Alemã da Serra do Cubatão

Os resultados da empreitada encabeçada por João Bloem foram admiráveis. A “Companhia Alemã” se tornara uma realidade (Baldin, p. 60, 2012). O militar conseguiu arregimentar número considerável de imigrantes. A façanha requer abordagem pausada, pois

são vários aspectos a serem considerados. Dessa forma, se faz conveniente que o nome dos engajados seja reproduzido (ANEXO 1).

O documento intitulado “Relação dos Indivíduos engajados para os trabalhos da Serra do Cubatão, Profissões, Vencimentos, e para que fim engajados” foi produzido por João Bloem e enviado para o Governo Provincial. O local de sua produção foi a “Fábrica de ferro de S. João do Ypanema” com data de 29 de novembro de 1838. O emitente se intitulava “Major do Corpo de Engenheiros e Diretor da F^a do Ypanema” (ALESP, IO 39.12.).

Na relação consta o nome de cento e setenta e um imigrantes, os ofícios em que se empregavam em seu local de origem, as funções que exerceriam como contratados, os salários anuais e a diária a que teriam direito. Além disso, constam as possíveis gratificações e os adiantamentos realizados.

Algo a se observar são os ofícios a que estavam acostumados a lidar. As intenções governamentais, desde o princípio, frisavam que os imigrantes eram necessários por serem peritos na construção de estradas. O quadro a seguir permite compreender melhor, de forma quantitativa, o grupo arregimentado em suas habilidades laborais.

Proporção de profissionais engajados na Companhia Alemã do Cubatão⁴²		
Profissão	Quantidade engajada	%
Jornaleiro	40	23,39
Agricultor	21	12,28
Pedreiro	14	8,18
Sapateiro	14	8,18
Carpinteiro	12	7,01
Mineiro	10	5,84
Carreiro	09	5,26
Alfaiate	06	3,50
Carniceiro	04	2,33
Encadernador	03	1,75
Torneiro	“	“
Limpador de chaminé	02	1,16
Tecelão	“	“
Seleiro	“	“
Barbeiro	“	“
Padeiro	“	“
Mestre de vidros	“	“
Mestre de estrada	“	“
Forja	”	“

⁴² Quadro elaborado pelo autor da presente tese, conforme dados apontados no documento: ALESP. IO 39.12.

Diretor	01	0,58
Ajudante do diretor	“	“
Carroneiro	“	“
Ferreiro de fornos	“	“
Serralheiro	“	“
Calceteiro	”	“
Cortador de pedra	“	“
Ferreiro e serralheiro	“	“
Ferreiro	“	“
Jardineiro	“	“
Guarda de matas	“	“
Caldeireiro	“	“
Trabalhador de estrada	“	“
Fabricante de cerveja	“	“
Fabricante de amarelo	“	“
Charuteiro	“	“
Relojoeiro	“	“
Fabricante de luvas	“	“
Cavalheiro	“	“
Gadeiro	“	“
Moleiro	“	“
Curtidor	“	“
Tintureiro	“	“

A diversidade de profissões indicadas pelos imigrantes se fazia inquestionável. Essa particularidade permitiu o enriquecimento social, cultural e econômico da sociedade que recebia aos estrangeiros (Holanda, 1962, p.11). Apesar desse ganho qualitativo no aspecto de mão de obra, no caso do Caminho do Cubatão, o maior número de trabalhadores na mesma função foi o de “jornaleiro” contando com quarenta indivíduos. Várias funções tiveram apenas um indivíduo como representante. Dentre essas, chama atenção o “cortador de pedra” e o “trabalhador de estrada”, pois eram peças vitais para as obras pelos quais foram contratados.

Perceptível se torna, diante dessas informações, que o grupo se constituía de elementos cujo trabalho estava mais voltado para atividades citadinas. O número de “sapateiros”, por sua vez, exemplifica que o processo de engajamento apresentava dificuldades em agregar elementos habituados às rotinas de construção de um complexo viário.

Apesar dessas questões técnicas, o feito realizado por João Bloem merece reconhecimento por seu ineditismo na Província de São Paulo. Além disso, comprova documentalmente que levava a cabo a ordem de cooptar imigrantes. Os contratos eram assinados individualmente e continham, em seu início, a seguinte descrição:

O abaixo assignado Sargento-Mor do Imperial Corpo de Engenheiros do Imperio (sic) do Brazil Director das Fabricas de ferro de S. João do Ypanema, Authorizado por Sua Excelenzia o Senhor Precidente da Provincia de S. Paulo contracto com Juli Heinrich 18 annos de Tapia Prussia [...] (ALESP, IO39.12.4.)

O contrato era apresentado impresso com versões em português e alemão. Constavam condições que indicavam o período de cinco anos de engajamento, o cumprimento de ordens providas das chefias, o valor de 400 ou 500 réis por cada jornada diária. Além disso, informava que o trabalhador possuía o direito de “quartel, limpo e sadio” para acomodação e elegia o décimo quarto dia de cada mês para recebimento do salário. O sétimo item das condições, no entanto, requer atenção, pois prometia “huma porção de terras” aos que se destacassem nos trabalhos. A possibilidade de aquisição de terras sempre servia como chamariz.

As últimas cláusulas faziam menção à possibilidade de adiantamento, ao direito de atendimento médico e, caso fosse vantajoso para ambas as partes, o salário poderia ser substituído pela empreitada. Ao final do documento há esclarecimento que seriam produzidas duas cópias. Julius Heinrici assinou em Bremen, aos 28 de junho de 1838. Essa informação explicita a origem de alguns imigrantes.

O contrato, além da assinatura do engajado, possui a firma de João Bloem sob a identificação “der Major”. Na sequência, de próprio punho, este signatário anota as características fenotípicas do contratado como, dentre outros, cor do cabelo e olhos, altura, formatos da boca e testa (ANEXO 2).

O nome de Julius Heinrici, o qual consta na lista dos cento e setenta e um trabalhadores, foi grafado como “Julio Henrici” e recebeu o número setenta e oito. Esse procedimento de aporuguesar os nomes dos imigrantes se percebe recorrente no documento. A prática se dava para, principalmente, facilitar a locução dos prenomes e sobrenomes estrangeiros. Além disso, concorria para que os recém-chegados atenuassem sentimentos antipáticos à sua presença.

Há, entretanto, outro aspecto que deve ser observado ao se compulsar este contrato individualizado. Em seu teor consta que “o regulamento Policia será quazi com aquelles do Senhor Major Pfeil observados na construcção da estrada arteficial do Wessel e Munster”. O trecho informa uma das fontes inspiradoras para as normas de conduta que deveriam servir como orientação pelos imigrantes. Essas regras, aliás, merecem destaque no próximo tópico.

5.8.1 “Sob meu punho” e outros documentos

O responsável pelos engajados, João Bloem, elaborou um conjunto de regras que deveria ser observado pela parte contratada. Esse documento se destaca por definir as atitudes e procedimentos salutareos dos trabalhadores. O intitulado “Regulamento Policial para os

trabalhadores na estrada do Cubatão Província de São Paulo” possui dezessete artigos e aborda aspectos que repercutiram no dia a dia dos imigrantes.

O termo “policial” provém da palavra latina “politia” e corresponde à “organização política, governo, administração” (Faria, *opus cit*). Bluteau, no entanto, expande essa perspectiva ao designar como “a boa ordem que se observa, e as leys que a prudência estabeleceu para a sociedade humana nas Cidades, Republicas”. Na sequência, o autor aponta que há polícia no trato, na conversação e no procedimento. O termo possui ampla aplicação, ao ponto de ser utilizado, também, na “boa graça nas acções, gestos do corpo” e, também, pode ser entendido como asseio, limpeza e alinhamento (Bluteau, *opus cit*). Nessas circunstâncias, um regulamento policial se reveste de maior envergadura por definir formas aceitáveis de procedimento em detalhes.

No geral, os dezessete artigos do “Regulamento Policial” (ALESP, 39.24.3) delimitam a atuação dos engajados. Dentre os artigos há quatro que dizem respeito aos direitos dos trabalhadores, os quais são o primeiro, o oitavo, o décimo primeiro e o décimo segundo.

O início do documento regulador expressa que “o abaixo assinado tem o direito de escolher”, dentre os trabalhadores, um que se distinga para ser o mestre da seção ou feitor. O artigo beneficiário seguinte, o 8º, afirma que todos os salários estipulados em contrato serão pagos “com a mais religiosa exatidão”. O seguinte artigo favorável, o 11º, coloca que os mestres de seção empregados em serviços específicos receberão cem réis de gratificação. E, o 12º, afirma que as seções que sobressaírem nos serviços terão direito aos trabalhos mais leves.

Excetuando os quatro artigos citados, os demais primam por uma veemente postura disciplinadora. O artigo 2º inicia com “o mestre tem a obrigação” de manter a tranquilidade e sobriedade dos engajados, além de denunciar os desordeiros. O artigo 3º esclarece que uma seção será extinta se for repreendida duas vezes, além de punir os trabalhadores com perda equivalente a três dias.

Os demais artigos seguem o mesmo tom. Há, por exemplo, substituição por inabilidade no trabalho, sanção por embriaguez, tentativa de fraude, ingerência na estipulação dos serviços e abandono de serviço. Os corretivos são extensivos às próprias mulheres dos mestres de seção, pois não poderiam atuar como vivandeiras.

Essas regras severas apontam para uma regulação custodiada, pois os trabalhadores deveriam se enquadrar em vários níveis de exigências. Após a estipulação dos artigos, o autor indica que, em sua ausência, o “Sr. Diretor da Estrada C A Bresser” porá em execução o regulamento policial. O documento finaliza com a seguinte expressão: “Dado debaixo do meu punho a bordo da Clementina. 18 de Outubro de 1838. João Bloem” (ANEXO 3). A produção

do “Regulamento Policial” ocorreu durante o retorno de Bloem de sua incursão. A severidade das normas contrastava com a ausência de mecanismos mínimos para contestação ou para conversação.

Além da arregimentação de trabalhadores, o responsável estava incumbido de adquirir ferramentas. O documento intitulado “Ferramenta e utensílios para a factura de Estradas artificiais, entregues ao Director dos Trabalhos C.A. Bresser, no Cubatão” (ALESP, IO39.12.7.) esclarece que a tarefa foi realizada com sucesso. Os utensílios adquiridos são descritos de forma pormenorizada e possuem informações acessórias como modelo, quantidade e o respectivo peso prussiano (ANEXO 4). A compra de material a ser utilizado no Caminho do Cubatão permite que se entenda como economia, por agregar tecnologia não disponível no mercado nacional.

O empenho de João Bloem impressiona pelos resultados apresentados. Acrescente-se que, além dos serviços descritos, se encarregou de adquirir mantimentos para a viagem de retorno. O comprovante vai intitulado “Mantimento que se comprou pelo preço de Bremen, da sóbra que ficava conforme o ajuste com o Proprietario do Navio Clementine” (ALESP, IO39.12.6.).

O título do documento traz informações preciosas. Nesse sentido indica a região de aquisição das mercadorias e a existência de um acordo prévio entre o Major Bloem e o armador. Inclusive há reiteração do nome da embarcação responsável pelo transporte, o “Navio Clementine” (ANEXO 5).

Analizadas de forma criteriosa, as incumbências direcionadas a João Bloem foram executadas com esmero. Este produziu documentos que refletem a celeridade com que a vinda de estrangeiros se fazia necessária. O engajamento e a aquisição de materiais para os trabalhos ocorreram num período estimado em doze meses. À Província de São Paulo urgia a contratação de estrangeiros para as obras públicas.

5.8.2 O diretor do Caminho do Cubatão

O primeiro nome relacionado na lista dos engajados se refere a Carlos Bresser, cuja função especificada era a de diretor da estrada. Nascido como Karl Abraham Bresser (1804-1850), na cidade de “Krefeld”, possuía boas referências. Assim, o prefeito de sua cidade natal enviou carta a “Johann Bloem” e destacou as qualidades de Bresser no seguinte fragmento:

O geômetra 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. (Bresser; Unzelte, 2003, p. 35)

A demonstração de consideração expressada pelo prefeito demonstrava que sua atuação como profissional e cidadão era respeitada. O mesmo princípio pode ser observado no contrato exclusivo assinado por Bresser. O documento principia declarando que “o abaixo assignado obriga-se pelo espaço de cinco annos consecutivos a projectar a construção da estrada do Cubatão na Provincia de São Paulo, Imperio do Brasil [...]” (ALESP, IO39.12.3.).

No entanto, as obrigações do diretor da estrada eram bem mais abrangentes, pois incluía avaliação das despesas, a direção dos trabalhos, a execução de construção de engenhos de serrar, olarias, casas de morar “e quaisquer outros edifícios na dita estrada”.

O documento vai assinado por Carlos Bresser, na cidade de Crefeld, no dia 19 de junho de 1838. Entretanto, há uma versão desse contrato que indica que o local de assinatura foi a cidade de Bremen, em 1º de agosto de 1838 (Bresser; Unzelte, *opus cit.*, p. 38). As cláusulas contratuais previam aluguel de casa para a família, assistência financeira caso o contratado falecesse, além de propiciar o retorno da família em caso de sinistro. Bresser inaugurou uma forma de contratação, no contexto do Caminho do Cubatão, que incluía atrativos e regalias.

A permanência de Carlos Bresser na Província de São Paulo sugere uma vida laboral profícua. Houve contratos renovados e a participação direta na reconfiguração da paisagem urbana da Província de São Paulo, o que pode ser observado no fragmento:

A vida de Bresser foi praticamente inteira devotada aos trabalhos de melhoria da capital e de seus arredores. Encarregou-se e executou obras de grande monta como a estrada de Cubatão e o alinhamento e a canalização do rio Tamanduateí suprimindo uma imensa parte de sua várzea original que, aterrada, deu origem a bairros e ruas como a 25 de Março (Siriani, *opus cit.*, p. 113).

O desempenho de Carlos Bresser foi reconhecido, também, pelos dirigentes provinciais. No ano de 1843 deu início às tratativas para a renovação do contrato de trabalho. Há um conjunto de documentos que comprova que a Secretaria Provincial enviou pedido à Assembleia Provincial para decidir sobre o tema (ALESP, CF43.85.1, IO44.20.1, IO44.20.2,

IO44.20.3, IO44.20.4, IO44.20.5). O resultado foi a publicação da Lei Provincial nº 33, de 9 de março de 1844, na qual consta autorização para a renovação contratual de prestação de serviço do “Engenheiro civil C. A. Bresser” (São Paulo, 1844).

5.9 O reconhecimento do terreno

A Província de São Paulo havia se empenhado para que fosse possível observar estrangeiros trabalhando nas principais estradas. Esse desiderato possuía retrospecto já há alguns anos com a vinda espontânea do elemento teuto. A própria façanha de João Bloem, num curto espaço de tempo, se verificou notável. A Companhia Alemã se tornara realidade.

Os engajados principiaram os trabalhos no Caminho do Cubatão, provavelmente, em novembro de 1838. A Companhia Alemã era a responsável direta pela construção e manutenção da nova estrada. À frente da lida estava o Diretor Carlos Abraão Bresser, sobre o qual estava a responsabilidade de conduzir perto de duas centenas de trabalhadores, sem contar as famílias.

O desiderato proposto pelas autoridades provinciais se tornou tangível de forma célere. Contudo, havia um elemento que não fora calculado, qual seja a facilidade com que os imigrantes tinham na arte da vindicação. Os recém-chegados não se sentiam incomodados em reivindicar direitos e benefícios perante todo tipo de autoridades. Esse procedimento de cobrança ostensiva, em várias oportunidades, deixara os dirigentes sem reação.

As demandas por melhores condições de trabalho produziram, nas autoridades da Província de São Paulo, uma sensação de estranhamento. Dessa forma, a fim de estabelecer uma dinâmica necessária para interpretar os posicionamentos dos adventícios, o Presidente da Província, Venâncio José Silva, enviou ofício a Luiz Antonio da Costa Aguiar, Inspetor de Cubatão, dúvidas acumuladas. No documento são apresentadas questões sobre o procedimento dos estrangeiros. A resposta foi enviada em 7 de dezembro de 1838, conforme o fragmento:

Tenho presente a Portaria de V. Ex^a de 3 do corrente, em que me ordena informar, primeiro: se os Alemães que se acham empregados nos trabalhos do Cubatão são assíduos nos trabalhos, ou se são vadios; e se dão todos à embriaguez; segundo, se falam o português, e se já estiveram no Brasil, e em qual época e lugar; terceiro, qual o serviço em que se empregam, e se são hábeis em seus ofícios; quarto, finalmente tudo quanto possa colher sobre suas condutas e préstimos. (APESP, C992A, P3, D215, F424, F425.)

O inspetor do Caminho do Cubatão buscou informar em caráter de urgência, incluindo detalhamento nas perguntas de maior complexidade. Ao responder à primeira questão frisou que eram assíduos em suas obrigações, tanto quanto possível devido às “imensas chuvas”. Concordou que havia “vadios” no grupo e que, estes, se embriagavam no período noturno e nos dias santos.

Na segunda resposta explicou que havia apenas alguns que se faziam entender “com dificuldade em português”. Dominavam melhor o idioma nacional por terem servido nos Corpos Militares Estrangeiros, no Rio de Janeiro.

Ao terceiro esclarecimento referiu que atuavam “na construção do Rancho; no destroncamento do terreno; na extração de pedra para a Estrada; na ferraria; na factura de carvão; e na condução de telhas para o mesmo Rancho”. Esse rancho foi registrado no detalhe do mapa nº 5 e estava localizado à beira da estrada.

A derradeira questão necessitou de maior detalhamento, pois dizia respeito à conduta dos imigrantes. O responsável pelas informações não mediu palavras e declarou: “Entre estes homens há alguns que devem ser imediatamente tirados daqui; porque, não só são muito turbulentos, como porque induzem aos mais a cometerem distúrbios”.

Na continuidade das informações, o Administrador relatou que até aquela data os alemães não haviam praticado atos violentos contra os habitantes da povoação. No entanto, “o Mestre de Estradas tem sido por várias vezes atacado, ameaçando-se-lhe à vida”. O funcionário fora salvo pela intervenção da “pequena força militar” para restabelecer a ordem no lugar.

Ao final do documento, há solicitação para que o efetivo no quartel fosse elevado a vinte militares e que viessem devidamente fardados. Enfatizou que os alemães não se intimidavam com a presença dos poucos militares que serviam e previa que não havia obstáculos que o impedissem de praticar qualquer ato extremado. O parágrafo final aponta para uma situação preocupante:

Em fim, Exmo. Sr., é preciso fazer-se sentir a estes homens que há meios de repressão a sua ousadia. O Mestre tem receio de castigar a um para não ser esmagado pela multidão; e ele mesmo, que presumo subirá breve à presença de V. Ex^a melhor esclarecerá o que tem havido.

Os questionamentos remetidos pela autoridade maior da Província de São Paulo revelam, em princípio, uma possível desinteligência no trato com o elemento estrangeiro. As autoridades buscavam respostas que colaborassem para melhorar a interlocução. Afinal, os imigrantes não foram contratados de forma isolada, mas engajados como uma companhia. No

entanto, essa prática perpetuava o problema básico, pois os alemães continuavam a estranhar os hábitos e costumes de uma sociedade que os empregara.

As três primeiras respostas foram claras, objetivas. A última, no entanto, apresentou desdobramentos. Não houve, por parte do administrador, a mínima hesitação em declarar a necessidade de demitir sumariamente alguns elementos. A conjuntura se tornava preocupante ao informar que o chefe de serviço estava sendo ameaçado e, em várias oportunidades, necessitou da intervenção do corpo militar. Pesava, ademais, a proteção natural do grupo, pois se um membro fosse penalizado, os companheiros reagiriam de forma violenta. As explicações foram esclarecedoras para se interpretar que a comunidade estrangeira defendia seus posicionamentos com veemência. Inclusive, se fosse necessário, com utilização da força.

As ações, os posicionamentos, as reivindicações, as greves, as insurgências, as “irrisões” efetivadas pelos alemães constituíram repertório novo que, invariavelmente, fazia com que as autoridades não possuíssem respostas imediatas. Esse conjunto de regras sociais que valorizava o coletivo era um enigma para o Governo Provincial. Este buscava tomar ciência em como lidar com cada situação.

A solidariedade expressa pelos alemães produzia, além da segurança, o entendimento como “corpus”, palavra latina que significa, dentre outros sentidos, “povo” e “nação” (Faria, *opus cit.*). O fato de estarem distantes da terra natal gerava solidariedade. Nessa abordagem, Evanice Ribeiro apresenta exemplo consistente, quando se refere a alemães e irlandeses engajados nos Batalhões Estrangeiros, no século XIX, no Rio de Janeiro:

[...] um soldado alemão, por uma pequena falta de disciplina, foi condenado a levar 250 chibatadas. Mesmo sem haver um bom relacionamento entre irlandeses e alemães, uns sessenta irlandeses correram para ajudar aos alemães. O condenado foi liberto e o tumulto generalizado tomou conta da cidade. (Ribeiro, *opus cit.*, p. 112)

O receio de uma revolta provocada pelos alemães que trabalhavam no Caminho do Cubatão se apresentava como real possibilidade. O pedido para aumento do número de militares demonstrava a delicadeza da situação. As autoridades locais estavam numa encruzilhada, pois as ações contra os elementos que provocavam distúrbios gerariam, sem dúvida, tensionamentos com o restante do grupo.



Mapa nº 4: Detalhe do “Fac-símile de uma planta antiga da Cidade e Município de Santos que pertenceu a uma ordem religiosa.”⁴³

5.9.1 Tensões evidenciadas

⁴³ Além do “Acampamento dos Alemães”, o detalhe do mapa produzido por Benedito Calixto permite observar que núcleos familiares alemães estavam instalados à margem do Caminho do Cubatão, na década de 1850. Informações complementares na referência nº 76.

Os temores de Luiz Antonio da Costa Aguiar, Inspetor do Cubatão, se tornaram mais evidentes. Em outro ofício, enviado dois dias após seus avisos iniciais, datado a 9 de dezembro de 1938, informava o seguinte:

Participo a V.Ex^a que em consequência do rumor, que se tem espalhado pelo Cubatão, que os Alemães pretendem atacar os habitantes do Cubatão, mormente àqueles que eles julgam ser inimigos, incluindo neste número aos empregados na Administração da Barreira; foram-me dirigidas partes disto pelos Feitores Manoel Antonio Machado Júnior, João Feliciano Gomes, e Sargentos do Destacamento do mesmo Cubatão, e isto a pedido do Exator da Barreira, João Vicente Pereira Rangel, que teme ser atacado[...] (APESP, C992A, P3, D216, F427.)

Os sinais de que os alemães estavam, gradativamente, se indispondo com os responsáveis pelos trabalhos na estrada ficavam mais evidentes. O rumor de ataque à população do Cubatão, no entanto, se mostrava improvável. A ira dos trabalhadores estava direcionada àqueles que impunham as regras nos trabalhos, “os empregados na Administração da Barreira”.

Os pormenores contendo ameaças e desrespeitos foram repassados pelos feitores, sargentos e exator ao inspetor do Cubatão. Dentre os reclamantes citados há um nome conhecido, Manoel Antonio Machado Júnior (Silva Sobrinho, *opus cit.*, p. 127). Este representava a segunda geração de açorianos que havia se instalado no Cubatão, nas primeiras décadas do século XIX. Decorridos alguns anos, um descendente dos “Cinco Manuéis” possuía responsabilidades de fiscalizar o trabalho de elementos estrangeiros.

O clima de indisposição aumentava de forma gradual. O administrador relatou que havia solicitado, ao Juiz de Paz, um reforço imediato de nove militares para “por em segurança a casa da mesma Administração”. O documento foi finalizado com a informação de que o Mestre de Estradas iria repassar pessoalmente, ao Presidente Provincial, as notícias. As responsabilidades que envolviam o posto o obrigavam a informar pessoalmente à autoridade maior da Província.

As desavenças recorrentes, afinal, resultaram em episódio de maior gravidade. Luiz Antonio da Costa Aguiar, Inspetor do Cubatão, enviou ofício a José Antônio Pimenta Bueno, Juiz de Direito da Comarca. O documento foi assinado em Santos, a 19 de março de 1839 e relatava a situação:

Nesse momento recebo um ofício do Diretor da Companhia Alemã do Cubatão em que me participa acharem-se revoltados os Alemães do Cubatão, e insta que até remeta uma força capaz de impor respeito, a fim de não

praticarem algum desatino, tirando da prisão, à força, um deles, que por insultos ao Diretor, foi preso. (APESP, C992A, P3, D229, F451.)

Ao final, o Inspetor considerava a necessidade de enviar uma força policial para conter os revoltosos. Os desdobramentos desse episódio foram também repassados por Luiz Antônio da Costa Aguiar ao Presidente da Província, Venâncio José Lisboa, em ofício datado a 21 de março de 1839. O funcionário citou que foi alertado pelo Diretor da Companhia dos Alemães do Cubatão que os trabalhadores se encontravam revoltosos em consequência da prisão de um deles. Dadas as circunstâncias, se dirigiu ao Juiz de Direito e pediu autorização para enviar um destacamento para conter o alvoroço. Munido da autorização judicial, o funcionário refere que às dez e meia da noite, do dia 19 de março, marchou “com um reforço de quarenta e uma praças, inclusive dois oficiais, dois inferiores, e um corneta”.

A tropa chegou ao Cubatão à uma hora e por encontrarem o local sossegado, houve resolução de aguardarem o raiar do dia. Ao amanhecer, após averiguações, ocorreram as prisões dos cabeças amotinadores (APESP, C992A, P3, D231, F453, F454.).

O resultado da incursão foi demonstrado em documento produzido por Joaquim Soares de Barros, Carcereiro da Cadeia de Santos, no qual relatava a José Antônio Pimenta Bueno, Juiz de Direito e Chefe de Polícia, a informação que consta:

Dou parte a V.S^a, que a sua Ordem se acham presos no Forte desta Cidade os Alemães de nomes seguintes: 1º Henrique Laul, 2º Peter Sell, 3º Adolph Kemmeich, 4º Franz Amelung, 5º Jacob Soffer, 6º Frederique Sihlunkebsen, 7º Gulaume Flamm, 8º Gulaume Beer, 9º Erneste Namen, 10º George Wattman, 11º Fridrique Armiroth, 12º Henrique Arbams, 13º Henrique Affhopper [...](APESP, C992A, P3, D230, F452)

O mesmo carcereiro, no dia 22 de março de 1839, atualizava ao Juiz de Direito que mais três alemães foram presos e estavam à disposição da justiça. Eram estes: André Muhel, Joan Hrnkielman, Georg Kuis (APESP, C992A, P3, D232, F. 455.).

Os antagonismos existentes entre a Companhia Alemã e os administradores do Caminho, devido a sua gravidade, redundaram em resposta armada imediata. O deslocamento de uma tropa militar, em plena noite, indicava a real possibilidade de derramamento de sangue. A apreensão dos chefes amotinados arrefeceu a situação.

No episódio, há que se ressaltar que a força dos trabalhadores imigrantes residia em sua união. O ocorrido demonstrou que, apesar de cientes das sanções, os componentes da Companhia Alemã reivindicavam seus posicionamentos e direitos até as últimas consequências. Em várias oportunidades seguiram o mesmo roteiro de agirem com um sentido de corpo, de grupo. E, mesmo não respeitando as hierarquias impostas, os trabalhadores alemães

continuaram atuando na manutenção da via por muitos anos, exemplificado por João Wilg que, a 24 de junho de 1856, pedia liberação das tarefas a que estava obrigado no Caminho do Cubatão (APESP, C108, P1, D6, 0103.)⁴⁴.

A Companhia Alemã do Caminho do Cubatão marcou sua presença na Província de São Paulo. Os posicionamentos que postulavam melhorias ao grupo faziam a diferença num contexto que, em qualquer estrato social, realçava o individualismo. Os trabalhadores estrangeiros forçaram as autoridades a se pronunciarem de forma frequente e com gradações variadas. Apesar de sua atuação marcante, os alemães não foram reconhecidos como próceres ou tiveram seus nomes ligados à consolidação da povoação do Cubatão.

5.9.2 O novo “caminho”

O Caminho do Cubatão, enfim, permaneceu como principal acesso ao Porto de Santos até meados da década de 1860. A exportação de grãos de café, nesse período, consistia no principal produto. Entretanto, houve o início da construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway. O novo modal logístico transformaria as ligações existentes entre hinterlândia, planalto e o litoral paulista. Na prática, a estrada de ferro principiou o gradual processo de desuso do Caminho do Cubatão.

O documento produzido, em papel timbrado, pela “São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited” acusou o recebimento de ofício do Presidente da Província. Este havia informado que buscava solução, junto ao Governo Imperial, para resolver “a cessão de parte da estrada entre o Cubatão e Santos”. A questão evidenciava que a estrada de ferro seria construída, em parte, sobre a antiga via de ligação. O superintendente John James Aubertin assinou em 24 de agosto de 1864 (APESP, O925, P1, D155, F399).

No ano seguinte, se evidenciou a precária situação do Caminho do Cubatão. O Presidente da Província, João Crispiniano Soares, enviou ofício ao superintendente Aubertin cobrando a manutenção daquela estrada. O documento possui anexos que demonstram a célere resposta. Na sua explicação, Aubertin se referiu ao citado caminho como “Aterrado do Cubatão” e apresentou variada argumentação para que a São Paulo Railway se desobrigasse de sua manutenção. A resposta foi assinada e datada em 13 de fevereiro de 1865 (APESP, O927,

⁴⁴ Disponível em:

https://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/textual/oficios_diversos/ODSP0090301006_001.jpg.

Acesso em: 06 set. 2023.

C132, P1, D40A). Dois anos depois, em 1867, ocorreu a inauguração oficial da São Paulo Railway (SPR), a estrada de ferro que substituiu o Caminho do Cubatão como elemento chave nos processos logísticos da Província de São Paulo.

Conclusão

O encadeamento dos fatos que transcorreram na região de Cubatão, em boa parte do século XIX, possui elementos que, em várias circunstâncias, repercutiram em novos processos. Dessa forma, se fez necessária uma análise complexa, na qual o todo pode ser percebido no individual, conforme a visão de Edgar Morin. A referência ao cientista induziu a abordar o território de forma abrangente. O enfoque ampliado permitiu investigar o significado do termo “território” em sua etimologia. As informações que advém desse processo enriquecem as análises, pois se ligam à religiosidade antiga, aos cultos caseiros e às divindades que protegiam as cidades. Nessa linha interpretativa, o local onde se desenrolam os acontecimentos possui significâncias destacadas. O território possuía o reconhecimento de divindade.

A relevância da região foi alvo de interesse, por parte da Coroa Portuguesa, quando da vinda de Martim Afonso de Sousa, em 1532. O representante real vinha amparado com poderes para distribuir sesmarias, fundar povoações, julgar casos contenciosos, dentre outros. Nesse sentido, Martim Afonso repassou três terrenos na encosta da Serra do Mar. O ato evidenciava que esse espaço serviria de anteparo para proteger a colônia de invasores.

Nesse espaço geográfico, as trilhas e os portos fluviais se destacavam como vias para que o transporte de pessoas, gêneros e animais se procedesse. As trocas culturais que principiavam, a partir dessas interações, permitia que os núcleos de povoações surgissem e fenecessem, conforme sua importância econômica. Nesse enredo territorial, simbolicamente, as trilhas funcionavam como a trama e, os rios, como a urdidura.

O território, além de possuir o simbolismo do divino, recebeu os primeiros padres da Companhia de Jesus. Nas décadas iniciais do século XVI, os jesuítas principiaram a aquisição paulatina de terrenos que margeavam o rio Cubatão. Lançaram mão do instituto da “mão morta”, ou seja, as aquisições de imóveis que permaneceriam *ad perpetuam* sob sua responsabilidade. Formalmente, os inicianos se dedicaram à constituição da Fazenda Geral do Cubatão. A propriedade permaneceu na posse da Companhia de Jesus até sua expulsão de todas

as colônias portuguesas, em 1759. Todos os terrenos se tornaram terra devoluta, o que se fez vital para que novos atores surgissem.

O século XVIII foi o período de mudanças consideráveis. Não somente pela saída compulsória dos padres, mas, também, pela situação de economia depauperada na qual se encontrava a Capitania de São Paulo. Os governadores indicados para modificar essa situação, principiando por Luis Antônio Botelho de Sousa Mourão, o Morgado de Mateus, entenderam que a situação de penúria podia ser combatida através do plantio da cana de açúcar. A produção seria exportada através de vias que ligassem o interior da Capitania até o Porto de Santos. Dentre os “caminhos do açúcar” estava a Calçada do Lorena, trecho serrano do Caminho do Cubatão. Uma decisão convergente entre esses personagens foi a decisão de, sob o risco de macular suas carreiras, utilizaram recursos de outras fontes para melhorias na estrada.

O século XIX foi o período de início, ápice e finalização de algumas conjunturas. O ano de 1803 marcou o reconhecimento oficial do Porto Geral do Cubatão como povoação. O local fora indicado por José da Franca e Horta para distribuição de terrenos. A povoação se tornou o ponto referencial aos que estavam em trânsito entre o Planalto e o Porto de Santos. A relevância logística se evidenciou mesmo na transição entre o porto fluvial e a construção do Aterrado do Cubatão, em 1826.

O Caminho do Cubatão, contextualmente, no trecho que parte do topo da Serra do Mar até a ponte do Casqueiro, se tornou objeto de interesse constante por parte dos governantes. Através dessa via, os carregamentos de açúcar e, posteriormente, café eram conduzidos para o mercado externo. Os tropeiros e seus camaradas, ao conduzirem dezenas de muares em cada tropa, se tornaram peças essenciais nesse sistema. A economia da Província de São Paulo, em parte considerável, era transportada por essa estrada. Nesse sentido, a construção de ranchos para o pouso dos viajantes, a implantação de barreira alfandegária e a constituição de uma base militar são indicativos de um complexo viário.

A presença de comerciantes no entorno do Porto Geral, além da designação de um pároco para estar à frente dos ofícios divinos, se constituiu elemento incremento nos equipamentos urbanos. A povoação sentia o reflexo da movimentação intensa em decorrência do caminho.

No trato com a religiosidade, os moradores não esmoreciam no exercício de sua fé. A antiga capela, localizada na Casa da Fazenda dos antigos jesuítas, servia como ponto de encontro e, também, de culto aos mortos. Entretanto, os imigrantes alemães se atemorizaram da prática, afinal outras posturas estavam principiando com a chegada dessa “gente nova”.

A instalação de grupos estrangeiros principiou com a chegada de cinco famílias açorianas, no ano de 1816. Manuel do Conde, Manuel Antônio Machado, Manuel Espíndola Bitencour e Manuel Raposo são os nomes elencados que encabeçavam o grupo.

O incentivo primacial para a vinda desses personagens está ligado, provavelmente, aos artigos publicados por Hipólito José da Costa. Este havia se radicado em Londres e fundou o *Correio Brasiliense*, jornal que apontava os desacertos cometidos pelo Império Português. Em artigo publicado em 1811, o editor declarou que se fazia necessário a instalação, no Brasil, de “povoações principiadas nas beiras das estradas”, as quais receberiam imigrantes qualificados.

Os açorianos receberam porções de terras que margeavam o rio Cubatão e, também, tinham conexão com o Caminho do Mar. Geograficamente, o grupo estava inserido espacial e economicamente com essa via de comunicação. Nesse período, a partir de 1820, as tratativas para empreender o Aterrado do Cubatão evidenciaram o cuidado que o governo demonstrava com o escoamento das produções agrícolas. A implantação da barreira de marinha em 1835 permitiu, devido a sua relevante arrecadação, que várias estradas recebessem manutenção.

Dúvidas não restam sobre o envolvimento dos açóricos com a comunidade que os recebeu. No entanto, há percepção de que eram mantidos em observação pelas autoridades locais. Os movimentos do grupo eram monitorados e as informações, mesmo as insignificantes, eram remetidas às instâncias superiores. O próprio Presidente da Província de São Paulo, em várias oportunidades, estava ciente das ações dos estrangeiros.

A máxima *hospes hostis*, ou seja, “estrangeiros são inimigos” se apresentou com intensidade variada em episódios que envolviam os imigrantes. Nesse sentido, as informações pertinentes ao Caminho do Cubatão deveriam passar pelo crivo do Governo Provincial. Nenhum assunto deveria ser considerado como algo de somenos. Na prática, o conhecimento minucioso permitia o controle mais rigoroso. Afinal, o termo *gubernum* equivale a “ter a posse do leme”.

Em 1957, Costa e Silva Sobrinho destacou a presença do elemento açoriano no Cubatão do século XIX. Entretanto, há que se ponderar a utilização de expressões como “fundadores da povoação”. Afinal, outros grupos étnicos participaram ativamente de seu desenvolvimento.

Nessa abordagem, os africanos consistem em uma parte considerável da história não contada sobre Cubatão. Trabalhadores africanos, escravizados e livres, atuaram de forma efetiva na construção e constante manutenção do Caminho do Cubatão. Apesar da participação

ativa nesses processos que envolviam a estrada, esses sofriam as consequências diretas de serem estrangeiros negros.

A subsistência desses personagens, além da moradia e alimentação, se limitava a “dois pares de calças” e alguns poucos itens. No quesito saúde, o atendimento estava restrito a acompanhamento, quando estritamente necessário, na Santa Casa de Misericórdia de Santos.

No entanto, o fato que desestabilizava o dia a dia das povoações era a existência dos quilombos. A palavra que atemorizava as pessoas imprimia um sentimento de insegurança, pois a qualquer instante, os aquilombados poderiam investir contra um sistema que os caçava. Do episódio do “Quilombo do rio das Pedras” não restou dúvidas quanto ao intento das autoridades. O saldo de cinco mortos com as cabeças extirpadas traduziu, em ações, a extrema violência que pautava o sistema escravista. Esses africanos sofreram, de forma cabal, o *hospes hostis*. Apesar de ataque tão negativo, o sangue desses guerreiros das matas não se cala.

Os derradeiros migrantes abordados, os alemães, constituem exemplo dos esforços da Província de São Paulo em empregar mão de obra livre europeia. A presença do elemento teuto atuando no Caminho do Cubatão já ocorria desde a construção do Aterrado. No entanto, a partir da década de 1830, se tornou cada vez mais evidente sua participação nos trabalhos. O grupo também sobressaiu nos posicionamentos heterodoxos adotados. Um exemplo específico, nesse sentido, foi o recurso de movimento paredista. A ação, por sinal, não destacou líderes, mas o conjunto de imigrantes, homens, mulheres e adolescentes engajados num objetivo.

No intuito de acelerar a vinda desses trabalhadores estrangeiros, o Presidente da Província enviou ordens ao Major João Bloem. As determinações especificavam a contratação de uma Companhia Alemã. Esta atuaria na construção da nova estrada na Serra do Mar, a principal via da Província que ligava o interior ao Porto de Santos. O primeiro nome listado por Bloem foi o de Carlos Abraão Bresser, indicado como diretor de estrada.

Cabe destacar que as transformações não ocorriam somente no território que recebeu os imigrantes. Os locais de origem dos trabalhadores passavam por mudanças consideráveis. O exemplo disso pode ser observado na carta do prefeito de Crefeld, ao se referir a Carlos Bresser, a qual expressa o vazio que os emigrados geravam em suas comunidades. A missiva reforça que não eram números que emigravam, mas rostos com histórico familiar, de trabalho, de uma vida inteira. Esse elemento com identidade única e laços comunitários bem definidos partia, mas a ruptura repercutia na coletividade.

Os contratos assinados pelos arregimentados inauguraram novas formas de contratação laboral. Elaborados ao final de 1838, os documentos são validados por legislação

provincial, inclusive com aporte considerável de recursos. A Província de São Paulo se preparava para ser um dos principais centros receptores de estrangeiros e, nesse propósito, a Companhia Alemã serviria como atrativo qualificado para despertar interesse.

O processo para a vinda dos alemães foi excepcionalmente acelerado. Isso demonstra, possivelmente, argumentos baseados em promessa de vários benefícios. Entretanto, o impacto da realidade aflorou uma característica do grupo, qual seja, a interpelação. Esses trabalhadores do Caminho do Cubatão questionaram os processos de execução dos trabalhos, as hierarquias, os salários. O fato de não obedecerem, de forma cabal, às ordens dos superiores criou um clima de desconfiança por parte das autoridades. A proverbial expressão *hospes hostis* pode ser utilizada para os integrantes da Companhia Alemã. O processo de adaptação, por vezes tumultuado, produzia camadas para o enriquecimento do tecido social. Os nomes de Carlos Bresser, Carlos Zapp, Fernando Neuschafer, dentre outros, se vincularam à história do território.

As controvérsias surgidas a partir da instalação do estrangeiro, em contrapartida, produziram algumas observações. A primeira corresponde às modificações ocorridas no arcabouço jurídico que, apesar de intrincado, se tornou peça fundamental para se entender o momento histórico para a vinda de cada grupo imigrante.

A segunda observação diz respeito ao acúmulo patrimonial dos estrangeiros. O aspecto que permitiu a prosperidade dos açorianos foi, sem dúvida, a posse da terra. A partir da doação de terrenos que margeavam o rio Cubatão, a comunidade pode constituir cabedal.

Por sua vez, os africanos que trabalharam no Caminho do Cubatão estavam restringidos social e economicamente. Em vários aspectos, africanos livres e escravizados tinham suas ações controladas. Os personagens que se insurgiam contra o sistema escravista, os aquilombados, constantemente pesava sobre eles o rigor das leis. Mesmo o reconhecimento como artífices qualificados para os trabalhos na estrada revela que, sem dúvida, apenas alguns tiveram a oportunidade de desenvolver suas aptidões.

A manutenção dos alemães, por seu turno, estava ligada diretamente aos trabalhos desenvolvidos na estrada. Não obtiveram terras devido à legislação que, em dado momento, impediu o acesso a estrangeiros. Apesar de, em várias circunstâncias, o repasse de terrenos cultiváveis ter sido utilizado como incentivo à imigração. Devido a essa condição, poucas não foram as fugas dos locais de trabalho. Quando eram alcançados pelas polícias, os operários da Companhia Alemã eram reconduzidos ao local onde deveriam cumprir o contrato estipulado.

A tese de utilização de estrangeiros no Caminho do Cubatão como propaganda possui, sob alguns aspectos, razoabilidade. A presença desses estrangeiros, nos trabalhos de estrada, seriam um diferencial. Os migrantes estavam estabelecidos, a plena maioria, em colônias. As informações que se obtinham desses grupos eram escassas, pois vivenciavam o dia a dia da lida com a terra sendo restringidos pela língua e distâncias. Os trabalhadores do Caminho do Cubatão estariam expostos diariamente aos olhares dos que utilizavam a estrada. Assim, emissários de outras nações, tropeiros, os responsáveis pelas correspondências, comerciantes que abasteciam as embarcações do Porto de Santos, população local, ou seja, todos poderiam atestar que estrangeiros trabalhavam dignamente em uma obra pública da província. A manutenção de migrantes, sob essas condições, se tornava um convite aberto para despertar o interesse de vários outros.

A fixação de migrantes no entorno da estrada produziu mudanças significativas em vários setores. A história do trabalho, das relações sociais, os processos logísticos entre as regiões, dentre outros aspectos, se tornaram mais complexos, mais densos com a vinda desses personagens. “Açorianos, africanos e alemães no Caminho do Cubatão” pode ser entendido como uma forma de se interpretar os contextos existentes no século XIX.

Nesse ponto, convém tomar por empréstimo a expressão do pesquisador Costa e Silva Sobrinho, ao se referir à não referência dos açorianos na historiografia local. Africanos e alemães, que atuaram na estrada, há que se frisar, “cujas vidas rolaram tão sem história” merecem o mesmo reconhecimento.

Necessário ressaltar que o presente estudo requer pesquisas complementares. Algo a ser considerado diz respeito aos que permaneceram em seus locais de origem. Normalmente, se observa as mudanças no grupo que recepciona, mas aqueles que sofreram a perda, a separação, também carecem de estudos. Os que ficaram e os que acolheram passaram por mudanças consideráveis.

A segunda linha de pesquisa aponta as repercussões, em jornais da época, quanto à vinda dos imigrantes. O levantamento desse tipo de fonte primária colabora para incorporar informações substanciais sobre as várias frentes que se posicionavam sobre o tema imigração.

E, por último, a história dos alimentos permitiria averiguar as adaptações que os estrangeiros desenvolveram. Além de apontar a utilização regional de palavras, expressões e ditos que se originaram a partir de suas cozinhas.

REFERÊNCIAS

ABREU, J. Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Briguiet, 1960.

ALMEIDA, Antonio Simões de. **A população do Cubatão no ano da Independência do Brasil (1822)**. Cubatão: s.n., 1944.

ANCHIETA, José de. **Cartas – informações, fragmentos históricos e sermões**. São Paulo: Itatiaia/USP, 1988.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. **Estudos sociais – coleção biográfica**. Cubatão: s.n., 1976.

APARICIO, Patricia Reyes. Imposición y silencio como categorías de memória para pensar el territorio. **Revista Hallazgos**, v. 10, nº 19, 2013, p. 19-31, Bogotá, Colômbia. (Disponível em: www.redalyc.org/pdf/4138/413835217001.pdf. Acesso em: 04 jan. 2023).

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo**. São Paulo: Duprat, 1924. 95 v.

ARRUDA, José Jobson de Andrade (org.). **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1618-1823)**. Bauru: EDUSC, 2002.

AZEVEDO, Larissa Biato de. A “destruição de um quilombo na Serra do Cubatão (1827-1828). **Afro-Ásia**, nº 64, p. 220-247, Bahia, 2021.

AZEVEDO MARQUES, Manuel Eufrásio de. **Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo**. São Paulo: Martins, 1978.

BALDIN, Adriane de Freitas Acosta. **A presença alemã na construção da cidade de São Paulo entre 1820 e 1860**. Tese (Doutorado). 207 f. FAUUSP, USP, São Paulo, 2012.

BARROS, José D’Assunção. **História, espaço, geografia – diálogos interdisciplinares**. Petrópolis: Vozes, 2017.

BASSANEZI, M.S.C.B. et alii. **Repertório de legislação brasileira e paulista referente à imigração**. São Paulo: UNESP, 2008.

BASTOS, J. T. da Silva. **Diccionario etymológico, prosódico orthographico da língua portuguesa**. Lisboa: Parceria Antonio Maria Pereira, 1912. (Disponível em: <https://bibdig.biblioteca.unesp.br/bitstreams/c65588c1-37af-4e7c-811f-6362c9499ec8/download>. Acesso em: 19 jul. 2023).

BELLOTTTO, Heloísa Liberalli. **Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1979.

BERTIN, Enidelce. **Os meia-cara. Africanos livres em São Paulo no século XIX**. Universidade de São Paulo (Tese doutorado). FFLCH, USP, São Paulo, 2006.

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico**. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. (Disponível em:

<https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/vocabulario-portuguez-latino-aulico-anatomico-architectonico/>. Acesso em: 25 nov. 2020).

BRAGA, Cincinato. **A questão dos Pilões – verdades contra calumnias**. São Paulo: Weiszflog Irmãos, 1910.

BRASIL. Lei, de 6 de setembro de 1828. Extingue o pedágio cobrado na passagem do rio Cubatão. (Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38205-6-setembro-1828-566188-publicacaooriginal-89815-pl.html. Acesso em: 04 mar. 2021).

_____. Decreto, de 10 de julho de 1832. Ordena a abertura de estradas e melhoramento das existentes, na Província de São Paulo. (Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret sn/1824-1899/decreto-37144-10-julho-1832-563354-publicacaooriginal-87473-pl.html>. Acesso em: 24 jul. 2023).

_____. Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834. Alterações e adições à Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832. (Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-16-12-agosto-1834-532609-publicacaooriginal-14881-pl.html>. Acesso em: 08 mar. 2021).

_____. Lei nº 24, de 12 de agosto de 1833. Separa da Fazenda do Cubatão, em São Paulo, o terreno de meia légua em quadra para pastagem dos animais transitam pela estrada de Santos, e fundação de uma povoação. (Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-24-12-agosto-1833-564994-publicacaooriginal-88887-pl.html>. Acesso em: 15 ago. 2023).

_____. Decreto, de 25 de novembro de 1808. Permite a concessão de sesmarias aos estrangeiros residentes no Brasil. (Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/DIM-25.11.1808.htm. Acesso em: 14 jan. 2023).

_____. Decreto, de 16 de fevereiro de 1813. Isenta do serviço militar e de Milícias os Ilheos dos Açores e seus filhos que se estabelecerem nas diversas Capitanias do Brasil. **Colecção das leis do Império do Brasil de 1813**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. (Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18324>. Acesso em: 25 jul. 2023).

_____. Carta de Lei, de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o Tratado de Amizade e aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e Elrei do Reino Unido, Grande Bretanha e Irlanda. **Colleção das leis do Brazil de 1810**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. (Disponível em: file:///C:/Users/User/Downloads/collecao_leis_1810_parte1.pdf. Acesso em: 08 fev. 2023.)

_____. Carta de lei, de 08 de junho de 1815. Retifica o tratado entre o Príncipe Regente de Portugal e o Rei da Grã-Bretanha, assinado em Viena a 22 de janeiro deste ano, para abolição do tráfico de escravos em todos os lugares da Costa da África ao Norte do Equador.

(Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carlei/antioresa1824/cartadelei-39527-8-junho-1815-569874-publicacaooriginal-93060-pe.html>. Acesso em: 27 jul. 2023.)

_____. Decreto, de 4 de junho de 1821. Dispensa os navios que se empregam no trafico da escravatura da visita da Botica e reduz à metade a importância dos emolumentos devidos na sahida dos portos. (Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DIM&numero=&ano=1821&data=04/06/1821&ato=386ANNR1Td31>. Acesso em: 19 ago. 2023.)

_____. Lei, de 13 de setembro de 1830 (a). Regula o contrato por escrito sobre prestação de serviços feitos por brasileiros ou estrangeiros dentro ou fora do Império. (Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37984-13-setembro-1830-565648-publicacaooriginal-89398-pl.html#:~:text=Regula%20o%20contracto%20por%20escrito,e%20Defensor%20Perpetuo%20do%20Brazil. Acesso em: 28 jul. 2023.)

_____. Lei, de 07 de novembro de 1831. Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. (Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-7-11-1831.htm. Acesso em: 27 fev. 2023.)

_____. Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. (Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM581.htm. Acesso em: 27 fev. 2023.)

_____. Provisão nº 44, de 27 de outubro de 1817. Manda promover o casamento dos escravos nesta Comarca e em outras do Brasil. (Disponível em: File:///C:/User/Downlouds/collecao_leis_1817_parte2.pdf. Acesso em: 06 fev. 2023.)

_____. Decreto, de 08 de janeiro de 1823. Cria um regimento e três batalhões com a denominação de – Regimento de Estrangeiros. (Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.camara.leg.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/P%C3%A1ginas%20de%20Legimp-F_84.pdf. Acesso em: 01 ago. 2023.)

_____. Decreto, de 09 de dezembro de 1835. Dá instruções aos Presidentes das Províncias para a boa execução da Lei de 14 de junho de 1831, que marca as atribuições dos mesmos Presidentes, e de 12 de agosto de 1834, que reformou alguns artigos da Constituição do Império. (Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/sn/1824-1899/decreto-37087-9-dezembro-1835-563020-norma-pe.html>. Acesso em: 01 ago. 2023.)

_____. Lei, de 24 de novembro de 1830 (b). Fixa as forças de terra para o ano financeiro de 1831-1832. Actos do Poder Legislativo - 1830. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. (Disponível em: <file:///C:/Users/Cliente/Downloads/Leis1830vILeg.pdf>. Acesso em: 14 mai. 2023.)

BRESSER, Diva; UNZELTE, Celso. **A família Bresser na história de São Paulo**. São Paulo: Campo Visual, 2003.

CALIXTO, Benedito. **Mapa histórico de Cubatão – 1856**. Santos: s.n., 1922. Escala: 1: 25.000.

CAPEL, Ronaldo. **O governo de Bernardo José de Lorena na Capitania de São Paulo: aspectos políticos e econômicos (1788-1797)**. São Paulo: 2015. 139 f. Dissertação (Mestrado em História). FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2018.

CARDIM, Fernão. **Tratados da terra e gente do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Leite, 1925. (1583)

CHAVES, Claudia. As juntas de fazenda durante o processo de provincialização no Brasil. **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Niterói: s.n., 2017. (Disponível em: <http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/13%20As%20juntas%20de%20fazenda%20durante%20o%20processo%20de%20provincializa%C3%A7%C3%A3o%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2021).

CINTRA, Geraldo de Ulhôa; CRETELLA JÚNIOR, José. **Dicionário latino-português**. São Paulo: Nacional, 1956.

CORRÊA, Lucelinda Schramm. As políticas públicas de imigração europeia não portuguesa para o Brasil – de Pombal à República. **ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História**. Londrina, 2005. (Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548206570_f08f1ded1be00618718fabbd687e4b73.pdf. Acesso em: 26 jul. 2023.)

CORTESÃO, Jaime. **A fundação de São Paulo, capital geográfica do Brasil**. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1955.

COSTA, E.V. **Da senzala à colônia**. São Paulo: UNESP, 2010.

COSTA, Hipólito José da. **Correio Brasiliense, ou, Armazém literário**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2001. Vol. VI.

COULANGES, Fustel de. **A cidade antiga: estudos sobre o culto, o direito, as instituições da Grécia e de Roma**. São Paulo: Hemus, 1975.

COUTINHO, Ismael de Lima. **Pontos de gramática histórica**. Rio de Janeiro: Livraria Acadêmica, 1974.

COUTO, Joaquim Miguel. **Entre estatais e transnacionais: o pólo industrial de Cubatão**. Campinas (SP): 2003. 249 f. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas). Instituto de Economia, Universidade de Campinas. São Paulo.

DUBY, Georges. **Ano 1000, ano 2000: na pista de nossos medos**. São Paulo: UNESP/Imprensa Oficial do Estado, 1999.

EGAS, Eugenio. **Galeria dos presidentes de S. Paulo**. São Paulo: Seção de Obras, 1926. (Disponível em: https://app.al.sp.gov.br/acervohistorico/wp-content/uploads/2019/11/galeria_presidentes_1822_1889.pdf. Acesso em: 05 jun. 2023.)

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. **Resumo da história de São Paulo**. São Paulo: Rothschild Loureiro, 1942.

FARIA, Ernesto (org.) **Dicionário escolar latino-português**. Rio de Janeiro: Gomes de Souza, 1962.

FERREIRA, Carlos Augusto de Aguiar. **O direito de greve do servidor público civil**. Monografia (Direito). Faculdade de Direito, Departamento de Direito Processual, Universidade Federal do Ceará, 55 p.

GARCIA, Ana Cláudia Alves Aquino. Tropeiros e coletores: a passagem das tropas pelas coletorias de Goiás – século XIX. **I Seminário de Pesquisa da Pós-Graduação em História – UFG/UCG**, 15 a 17 de setembro de 2008, Goiânia, Goiás. (Disponível em: <https://pos.historia.ufg.br/n/20842-i-seminario-de-pesquisa-textos-completos>. Acesso em: 24 jul. 2023).

HANDELMANN, G. H. **História do Brasil**. São Paulo: Melhoramentos, 1978.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). **História geral da civilização brasileira**. São Paulo: Difusão Europeia, 1962. Tomo II.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Vocabulário geográfico do Estado de São Paulo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

IPHAN. **As freguesias luso-brasileiras na região da Grande Florianópolis**. Brasília: s.n., 2015. (Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Freguesias%20-%20Resumo%20Dossi%C3%AA%20de%20Tombamento.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2023).

KIDDER, Daniel. P. **Reminiscências de viagens e permanências no Brasil**. São Paulo: Martins, USP, 1972 [1ª edição em 1845] (Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1050>. Acesso em: 23 dez. 2023)

LEMONS, Juvêncio Saldanha. **Os mercenários do Imperador. A primeira corrente imigratória alemã no Brasil (1824-1830)**. Porto Alegre: Palmarinca, 1993.

MARTINS, Romário. **História do Paraná**. São Paulo: Rumo, 1939.

MADRE DE DEUS, Gaspar da. **Memórias para a história da capitania de São Vicente hoje chamada de S. Paulo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953. (1797)

MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina, 2015.

MOURA, Antonio Muniz de. **Viagens e observações de hum brasileiro**. Rio de Janeiro: Typografia Americana, 1834. (Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/>. Acesso em: 03 dez. 2019.)

MOURA, Clovis. **Rebeliões da senzala – quilombos, insurreições, guerrilhas**. Rio de Janeiro: Conquista, 1972.

NADALIN, Sérgio Odilon. **A demografia numa perspectiva histórica**. Belo Horizonte: ABEP, 1994.

ORLANDI, Eni Pulcinelli. Lexicografia discursiva. **Alfa**, nº 44, p. 97-114, São Paulo, 2000. (Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/alfa/issue/view/300/48>. Acesso em: 24 mar. 2023.)

OVÍDIO, Públio. **Fastos**. Espanha: Gredos, 2001. (Disponível em: [file:///C:/Users/Cliente/Downloads/fastos%20-%20ovidio%20-%20\(gredos\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/fastos%20-%20ovidio%20-%20(gredos).pdf). Acesso em: 20 jul. 2023).

PERALTA, Inez Garbuio. **O caminho do mar – subsídios para a história de Cubatão**. São Bernardo do Campo: Bandeirante, 1973.

PINTO, Luís Maria da Silva. **Diccionario da língua brasileira**. Ouro Preto: Typografia Pinto, 1832. (Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/diccionario-da-lingua-brasileira/>. Acesso em: 22 mar. 2023.)

PRESTES, Julio. **No rancho de Paranapiacaba**. São Paulo: Casa Mayença, 1922.

PROCURADORIA DA FAZENDA NACIONAL DE SÃO PAULO. **Fazenda Cubatão Geral – histórico dominial**. São Paulo: s/n, s/d.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Evanice Maria. **A política de imigração no primeiro reinado: os núcleos coloniais de Itapecerica e Santo Amaro**. Dissertação (Mestrado). 211 p. FFLCH, USP, São Paulo, 1997.

RUBIM, Braz da Costa. **Vocabulario brasileiro para servir de complemento aos dictionarios da língua portugueza**. Rio de Janeiro: Dous de Dezembro de Paula Brito, 1853.

(Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/vocabulario-brasileiro-para-servir-de-complemento-aos-diccionarios-da-lingua-portugueza/>. Acesso em: 23 mar. 2023.)

SANTOS, Karina Oliveira de Moraes dos. Mão de obra na Fábrica de Ferro de São João de Ipanema – um catálogo de documentos do Arquivo Público do Estado de São Paulo (1810-1842). **Revista Fontes**, v. 4, nº 6, 2017, p. 35-136. (Disponível em: periodicos.unifesp.br/index.php/fontes/article/view/9156/6688. Acesso em: 10 jun. 2023.)

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. São Paulo: EDUSP, 2004.

SÃO PAULO. Lei nº 17, de 11 de abril de 1835 (a). Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1835 ao último de junho de 1836. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1835/lei-17-11.04.1835.html>. Acesso em: 02 mar. 2021).

_____. Lei nº 11, de 24 de março de 1835 (b). Determina o estabelecimento de barreiras em todas as estradas existentes ou que de novo se abrirem, atravessando a Serra do Mar nesta Província. (Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1835/lei%20n.11,%20de%2024.03.1835.htm. Acesso em: 26 set. 2011).

_____. Lei nº 25, de 23 de março de 1841 (a). Marca a receita e fixa a despesa para o ano financeiro de 1º de julho de 1841 ao último de junho de 1842. (Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1841/lei-25-23.03.1841.html. Acesso em: 29 dez. 2022).

_____. Lei nº 167, de 1º de março de 1841 (b). Incorpora a povoação do Cubatão à Cidade de Santos. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139555>. Acesso em: 16 ago. 2023).

_____. Lei nº 1, de 29 de janeiro de 1846 (a). Obriga os jornaleiros a trabalharem nas estradas, pontes, calçadas e outras construções feitas à custa dos cofres provinciais. (Disponível em: www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1846/lei-1-29.01.1846.html. Acesso em: 28 jul. 2023.)

_____. Lei nº 11, de 23 de março de 1839. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1839 a 1840. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1839/lei-11-23.03.1839.html>. Acesso em: 30 mar. 2023.)

_____. Lei nº 17, de 26 de março de 1840. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1840 a 30 de junho de 1841. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139528>. Acesso em: 31 jul. 2023.)

_____. Lei nº 25, de 23 de março de 1841 (c). Marca a receita e fixa a despesa para o ano financeiro de 1º de julho de 1841 ao último de junho de 1841. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139560>. Acesso em: 31 jul. 2023.)

_____. Lei nº 10, de 19 de fevereiro de 1842. Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1845 a 30 de junho de 1846. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139643>. Acesso em: 31 jul. 2023.)

_____. Lei nº 35, de 16 de março de 1846 (b). Marca a receita e fixa a despesa provincial para o ano financeiro de 1º de julho de 1846 a 30 de junho de 1847. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139681>. Acesso em: 31 jul. 2023.)

_____. Lei nº 33, de 09 de março de 1844. Autoriza renovação de contrato com o engenheiro C. A. Bresser. (Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139627>. Acesso em: 10 jul. 2023.)

SCHMIDT, Afonso. **Menino Felipe**. São Paulo: Clube do Livro, 1984.

_____. **Bom tempo**. São Paulo: Brasiliense, 1958.

SILVA, Antonio de Moraes. **Dicionario da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Litteraria Fluminense, 1789. (Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/dicionarios/diccionario-da-lingua-portuguesa-recompilado-dos-vocabularios-impressos-ate-agora-e-nesta-segunda-edi%C3%A7%C3%A3o-novamente-emendado-e-muito-acrescentado-por-antonio-de-moraes-silva/>. Acesso em: 22 mar. 2023)

SILVA, Francisco Alves da. **Abastecimento em São Paulo (1835-1877)**. São Paulo: 1985. 205 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica). FFLCH. Universidade de São Paulo. São Paulo.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). **História de São Paulo colonial**. São Paulo: UNESP, 2009.

SILVA SOBRINHO, José da Costa. **Romagem pela terra dos Andradas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1957.

SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil (1500/1820)**. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

SIRIANI, Silvia Cristina Lambert. **Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da Capital (1827-1889)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2003.

SOUSA, Antonio de. **Viagens e observações de hum brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1834.

SOUSA, Francisco António de. **Novo dicionário latino-português**. Porto: Lello & Irmão, 1956.

SOUSA, Washington Luis Pereira de. **Na capitania de São Vicente**. São Paulo: Martins, 1956.

SIRIANI, Silvia C. L. **Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)**. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial do Estado, 2003.

TAUNAY, Affonso de E. **História do café no Brasil**. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1939.

TIMPANARO, Mirtes. Pequenos tesouros do Cemitério da Quarta Parada. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo, julho 2011. (Disponível em: file:///C:/Users/Cliente/Downloads/1312750783_ARQUIVO_PequenostesourosdoCemiteriodaQuartaParada.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023)

TOLEDO, Benedito Lima de. **Projeto Lorena: os caminhos do mar**. São Bernardo do Campo: Protur, 1975.

TORRES, Francisco Rodrigues. **A fazenda geral dos jesuítas e o monopólio da passagem do rio Cubatão (1553–1748)**. São Paulo: 2008. 108 f. Dissertação (Mestrado em História Social). FFLCH – Universidade de São Paulo. São Paulo. (Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde06042009155858/publico/FRANCISCO_RODRIGUES_TORRES.pdf. Acesso em: 24 jul. 2023).

TREVISAN, Amélia F. **Casa Branca – a povoação dos ilhéus**. 1979. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VASCONCELLOS, Simão de. **Chronica da Companhia de Jesu**. Lisboa: Panorama, 1865. (Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/242811>. Acesso em: 19 jul. 2023).

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de. **Elucidario das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram**. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes, 1865. (Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/bndigital1910/bndigital1910.pdf. Acesso em: 26 jul. 2023.)

WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos na serra de Santos. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santos**, Santos, 1966.

WILLEMS, E. **A aculturação dos alemães no Brasil – estudo antropológico dos imigrantes alemães e seus descendentes no Brasil**. São Paulo: Nacional, 1980.

WOODARD, Roger D. **Indo-european sacred space: vedic and roman cult**. Illinois: Board of Trustees, 2006. (Disponível em: <https://vdoc.pub/documents/indo-european-sacred-space-vedic-and-roman-cult-5qvu5par2el0>. Acesso em: 18 jul. 2023).

XAVIER FILHO, José Luiz. Do *kilombo* ao quilombo: uma breve análise historiográfica da África ao Brasil e a valorização das memórias, oralidades e história oral nas comunidades remanescentes atuais. **XIX Encontro de História da Anpuh-Rio**, setembro/2020. (Disponível em: file:///C:/Users/Cliente/Downloads/1599584773_ARQUIVO_84969bb29452cf747b160084b0d42490.pdf. Acesso em: 24 mar. 2023)

Locais visitados

Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP)

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP)

Sites visitados

www.al.sp.gov.br

www.arquivoestado.sp.gov.br

www.bbm.usp.br

www.camara.leg.br

www.novomilenio.inf.br

www.senado.leg.br

www.unesp.br

ANEXO 1: Transcrição relação de nomes que compunham a Companhia Alemã do Cubatão.

<p>Relação dos Indivíduos engajados para os trabalhos da Serra do Cubatão, Profissões, Vencimentos, e para que fim engajados.</p>
--

Nº	Nome dos Indivíduos	Profissões		Salários		Gratificação quando sejam empregados nas suas profissões	Adiantamentos que receberão em Santos. 1:600\$000
		Que aprenderão	Engajados	Por ano	Jornal		
1	Carlos Bresser	Diretor	Diretor	1:500\$000	“	“	200\$000
2	Victor Benne	Ajudante do Dito	Ajudante	250\$000	“	“	80\$000
3	Carlos Zapp	Pedreiro	Mestre Pedreiro e Canteiro	“	1\$000	200	10\$000
4	Guilherme Zapp	dº	Oficial dº dº	“	1\$000	“	10\$000
5	Fernando Neuschäfer	Dito	dito	“	1\$000	“	5\$100
6	Conrado Hassenpflug	dito	Oficial de pedreiro	“	\$800		dito
7	Pedro Sell	dito	dº	“	De 400 a 500 Rs	160	dito
8	Ludovico Schardt	dito	dito	“	\$800	“	dito
9	João Soerst	dito	dito	“	De 400 a 500 Rs	160	dito
10	Andre Michel	dito	dito	“	dito	dito	dito
11	Adolfo Kemmerich	Dito	dito	“	dito	dito	dito
12	Henrique Hessinger	Dito	dito	“	dito	dito	dito
13	Henrique Lane	Dito	dito	“	dito	dito	dito
14	Matheos Kläs	Dito	dito	“	dito	dito	dito
15	Jorge Michler	Carpinteiro	Mestre Carpinteiro	“	1\$200	dito	10\$000
16	Pedro Somerhausen	Ferreiro de fornos	Of. Dito	“	\$500	dito	10\$000
17	Frederico Zermernan	Carpinteiro	Dito Carroneiro	“	De 400 a 500 Rs	dito	5\$000
18	Jorge Singer	Dito	Dito Marceneiro	dito	dito	dito	dito
19	Pedro Dillmann	Mineiro	Mestre Ferreiro	dito	dito	dito	dito
20	João Werner	Forjo	Of. Dito	“	dito	dito	
21	Andre Muller	Ferreiro e Serralheiro	dº Serralheiro	“	dito	dito	
22	Francisco Hubner	Ferreiro	dito dito	“	dito	dito	

23	Henrique Uhl	Pedreiro	Mestre Calceteiro	“	\$800 r	dito	
24	João Niedeck	dito	Cortador de pedra	“	De 400 a 500 Rs	160 diários	
25	Henrique Afhupper	Jardineiro	Para trabalhar nas estradas	“	De 400 a 500 Rs	160 diários	
26	João Alves	Agricultor	dito	“	dito	dito	
27	Francisco Aumeroth	Sapateiro	dito	“	dito	dito	
28	Frederico Amelug	Agricultor	dito	“	dito	dito	
29	João Arnold	dito	dito	“	dito	dito	
30	Jorge Armbrist	Guarda de Matas	dito	“	dito	dito	
31	Jacob Becker	Sapateiro	dito	“	dito	dito	
32	Christiano Behner	Mineiro	dito	“	dito	dito	
33	Guilherme Behr	Agricultor	dito	“	dito	dito	
34	Matheos Bayerle	Carpinteiro	dito	“	dito	dito	
35	Jacob Bellmer	Jornaleiro	dito	“	dito	dito	
36	Frederico Blume	Agricultor	dito	“	dito	dito	
37	Henrique Buhner	Mineiro	dito	“	dito	dito	
38	Henrique Bock	Jornaleiro	dito	“	dito	dito	
39	Gerardo Bode	Alfaiate	dito	“	dito	dito	
40	Justo Back	Agricultor	dito	“	dito	dito	
41	Germano Bromback	Carreiro	dito	“	dito	dito	
42	Henrique Braun	Agricultor	dito	“	dito	dito	
43	João Braade	Limpador de Chaminé	dito	“	dito	dito	
44	Jorge Behrens	Carreiro	dito	“	dito	dito	
45	Carlos Canne	Carpinteiro	dito	“	dito	dito	
46	João Cahansli	Sapateiro	dito	“	dito	dito	
47	Carlos Christe	Serralheiro	dito	“	dito	dito	
48	Ludovico Dohrmann	Agricultor	dito	“	dito	dito	
49	Henrique Domhara	Caldeireiro	dito	“	dito	dito	
50	Auguste Dunker	Carniceiro	dito	“	dito	dito	
51	Henrique Eckard	Agricultor	dito	“	dito	dito	
52	Carlos Else	Jornaleiro	dito	“	dito	dito	
53	João Engel	Encadernador	dito	“	dito	dito	dito
54	João S. Engelberg	Tecelão	dito	“	dito	dito	dito

55	Gaspar Ferzel	Alfaiate	dito	“	dito	dito	dito
56	Gerardo Feldmann	Sapateiro	dito	“	dito	dito	dito
57	Jorge Fendler	Trabalhador de estrada	dito	“	dito	dito	dito
58	Guilherme Flaunn	Fabricante de cerveja	dito	“	dito	dito	dito
59	Jorge Fleischmann	Carreiro	dito	“	dito	dito	dito
60	Henrique Franz	Torneiro	dito	“	dito	dito	dito
61	Guilherme Garms	Carpinteiro	dito	“	dito	dito	dito
62	Francisco Gaudlitz	Tecelão	dito	“	dito	dito	dito
63	Adolfo Gehrke	Torneiro	dito	“	dito	dito	dito
64	Christovão Götze	Jornaleiro	P ^a trabalhar nas estradas	“	De 400 a 500 r.	160 r. diários	5\$000
65	Gustavo Gosemann	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
66	João Gober	Seleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
67	Ignacio Gremler	Barbeiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
68	Gottiel Grossmann	Jornaleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
69	João Grosse	Alfaiate	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
70	André Grübel	Sapateiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
71	Theodoro Gruner	Encadernador	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
72	Hans Hanck	Carpinteiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
73	João Hammes	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
74	João Huase	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
75	Carlos Würtz	Jornaleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
76	Fraugott Hensel	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
77	João Henkelmann	Jornaleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
78	Julio Henrici	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
79	João Hellevig	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
80	João Heizenroth	Mineiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
81	Gottliel Hirche	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
82	Martins Höffler	Alfaiate	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
83	Christiano Hobel	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
84	Christovão Hohenstein	Seleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
85	João Hoffmann	Mineiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
86	Arend' Hoslstein	Carpinteiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
87	Guilherme Hugel	Fundidor de amarelo	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
88	Rodrigo Huck	Charuteiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
89	Bernard Husing	Jornaleiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
90	Carlos Jakobs	Padeiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
91	Germano Junker	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
92	João Tochinann	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
93	João Klee	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
94	Henrique Kling	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
95	Henrique Klingenhage	d ^o	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
96	Justo Koch	Relojoeiro	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o
97	Jorge Kraas	Agricultor	d ^o	“	d ^o	d ^o	d ^o

98	João Kruchmeier	Carpinteiro	dº	“	dº	dº	dº
99	Jorge Kniese	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
100	João Lange	Alfaiate	dº	“	dº	dº	dº
101	Leonard Langeneckhard	Mineiro	dº	“	dº	dº	dº
102	João Langeneckhard	dº	dº	“	dº	dº	dº
103	Dettmer Liemann	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
104	Jacoho Loffler	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
105	Christovão Lorenz	dº	dº	“	dº	dº	dº
106	Gottfried Luthe	Mestre de vidros	dº	“	dº	dº	dº
107	Carlos Lutz	Encadernador	dº	“	dº	dº	dº
108	Eduardo Machl	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
109	Guilherme Massmann	Carniceiro	dº	“	dº	dº	dº
110	Antonio Marz	Agricultor	dº	“	dº	dº	dº
111	Frederico Meyer	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
112	João Meyer	dº	dº	“	dº	dº	dº
113	Marcos Meyer	Carniceiro	dº	“	dº	dº	dº
114	Frederico Hartmann	Barbeiro	dº	“	dº	dº	dº
115	Alois Miess	Fabricante de luvas	dº	“	dº	dº	dº
116	Ernesto Nahme	Cavalheiro	dº	“	dº	dº	dº
117	Carlos Neumann	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
118	João Niebuhr	dº	dº	“	dº	dº	dº
119	Guilherme Niebucker	dº	dº	“	dº	dº	dº
120	Christiano Noé	dº	dº	“	dº	dº	dº
121	Henrique Otto	dº	dº	“	dº	dº	dº
122	Ludovico Pachura	Limpador de chaminé	dº	“	dº	dº	dº
123	Daniel Peter	Alfaiate	dº	“	dº	dº	dº
124	Carlos Potthof	Carreiro	dº	“	dº	dº	dº
125	Rodolfo Picker	Carpinteiro	dº	“	dº	dº	dº
126	Henrique Habanus	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
127	Julio Räcke	Forja	Pª trabalhar nas estradas	“	dº	dº	dº
128	José Renger	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
129	Pedro Riscop	Carreiro	dº	“	dº	dº	dº
130	Henrique Rowe	dº	dº	“	dº	dº	dº
131	Ludovico Richter	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
132	Heinemann Rimpert	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
133	Antonio Rocholl	dº	dº	“	dº	dº	dº
134	João Rohling	Carreiro	dº	“	dº	dº	dº
135	Carlos Rosen	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
136	Jorge Roumann	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
137	Carlos Rothe	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
138	João Rounge	dº	dº	“	dº	dº	dº
139	Henrique Rodenbeck	Sapateiro	dº	“	dº	dº	10\$000
140	Frederico Schärtze	Mestre de estrada	Primeiro Mestre de Seção	“	720 r.	dº	5\$000

141	Carlos Schafer	dº	Pª trabalhar nas estradas	“	dº	dº	dº
142	Guilherme Schesve	Mestre de vidros	dº	“	dº	dº	dº
143	João Schmidt	Gadeiro	dº	“	dº	dº	dº
144	Frederico Schnilzer	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
145	Frederico Schultze	dº	dº	“	dº	dº	dº
146	Christiano Schuveizer	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
147	Alexandre Schwill	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
148	Frederico Schluckbier	Carreiro	dº	“	dº	dº	dº
149	Frederico Selle	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
150	João Seelbach	Mineiro	dº	“	dº	dº	dº
151	José Seidental	Carpinteiro	dº	“	dº	dº	dº
152	Adão Steltner	Mineiro	dº	“	dº	dº	dº
153	Clas Slada	Torneiro	dº	“	dº	dº	dº
154	Lourenso Spitz	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
155	Gabriel Freiber	dº	dº	“	dº	dº	dº
156	Henrique Thies	dº	dº	“	dº	dº	dº
157	Pedro Tcloi	Moleiro	dº	“	dº	dº	dº
158	João Fellkann	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
159	Henrique Uchtmann	dº	dº	“	dº	dº	dº
160	Guilherme Vadt	Curtidor	dº	“	dº	dº	dº
161	Jorge Waldmann	Carniceiro	dº	“	dº	dº	dº
162	Ludovico Weber	Mineiro	dº	“	dº	dº	dº
163	Augusto Weidner	Padeiro	dº	“	dº	dº	dº
164	Frederico Wömpner	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
165	Gottlieb Wende	dº	dº	“	dº	dº	dº
166	Jozé Wendrich	dº	dº	“	dº	dº	dº
167	Jorge Werner	Carreiro	dº	“	dº	dº	dº
168	Henrique Wismann	Jornaleiro	dº	“	dº	dº	dº
169	Ernesto Wilharm	Tintureiro	dº	“	dº	dº	dº
170	João Wittki	Sapateiro	dº	“	dº	dº	dº
171	Lodovico Wohit	Carpinteiro	dº	“	dº	dº	dº
						Soma	1:150\$000

ANEXO 2: Reprodução contrato de Julius Heinrici.

20 97.124 -

O abaixo assignado Sargento-Mor do Imperial Corpo de Engenheiros do Imperio do Brazil Director das Fabricas de ferro de S. João de Ypanema, Authorizado por Sua Excellencia o Senhor Presidente da Provincia de S. Paulo contracto com *Juli Henrich M. accion. de Tapia Puyin*

Unterzeichneter Major des Kaiserlich Brasilianischen Ingenieur Corps und Director der Eisenwerke zu St. Johann zu Ypanema, Bevollmächtigt durch Sr. Excellenz dem Herrn Regierungs Präsident der Provinz St. Paulo contrahirt mit dem *Julius Henrich 18 Japs alt, aus Tapia Puyin*

para servir por espaço de Cinco annos naquelle Pais na factura de ataduras artificiaes, findo este tempo fica livre a cada hum de tornar para seu Pais levando o que he seu —

as Condições são os Seguintes: —

1. Cada hum dos trabalhadores se obriga pelo tempo do seu engajamento de cumprir religiosamente oque lhe for Ordenado por seus superiores, e se submêto aos Leis do pais —

auf die Dauer von fünf Jahren um in dertige Gegend an den Straßenbau zu arbeiten, und es soll jedem Arbeiter nach Ablauf dieser Zeit frei stehen mit Hab und Gut nach seiner Heimath zurückzukehren, die Bedingungen sind folgende:

1. Jeder Arbeiter verpflichtet sich für die Dauer seines Engagements treu und fleißig und nach Angabe seiner Vorgesetzten zu arbeiten und sich den bestehenden Befehlen zu unterziehen.

o regulamento Policia sera quasi com aquelles do Senhor Major Pfeil observados na construcção da estrada artificial do Wesel e Münster.

Em recompensa destes trabalhos o Governo da Provincia de S. Paulo se obriga pelo seguinte. —

Die Politische Einrichtung wird ohngefähr so lauten wie die des Herrn Majors Pfeil bei dem Bau der Weseler Kunststraße.

Dagegen verpflichtet sich die Regierung des St. Paul folgendes:

- | | |
|--|--|
| 1) Hum journal de 400 Rs. aos 2 ^{dos} trabalhadores e 500 Rs. aos 1 ^{ros} trabalhadores, por cada dia de trabalho. | 1. Ein Tagelohn von 400 Reis für zweite Arbeiter und 500 Reis für erste Arbeiter für jeden Arbeitstag. |
| 2) Effectivo sustento conforme a tabella A ou 135 Rs. em moeda por cada dia. | 2. Effective Verpflegung nach der Tabelle A. oder 135 Reis baar für jeden Tag. |
| 3) Os vencimentos são pagos de 14 em 14 dias. — | 3. Der Lohn wird alle 14 Tage bezahlt. |
| 4) Quartel, limpo e sadio. | 4. Eine gute gesunde Wohnung. |
| 5) Passagem franco desde d'aqui até o lugar do destino | 5. Freie Passage bis an Ort und Stelle. |
| 6) Todos os Instrumentos, ferramentos, e utensilios, serão dados por Conto do Governo. — | 6. Alle Geräthschaften werden für Rechnung der Regierung angeschafft. |

7) Os que viverem bom comportamento e depois, de terem cumprido religiosamente com o seu dever, e desejando estabelecer se na Agricultura no País o Governô promete huma porção de terras sufficiente e conforme as Leis estabelcidos..

8) Se nescasario for cada engajado podera receber em Bremen hum adiantamento. —

9) No caso de enfermidades os trabalhadores engajados tem o Medico de graça. —

10) Nacazo que depois de hum anno de trabalho o Governo vé que é melhor por ambos as partes de trabalhar se por empregado podera o Governo o mandar fazer, consentindo o legajade

são feitos dois de hum teor.

Bremen aos 28 Juni de 1838.

Julius Heinrich.



7. Es wird jeden gutem Arbeiter von der Regierung nach treuer Erfüllung seiner Pflicht im Fall derselbe im Lande zu bleiben gesonnen ist, ein angemessenes Stück Land erteilt, nach den bestehenden Gesetzen.

8. Im Fall es nöthig ist erhält jeder Arbeiter in Bremen einen Vorschuss.

9. In Krankheitsfällen haben die Arbeiter den Doctor frei.

10. Im Falle daß es nach Ablauf des ersten Jahres von der Regierung eingesehen würde daß es für beide Theile vortheilhafter wäre in Accord arbeiten zu lassen, so soll dieses der Regierung freistehn, mit Bewilligung des Angagierten.

Doppelt ausgefertigt zu Bremen

den 28 Juli 1838.

der Major

[Signature]

Joh. Gese Julius Westphal
assaltado

Julius Heinrich.

Orbita: 18 Jap.
Größe: 5' 1/2" Altum 5' 7"
Häute: brenn. labell. Catana
Haut: f.wei. Tute alte u. brenn.
Augen: brenn. Altas Catana
Haut: mittel. Boca regular
Größe: gut, dente brenn.
Haut: } brenn. Boca brenn.
Größe: } brenn. Boca brenn.
Haut: } brenn. Boca brenn.

[Signature]
for soldado e antigo com o Capo de 1.ª classe
e de boa aparência.

ANEXO 3: Transcrição do “Regulamento Policial” elaborado por João Bloem.

Regulamento Policial.

para os trabalhadores na estrada do Cubatão Província de São Paulo.

Art. 1º - O abaixo assinado tem o direito de escolher do número dos trabalhadores reunidos um indivíduo que se distinguir por sua atividade, inteligência e bons costumes para mestre de seção (feitor).

2º - O mestre tem a obrigação de sustentar entre os trabalhadores de sua seção a tranquilidade e sobriedade, e de denunciar como desordeiros a todos os que não ouvirem suas admoestações.

3º Uma seção, duas vezes repreendida pelo abaixo assinado por causa de contravenções aos regulamentos, será dissolvida, quando pela terceira vez se tornar culpada, e os trabalhadores serão punidos segundo as circunstâncias com a perda do jornal de um até três dias.

4º Achando o abaixo assinado algum dos mestres inábil para o emprego, o substituirá por outro do número dos trabalhadores.

5º As dissensões entre os trabalhadores de uma seção serão denunciadas ao Inspetor a cuja determinação todos deverão sujeitar-se até a decisão definitiva do abaixo assinado.

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 jornais; o trabalhador que se mostrar incorrigível será entregue à polícia e punido conforme as leis.

7º A tentativa de fraude como o furto será punida com a multa do quádruplo do valor; mas a efetuação do crime acarretará ao malfeitor penas ainda mais graves.

8º Os jornais estipulados no Contrato serão pagos aos trabalhadores com a mais religiosa exatidão e sem minguar; estes em nada deverão ficar prejudicados sob qualquer pretexto que seja. Portanto tem cada trabalhador a permissão de apresentar suas queixas a respeito ao abaixo assinado a cujo exame a decisão o queixoso todavia imediatamente se contentará.

9º É somente com os mestres que se deliberará acerca do emprego da execução e entrega dos trabalhos; aos mais trabalhadores fica proibido o ingerirem-se nestas deliberações, sem que para isso sejam convidados.

10º Mestres de seção e mestres de ofícios, que somente como inspetores quiserem figurar, sem tomarem parte ativa nos trabalhos, não serão tolerados, mas eles tem o direito de fazer a distribuição do trabalho do modo que lhes aprouver com a qual os trabalhadores se conformarão exatamente e sem réplica.

11º Os mestres de seção; empregados na formação do alinhamento da estrada, na feitura de caminhos deverão e na formação de gramais, receberão cem reis de gratificação por cem palmos. Porém esta gratificação não será paga todas as vezes que a obra não merecer a aprovação do abaixo assinado.

12º As seções, que se distinguirem pelos bons costumes e serviços e pela autoridade dos trabalhadores que as compõe, serão sempre incumbidos das obras menos pesadas.

13º Um trabalhador, que abandonar a obra, da qual estiver incumbido por empreitada, antes de concluí-la nunca mais gozará de semelhante vantagem. Far-se-á uma nota no contrato do indivíduo, e igualmente nas listas a respeito. Uma seção, a qual houver cabido uma empreitada menos vantajosa, será favorecida na próxima ocasião.

14º Um trabalhador, que não querendo concluir a obra empreitada, sair do serviço voluntariamente durante o primeiro quarto do tempo convencionado, não receberá mais do que o jornal ordinário de 400 a 500 rs; se ele porém trabalhar até a metade do mesmo, a importância do (?) sobre o jornal lhe será paga depois de concluída a obra.

15º É proibido às mulheres dos mestres de seção o negociarem como vivandeiras; às mulheres dos mais trabalhadores é permitido semelhante negócio; mas só no caso que obtenham para isso do abaixo assinado cartas de licença.

16º Todos os trabalhadores tem de obedecer pontualmente às instruções vocais que o abaixo assinado ou o empregado da sua escolha lhes der acerca da direção dos trabalhos.

17º Os trabalhadores, que, contratados pelo abaixo assinado, se obrigaram a trabalhar 5 anos na factura de estradas na Província de S. Paulo, não deverão afastar-se do lugar de seu domicilio ou trabalho mais de um quarto de légua sem licença por escrito passada pelo abaixo assinado. Todo aquele que, encontrado fora do seu distrito sem carta de licença, for reconduzido pela polícia, ou por qualquer outra pessoa, perderá os vencimentos de um ano inteiro, e pagará as despesas que tiver causado. Se um tal indivíduo se negar a continuação do trabalho, será entregue à polícia, e sujeito a trabalho forçado.

Na minha ausência substitui-me o Sr. Diretor de Estrada C A Bresser, e põe em execução o regulamento acima.

Dado debaixo do meu punho a bordo da Clementina. 18 de Outubro de 1838. João Bloem.

ANEXO 4: Transcrição de relação de ferramentas e utensílios adquiridos por João Bloem.

Ferramentas e utensílios para a factura de Estradas artificiais, entregues ao Diretor dos trabalhos C A Bresser, no Cubatão.			
OBJETOS	Nº dos modelos	Quantidade	Libras Peso prussiano
Alavancas de 4 a 9 pés, de diversos tamanhos e feitos conforme o modelo	Nº 1	122	4:294 lb
Cunhas de ferro, conforme o modelo nº	2, 3 e 4	250	1.116
Picaretas de 6 a 8 lb conforme o modelo nº	5	200	1:280
Ditas de duas pontas de 8 a 9 lb, conforme o modelo nº	6	200	1:728
Ditas de uma ponta chata, e outra com ponta (?) modelo nº	7	200	1:684
Marrões de ferro de 16 a 30 lb dito nº	8	106	2:075
Martelos (canvados)? De 5 a 8 lb dito nº	9	100	651 ½
Ditos – ditos de 2 ½ a 3 ½ lb	10	200	642
Ditos ditos de broquear de 4 a 5 lb	11	51	2:222 ½
Ditos ditos de 2 ½ a 3 ½	12	200	580”
Chãos dºs de 5 a 7 lb	13	50	297”
Apar de ferro de nºs 1, 2, e 3	14	300	“
Ditos de bico de ferro nºs. 1, 2, e 3	16	220	“
Ditos de cavar valos, e canais de nºs. 1, 2, e 3	“	50	“
Ralos pequenos de ferro de tirar lama dº	19	6	“
Rolos grandes de (?) dº	18	30	“
Ditos pequenos de dº	“	10	“
Onze ternos completos de brocas, inclusive o modelo, com 24 brocas cada 1	“	11	1:189 lb
Agulhas de cobre para brocas	“	11	“
Ternos de ferramenta e utensílios completos, de carpintaria de obra branca	“	4	“
Dºs. de dºs ditos de Ferreiro	“	2	“
Dois dºs dºs dºs. de dº com tornos, safras e bigornas	“	2	“
Oito dºs de Canteiro e Caboquero	“	8	“
Oito dºs de dº de Pedreiro	“	8	“
Seis dºs de dº de Calceteiro	“	6	122 lb
Brocas dobradas de 8 a 12 pés	“	12	212”
Aço fino	“	“	417”
Rodas de carrinho, com 970 lb de ferragem dos mesmos	“	“	970”
Uma forja de campanha completo de ferro fundido	“	83	“
Um fole grande	“	1	“
Um dito mais pequeno	“	1	“
Um carro de aterrar para duas pessoas com eixo de ferro, para modelo	“	1	“

Um jogo de pedras para moinho	“	1	“
Três mós sortidos de 2 ½ a 3 ½ pés de diâmetro	“	3	“
Instrumentos matemáticos	“	“	“
Um nível com telescópio, sobre pás de 14 polegadas	“	1	“
Uma prancheta com quadrante roladores, nível, armado sobre pés	“	1	“
Um estojo com instrumentos de desenho	“	1	“
Quatro correntes de 100 palmos com 12 agulhas	“	4	“
Duzentas folhas de papel de desenho (inglês), Velin Imperial, em 1 folha de flandra	“	200	“
Duas Mirras com parafuso sem fim de latão, e cedro de 28 palmos de altura	“	2	“
Tábuas de pinho de 1, e 2 polegadas	“	1200	“
Duas caldeiras grandes de cobre com tampo, colher, garfo, e espumadeira	“	2	“
Colchões e cobertores que se deram a bordo, conforme a Lei (colc. 191, cob. 182)	“	364	“
Doze macacos de suspender (8 de maquinismo dobrado e 4 simples)	“	12	“
Duas barracas de campanha	“	2	“

Mantimento que ficou entregue ao Diretor dos Trabalhos da Serra do Cubatão				
Gêneros	Barricas	Rs	Sacos	Meias P
Pão branco	19	5:242		
Pão de Centeio	3	2:342		
Manteiga	16/4 2/8	1:564		
Toucinho	14	3:244		
Carne salgada	14	7:840		
Cevadinha	“	1:807	12	“
Farinha de trigo	9	2:064	“	“
Feijão branco	“	1:047	12	“
Arroz		329		
Ervilha branca		170		
Vinagre	6			6
Vinho	2			2
Aguardente	1			1
(a) São 170 Quartos de 160 em um lastro, que fazem quatro mil Rs. NB: O peso de Bremen tem só por 100 mais do que o peso do Brasil.				
Continuação da relação em frente.	Quantidade	Libras Prussianas		
37 peças de corda de 50 braças	37			
8 lb de barbante		8		

Mantimento que se comprou pelo preço de Bremen, da sobra que ficava conforme o ajuste de Bremen, da sobra que ficava conforme o ajuste com o Proprietário do Navio Clementine.

	Rixd	Groths
835 lb de Toucinho.....8 Rixd d'ouro p/ 100 Lb	66	57
1:071 lb de Feijão branco.....4 dos. De d° p d°d°	42	58
1:152 lb de Cevadinha.....2 2/3 d°s p. d° d°	30	48
900 lb de Far. De Trigo.....4 1/2 d°s de d° p. d°d°	39	
440 lb de Carne salgada.....7 1/2 d°s de d° p. d. d.	33	
99/4os lb de Ervilhas a 25 lb o 4°=2:475 lb		
160/4os faz um lastro, e o lastro 4:000 lb a d°s d°	42	
1/2 Pipa de Vinagre – nº 1	12	54
1/2 D° de d° 2	8	18
1 Caldeirão de cobre com repartimento e pertences para 150 pessoas	25	
1 P(?) de corda para amarrar objetos		48
Pano para barraca e guarnição	3	44
	304	63
	72	
	21.951	Groths
60 Groths p. 1:000, fazem Rs	365\$000	
200 Tábuas de Pinho de 30 palmos. De comprido e 2 poleg. de grosso	55\$000	
	420\$000	
Desconto de 56 lb de chá, a razão de 100 lb p. 25 Rixd d'ouro	30\$000	
	390\$000	
Adiantamento conforme a Tabela junta	1:150\$000	
32 a 20 lb de carne 2:400	78\$300	
Cinco dias a família do Diretor Bresser, e seu Ajudante 1:280	25\$600	
Ferramenta e mais objetos comprados em Santos	92\$120	
	1:730\$020	
Recebido	2:400\$000	
Fica para caixa da Fábrica Rs	663\$980	

Fábrica de ferro de S. João de Ypanema 29 de Abril de 1838.

João Bloem

Major do Corpo de Eng. e Diretor de Ypanema

Conforme

Joaquim Firmino Pereira Jorge