

## Os Artífices Alemães na Construção de São Paulo entre 1855 e 1860 – A História que não foi contada

ADRIANE ACOSTA BALDIN\*

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

A partir de 1850 foram grandes os esforços para implementar obras na capital. Começaram a ser construídos em São Paulo os edifícios públicos necessários para absorver a demanda populacional e o crescimento urbano.

Com esse novo panorama o governo provincial não tinha outra opção a não ser importar mão-de-obra para construção civil, assim como fez com os trabalhadores para a lavoura cafeeira.

As fazendas careciam de agricultores para o vasto e fértil território paulista e a crescente cultura cafeeira. A cidade de São Paulo e as estradas estavam igualmente necessitando de braços para a construção civil.

Os efeitos do fim do tráfico de escravos já foram sentidos em 1852;

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

---

\* Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, doutoranda, bolsista Capes.

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

Os africanos não foram suficientes para os trabalhos nas estradas e obras públicas, para tanto foram engajados cem ou mais colonos Ilhéus, sendo as condições de engajamento metade da passagem por conta do governo e a outra metade por conta do colono, e os salários eram de 400 a 600rs.<sup>1</sup>

Apesar dos esforços do governo para sanar a grave crise de mão-de-obra, o problema sempre estava presente.

A opção feita pelo governo provincial de São Paulo na década de 1850 foi trazer imigrantes da Europa, alemães em sua maioria. Para tanto, contratou a Vergueiro & Companhia, empresa do senador Vergueiro que já fazia habitualmente o agenciamento dos imigrantes alemães para as fazendas de café no interior do estado.

Em 1854, portanto, depois de renovar o contrato com a Vergueiro & Companhia para a vinda de colonos germânicos para as fazendas, o governo provincial propõem ao Vergueiro a feitura de um novo contrato. Neste, a empresa deveria trazer operários para trabalhar em obras públicas na capital e nas estradas da província.

Foram 350 os artífices da construção civil contratados na Europa e que atuaram em São Paulo a partir de 1855. Destes, contabilizava-se 204 alemães.

Esses profissionais atuaram na construção de uma nova cidade que começava a se configurar em 1850, amplamente fotografada em 1862 pelo fotógrafo Militão Augusto de Azevedo.

São Paulo passou por um período intenso de obras de 1855 até 1860, quando teremos a mão-de-obra alemã presente em São Paulo.

Os artífices alemães foram preferidos em relação a outros povos por terem um conhecimento técnico apropriado para as reformas urbanas e estradas. Nos relatórios provinciais há uma predileção pelo imigrante alemão por ser um povo afeito ao trabalho e à ordem.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1851, p. 44.

<sup>2</sup> Relatórios de Presidentes da Província de São Paulo, 1855, obras públicas, p.19

No contrato celebrado entre a província e a Cia Vergueiro constava que dos 350 trabalhadores engajados apenas uma terça parte viesse de Portugal e o restante da Suíça e dos países do sul da Alemanha.

Na verdade, os operários vieram também de outras regiões da Alemanha e não somente do sul. Eles deveriam ter entre 18 e 40 anos, serem sadios e de bom comportamento, segundo o contrato.

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

O artigo quinto estabelecia os deveres dos operários. O trabalhador deveria deixar a quinta parte do salário para a província, assim poderia paulatinamente quitar a dívida com a mesma. O operário deveria trabalhar aonde o governo definisse, desde que este cumprisse as suas obrigações. Deveria também conservar-se no trabalho da província por pelo menos três anos. Não poderia abandonar o serviço, mesmo depois de três anos, se não tivesse saldado a sua dívida. Fato que legitima a tese da participação fundamental dos alemães nas obras da cidade entre 55 e 60.

O contrato especifica também a quantidade de profissionais que deveriam ser engajados dentro de cada categoria; quarenta calceteiros, trinta canteiros, vinte pedreiros, dez ferreiros e dez carpinteiros. Os mestres deveriam ser: dois canteiros, dois calceteiros, um pedreiro e um carpinteiro. O restante deveria ser de oficiais “bastante entendidos em seus respectivos ofícios”. Esses oficiais deveriam obrigatoriamente ser engajados na Suíça e na Alemanha. A grande maioria dos oficiais foi engajada na Alemanha.<sup>3</sup>

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

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

Com vista neste contrato pode-se imaginar o que deva ter sido para o engrandecimento do setor de obras a injeção de tantos profissionais especializados na construção de estradas e obras públicas.

---

<sup>3</sup> ALESP, IO56.17.5

Para a cidade de São Paulo, que não tinha trinta mil habitantes na época, o número de novos operários foi muitíssimo significativo para o panorama da construção civil naquele momento. As reformas que se empreenderam com essa mão-de-obra na capital e nas estradas foram materializadas nas imagens de Militão Augusto de Azevedo e estão documentadas nos arquivos públicos.

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

Essa foi a segunda tentativa de montar uma companhia de operários em São Paulo, aos moldes da que ocorreu no Recife com a Companhia de Operários, em 1839. A primeira tentativa ocorreu em 1838 com a vinda dos alemães na expedição de João Bloem.

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

*Os simples trabalhadores Portugueses vencem o jornal de 700 a 800rs, nos dias em que trabalham, jornal que pode ser elevado a 1\$200rs, conforme o merecimento de cada um [ ]*

*Os simples trabalhadores Allemães vencem 1\$200 rs. Por dia, quando trabalham, os que têm ofício de 1\$400 a 2\$000rs.[ ]*

*Dos Allemães seguiu uma turma de 40 para Ubatuba, afim de se encarregar dos reparos da serra, outra de 25 para a obra do atalho da Serra da Cantareira, outra de 56 para a Estrada de Limeira a S. João do Rio Claro, existindo os mais em Cubatão e 26 na capital.*

*Dos Portugueses estão 30 empregados na factura da Rua da Glória nesta Capital, e o restante no serviço da Estrada de Santos. (Relatório Provincial, 1855, p.26) (grifo nosso)*

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

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

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

Localizou-se um documento fundamental para o presente estudo no Arquivo da Assembléia Legislativa que elucida as várias questões referentes à imigração dos operários alemães, em 1854.

Este documento é um relatório feito por um agente de imigração contratado pela Cia Vergueiro, de nome Schmidt. Esse agente relata as dificuldades que teve para conseguir os 350 trabalhadores e a preferência pelos alemães;

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

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

*[ ] fiquei contudo iludido por causa da opposição que o Governo d`aquelle Paiz fez do engajamento, não público mas encobertamente, a fim de não perder os seus bons operários. Esta circunstância obrigou-me a dividir a ordem, abrindo novas fontes em parte na Suissa, em parte na Saxônia. No primeiro Paiz gozei de algum sucesso, do mesmo tempo que no último as autoridades prenderão e encarcerarão o meu agente. [ ] (ALESP, IO56.17.5)*

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

Houve naquele momento a preocupação do agente de imigração em angariar profissionais com formação técnica para os trabalhos que iriam exercer em São Paulo.

O agente Schmidt havia conseguido angariar calceteiros, pedreiros, serralheiros, canteiros, ferreiros e carpinteiros e o número de trabalhadores de estradas estava completo.

Os salários a eles oferecidos eram variados, mas não saiu do previsto do orçamento inicial, sendo que os trabalhadores de estradas receberiam 1\$200rs, os oficiais de ofícios 1\$400rs e os mestres 2\$000rs por jornal.

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

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

Ao final do documento, Schmidt faz um relato fundamental para entendimento do preparo técnico desses alemães que vieram e foram os construtores da São Paulo a partir da segunda metade da década de 1850, período de muitas obras públicas e reformulação urbana.

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

Havia de fato a preocupação, por parte do governo da província de São Paulo, em angariar trabalhadores com bom nível técnico. Diferentemente das outras imigrações de povos germânicos, ocorridas em 1828 e 1838 em São Paulo, vemos que a imigração de 1854 contribuiu para o melhoramento do nível técnico nas obras públicas e estradas.

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

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

A nossa hipótese é que esses profissionais qualificados, na sua maioria alemães, foram fundamentais para a construção civil em São Paulo. Muitos são seguidamente citados na documentação, como os artífices; Cristiano Seechrist, João Roos, Cristiano Enderess, Valentino Kanz e Conrad Thomas, todos vieram em 50. Podemos citar João Beck que esteve na fazenda Ibicaba como colono. Não podemos precisar a data de sua vinda. Os já estabelecidos Carlos e Guilherme Zapp que vieram na expedição de João Bloem, em 1838.<sup>4</sup>

Teremos a presença do também pedreiro Cristiano Franck, da colônia de Santo Amaro, de 1828. Este último trabalhou na reconstrução do chafariz do Piques, em 1844. (CAMPOS, 2007:57)

Esses são alguns entre tantos outros nomes de operários alemães inscritos nas folhas de férias e pagamentos das diversas obras públicas ocorridas na capital naquele momento. Foi a mão-de-obra alemã preferencialmente escolhida por inspetores e engenheiros de obra. Isso é relatado com frequência na documentação referente ao assunto.

Nos almanaques comerciais feitos na década de 1850 é impressionante o volume de profissionais nas mais diversas áreas, de origem germânica. Para exemplificar, o Almanaque de 1857 contabiliza entre dez serralheiros e ferreiros, quatro alemães. O único fundidor de sinos citado é Henrique Henrichsen, imigrante alemão que veio em 1828. Situava-se na região do Piques. Os pedreiros incluídos no almanaque contabilizam nove profissionais, entre eles; Carlos Zapp, Christiano Frank, Christiano Seechrist e João Beck. Estão também no Almanaque de 1857 como engenheiros empregados pela província os nomes de Carlos Rath e Hermann Gunther, ambos alemães.

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

---

<sup>4</sup> Manuscrito F. Sommer - Instituto Martius Staden

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

A documentação referente às obras públicas muitas vezes faziam menção às férias dos trabalhadores. Na lista de férias da obra de encanamento da Rua de Santa Theresa, datada de 1 de janeiro até 16 de julho de 1857, são várias fichas com as férias escalonadas. Pode-se constatar que a grande maioria eram alemães, entre eles; Valentin Kanz como inspetor de obras, João Jacob Müller, Isak Kull, João Zender, numerados até o 310.<sup>5</sup>

A Caixa d água, feita em 1857, construção integral de tijolos e executada pelos pedreiros alemães. (CAMPOS, 2007:57)

A Rua da Glória, início do caminho para Santos, foi reformada pelo Rath com a mão-de-obra alemã e portuguesa, em 1855.

Muitos operários que vieram em 1855 foram trabalhar na estrada de Santos e outros foram enviados para as obras da estrada que liga Campinas à Constituição, passando por Santa Bárbara.<sup>6</sup>

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

As obras na estrada da Serra da Cantareira, em 1856, foram feitas por alemães, assim como a reforma da Ponte do Carmo. Nesta obra constam onze nomes de pedreiros alemães, sendo Valentino Kanz o mestre da obra.<sup>7</sup>

Poderíamos citar uma infinidade de obras em que tivemos a atuação dos alemães em São Paulo. Importante destacar que além desses artífices, engenheiros de origem germânica trabalharam no setor de obras em São Paulo na década de 50, são eles: Carlos Rath, Carlos Abraão Bresser, Hermann Bastide e Hermann Gunther. Informações preciosas sobre a atuação desses profissionais estão no Instituto Martius Staden e no Arquivo do Estado de São Paulo.

---

<sup>5</sup> DAESP, Obras Públicas, ano 1856-57, caixa 15, ordem 5152, pasta 2

<sup>6</sup> Relatórios Provinciais, 1855, obras públicas, p. 35

<sup>7</sup> DAESP, Obras públicas, ano 1856-57, cx 15, ordem 5152



Podemos concluir portanto, que entre 1855 e 1860, São Paulo se viu aprovionada de um corpo técnico especializado e isso se espelhou no volume de obras e nos melhoramentos urbanos e das estradas.

Na década de 1860 a imigração de artífices e agricultores de origem germânica diminuiu consideravelmente em função dos conflitos entre fazendeiros e colonos e também pelo desinteresse dos estados alemães em enviar emigrantes para o Brasil. Isso se deu não só pelos maus tratos a eles conferidos pelos proprietários rurais, mas também pela necessidade que os estados alemães tinham naquele momento de mão-de-obra disponível para a construção de estradas, ferrovias e da indústria nascente.

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

A partir de então os olhares se voltam para outra direção. Não seriam mais somente os alemães que iriam ajudar a construir essa nova cidade que se avizinhava, nem tão pouco seriam os únicos imigrantes lavradores dos férteis campos paulistas.

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

Se o tratamento dado aos colonos nas fazendas com o sistema da parceria tivesse sido interessante para ambas as partes, colono e fazendeiro, possivelmente a emigração de povos de língua germânica não teria minguado na segunda metade do século XIX.

Cabe supor, portanto, que no início do século XX talvez tivéssemos presente nas ruas da cidade de São Paulo não um sotaque italiano e sim alemão, como em muitas cidades do sul do Brasil. Isso implicaria em uma urbanização distinta da que houve e atribuiria à São Paulo outra identidade.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

CAMPOS, Eudes (2007) A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais – Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. *in* Anais do Museu Paulista, vol. 15, nº 1, São Paulo, jan/jun, p.57

SILVA, S. (1976) Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo

SOMMER, F.(1950) Die Deutschen in São Paulo - Os alemães em São Paulo-1840 a 1890. vol.III. São Paulo: Instituto Martius Staden

TIRAPELI, P. São Paulo Artes e Etnias. São Paulo: Editora Unesp, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007

### **DOCUMENTOS OFICIAIS**

Relatórios de Presidentes de Província, 1851, p.44

Relatórios de Presidentes de Província, 1852, p.44

Relatórios de Presidentes de Província, 1855, p.19, 26

ALESP, IO56.17.5

DAESP, Obras Públicas, ano 1856-57, cx. 15, ordem 5152

### **INSTITUIÇÕES**

Arquivo Público da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo

Arquivo Público do Estado de São Paulo

Instituto Martius Staden