

Propriedade, Mobilidade e Ordem Urbana em Blumenau em fins do século XIX

Ricardo Machado¹

Resumo: A partir da constatação de uma nova organização do espaço da cidade de Blumenau em fins do século XIX e início do século XX, demonstro a emergência de uma preocupação com a conservação da propriedade, um investimento na mobilidade dos indivíduos e a conseqüente organização de uma ordem urbana. Esta nova racionalidade é apresentada não somente pela emergência de uma nova legislação local e nacional, mas, sobretudo, através dos conflitos cotidianos que ocorreram no período. Assim, pode-se lançar olhares não só para os caminhos difusos do poder, como também para as formas em que os indivíduos reagiram a estes jogos, que estiveram no âmago da constituição de uma concepção de individualidade, de moralidade e de espaço público que constituiu a cidade de Blumenau na virada do século XIX para o século XX.

Palavras Chave: Blumenau, Mobilidade, Propriedade, ordem urbana.

Abstract: Century. Summary Starting from a new space organization in the city of Blumenau at the end of the 19th. century, we will demonstrate the emergency of an investment on people mobility and the logic organization of an urban order. This new reasoning is presented not only by the emergency of a new local and national legislation but above all, through the everyday conflicts that happened in that period. Thus, we can have a look not only to the blurred ways of the power but also to the different forms of people reaction to these games, deeply incrustated in the constitution of individuality concept, morality and public space in the second half of the 19th. Century.

Key words: Blumenau, mobility, urban order

Introdução.

A cidade de Blumenau foi idealizada a partir de 1850 como uma colônia particular com fins de assentamento de colonos imigrantes, vindos inicialmente da região que mais tarde se constituiu como Alemanha,² em um vale localizado no nordeste da Província de Santa Catarina, no sul do Império Brasileiro. No entanto, seus contornos físicos e culturais foram constituídos através dos embates políticos que se realizaram nesta segunda metade do século XIX. Institucionalmente a colônia particular de Hermann Blumenau, acaba sendo vendida para o Império brasileiro em 1860, que passa a se responsabilizar pelo assentamento dos imigrantes a partir de então. Somente em 1880, a colônia terá autonomia, na medida que se constitui primeiramente como Vila e, em 1883 como municipalidade.

¹ Mestre em História pela UFSC. Endereço eletrônico: r.correio@hotmail.com

² As fronteiras políticas da Alemanha serão constituir somente depois de 1871, aonde emerge um profundo nacionalismo em função do antagonismo com a França nas guerras napoleônicas.

Destarte, neste artigo, utilizo da reflexão sobre a constituição da cidade de Blumenau em fins do século dezenove, para tratar de uma nascente preocupação com a gestão do espaço e das coisas – aqui me referindo aos indivíduos através de um investimento dos fluxos através da mobilidade destes indivíduos e na demarcação entre público e privado.

A Colônia Blumenau e o investimento sobre a propriedade

Para além de um empreendimento individual de seu fundador, a Colônia Blumenau se insere na política migratória instaurada pelo Império brasileiro na segunda metade do século XIX. Certamente que a vinda de imigrantes europeus para o Brasil, estará inserida na política de embranquecimento da população, da decadência do comércio de escravos africanos e da conseqüente necessidade de uma força de trabalho livre para o país. Sobretudo, o que salta aos olhos é que a partir destas novas problemáticas instauradas no período, teremos a emergência de uma nova materialidade da propriedade através da Lei de Terras de 1850³, bem como, a produção de uma legislação relacionada à organização burocrática das cidades⁴ e a constituição de uma estrutura policial e criminal⁵ do Império.

O capitalismo irá introduzir uma noção diferente de riqueza nas sociedades modernas. Na medida em que o acúmulo de bens e de propriedade passa a ser importante, emerge a possibilidade desta propriedade também ser alvo de roubo, invasão ou depredação. Para isso, surge uma série de mecanismos sociais que visam a possibilidade de garantir e preservar esta nova materialidade da riqueza e, por isso, alvo de conflitos. A partir do século XIX veremos emergir novos controles sociais, que estão relacionados com esta nova distribuição espacial e social da riqueza industrial e agrícola. (FOUCAULT, 1996: 96-97).

No caso do Brasil, o debate em torno de uma nova concepção de propriedade vinha se arrastando durante as duas décadas que antecederam a metade do século XIX⁶. Mas foi somente em 1850 que teremos o estabelecimento de Lei de Terras que marca a emergência de um novo regime e controle da propriedade em todo o Brasil Imperial. Raquel Rolnik define que Lei de Terras é um corte fundamental na concepção de se apropriar a terra e que teve grandes conseqüências no desenvolvimento das cidades. Para ela, esta absolutização da propriedade

³**Lei n.601 de 18 de setembro de 1850.** Publicada na Secretaria de Estado dos Negócios do Império em 20 de setembro de 1850; E também o Decreto n.1.318, de 30 de janeiro de 1854. **Regulamento para execução da lei n. 601**, de 18 de setembro 1850. Coleção das Leis do Império do Brasil - 1854, Tomo XV, Parte 2, Pág. 10

⁴**Lei de organização das Câmaras Municipais.** Lei de 1.º de outubro de 1828.

⁵**Lei Imperial de 31 de janeiro de 1842.** Regula a execução da parte policial e criminal da lei 261, de 1841. Coleção das leis do Império de 1842 - Tomo V, Parte II, P. 31 Publicado como regulamento.

⁶Sobre esta questão ver: CARVALHO, José Murilo de. **A construção da Ordem:** a elite política imperial; **Teatro das sombras:** a política imperial. 2ed.Rio de Janeiro: UFRJ, Relume-Dumará, 1996

passa a se constituir a partir do momento em que a “ *única forma legal de posse da terra passou a ser a compra devidamente registrada*” (ROLNIK,1997: 23)

Destaca-se que a mesma legislação que torna a propriedade privada nos termos modernos desta compreensão, estabelece a necessidade da importação de imigrantes para o Brasil. Com isso estaremos diante da introdução da mão de obra livre na constituição de uma economia capitalista. Com a Lei de Terras de 1850, o colono poderá somente comprar sua terra para poder produzir, extinguindo as práticas de doação de sesmarias que eram comum até então. Além disso, a propriedade passa a ser normatizada por uma série de regras estabelecidas pela legislação. Já no primeiro momento ao adquirir suas terras, o colono acabará se endividando junto à direção da colônia; sendo que enquanto não terminar de pagar não poderá vender sua propriedade; se não cultivar a terra, perde direito aos favores concedidos aos colonos pela direção da colônia; se viver em ociosidade o colono pode ser expulso; se acumular dívida com a direção da colônia poderá ser despejado; e, se acaso queira abandonar as terras sem quitamento da dívida, torna-se um infrator.⁷ Estas são algumas das normas às quais os colonos estavam submetidos. É sob uma racionalidade capitalista que a noção de propriedade é tomada como o princípio da colonização da segunda metade do século XIX.

Mas para transformar a força destes colonos em um elemento produtivo foi preciso se constituir uma série de técnicas que passam por toda uma preocupação com o controle de indolência, da ociosidade e do isolamento. Para isso foi preciso a constituição de um poder político, microscópico e capilar: um poder que transformasse o corpo do indivíduo e sua propriedade em elemento de produção. Desta maneira podemos dizer que “*a ligação do homem ao trabalho é sintética, política; é uma ligação operada pelo poder*” (FOUCAULT, 1996:125-126). Mas este poder não passa somente pela organização de um “Estado” através de suas Vilas, Câmaras e Municípios, mas também passa pela emergência de uma engenharia que irá se preocupar com uma nova racionalidade do espaço; a constituição de uma sociabilidade pública que implica novas formas de conduta e, sobretudo, uma concepção de justiça que irá definir a legalidade e ilegalidade e permitir que os conflitos mais particulares sejam evidenciados.

A partir deste momento não só a propriedade, mas toda a concepção de cidade, passa a ser problematizada, trazendo consigo uma nova noção de rentabilidade das coisas, uma eficácia do trabalho em todos os seus domínios. Por isso, seria uma forma redutora de perceber a produção de um espaço produtivo se direcionarmos nosso olhar somente para o espaço da

⁷ **Lei n.601 de 18 de setembro de 1850.** Publicada na Secretaria de Estado dos Negócios do Império em 20 de setembro de 1850; E também o Decreto n.1.318, de 30 de janeiro de 1854. **Regulamento para execução da lei n. 601,** de 18 de setembro 1850. Coleção das Leis do Império do Brasil - 1854, Tomo XV, Parte 2, Pág. 10

fábrica ou de centros de grande proporção urbana e populacional. De forma que é possível demonstrar que foi, primeiramente, através da exigência da rentabilidade da terra (propriedade) e da força de produção dos indivíduos que surge uma problematização dos usos e formas da cidade. Stella Bresciani, ao tratar do começo do urbanismo e de uma racionalização do espaço, diz que ao ser pensada a cidade no século XIX, “*o saber que se forma é tributário de vários outros saberes, que, situados em campos diversos, num dado momento como que enfaixam um saber multifacetado sobre a cidade, designado, não já como ciência urbana, mas com idéia sanitária*” (BRESCIANI, 2002:23). Saberes estes que visam sanear o corpo mas também atuar sobre a moralidade dos indivíduos pobres e/ou improdutivos. Concepções que geraram diversos conflitos entre os indivíduos da Colônia Blumenau no final do século XIX. No caso, neste artigo, centramos esta reflexão principalmente no que se refere a um investimento sobre os fluxos destes indivíduos e a crescente problematização de uma ordem urbana que começa a se instaurar neste período.

Mobilidade...

Richard Sennet , em seu “Carne e Pedra”, afirma que “*o homem moderno é acima de tudo um ser humano móvel*”(SENNET,2001:203) e, de forma complementar, Peter Gay diria que “*o século XIX é o século do movimento e dos movimentos*” (GAY,1988:47). Isto nos permite pensar como o problema do deslocamento foi umas das grandes emergências do mundo moderno. Neste momento torna-se necessário fazer do espaço um elemento de ligação e não de isolamento entre os indivíduos.

O próprio movimento dos indivíduos passa a ser uma forma de investimento e de intervenção, surgindo o problema das estradas e caminhos. Ao tratar da “Geografização do Espaço” em Santa Catarina, Marlon Salomon demonstra que no século XVIII as estradas não eram um problema para o poder, mas é no decorrer do XIX que o saber da engenharia civil irá se preocupar com o deslocamento das populações (SALOMON, 2002). Com isso surge o aparecimento de uma crítica em relação a dificuldade de acesso e ligação entre as populações de Santa Catarina. A engenharia assumirá então o papel central de retirar os obstáculos que impedem ou prejudicam o movimento no espaço. O Estado passa a ser responsável pela gestão do espaço a noção e da obras públicas. Estas vias, ruas, caminhos a serem construídos permitirão a ligação entre as povoações. Isto pode ser entendido como forma de intervenção nestes indivíduos, afinal sua justificativa é impedir este isolamento, e com isso a “indolência” e

a “preguiça”. De forma que em 1857 em um dos seus relatórios, Hermann Blumenau definia que: *“fazer estradas para estabelecer colonos é o princípio fundamental da colonização”*.⁸

A questão da mobilidade era uma constante nos relatórios do diretor da colônia, Hermann Blumenau, para o Presidente da Província de Santa Catarina. Em um destes relatórios, afirma que a garantia dos caminhos são imprescindíveis para a continuidade de sua empresa, e demonstra que a sua construção representa também a possibilidade de determinados colonos, considerados indigentes, obterem recursos ou mesmo quitarem suas dívidas com a colônia.⁹ Mas não sem antes haver definições morais sobre estes indivíduos que prestavam serviços para o empreendimento colonial: *“Aos recém-chegados que dependem de emprego, concedo trabalho em meu próprio empreendimento, principalmente na construção de caminhos ou conduzo-os para pessoas conhecidas e honradas”*.¹⁰

Mas a forma de sua construção e responsabilidade sobre sua manutenção, neste momento ainda está entre público e privado:

Nas regiões centrais e nas pequenas regiões rurais, onde não vigora a exceção especial e não há nenhuma construção, deverão ser doadas faixas de terras destinadas para vias públicas. Para tanto, vale a manutenção destas vias, limpando o matagal e ramagem, retirando as árvores caídas ou derrubadas, enfim fazendo pequenos reparos nas cercas e demais trabalhos de acordo com a lei do país. Caso houver alguma negligência sob este aspecto, o conselho da colônia é a autoridade que vai interferir e mandar executar o trabalho, às custas daquele que deveria ter efetuado o serviço – melhorias de porte maior em vias secundárias, como terraplanagem manual, pontes, etc., devem ser realizadas pelos interessados com a ajuda do caixa da colônia e do empreendedor, enquanto, conforme o contrato a abertura destas vias e os trabalhos nas estradas principais são de sua responsabilidade”.¹¹

Ainda sobre esta questão é preciso dizer que o ato de se deslocar por terra, em meio aos caminhos, é apresentado também como ato de civilidade e de diferenciação. Neste sentido, Hermann Blumenau argumenta que *“(...)os habitantes de minha colônia agora costumam a andar por terra enquanto os moradores brasileiros ordinariamente preferem o caminho do rio ao qual estão acostumados.”*¹². Justificando aí o investimento nos trabalhos de construção e conservação dos caminhos.

Em diversas falas semelhantes, o colonizador demonstra que deixar o colono isolado é o mesmo que deixá-lo cair em ociosidade. De forma que podemos afirmar que a construção de

⁸ Blumenau, Hermann. **Relatório da Colônia Blumenau 1857**. Blumenau em cadernos Tomo I. vol.10 set./out.1958. p.95

⁹ Id. Ibid. p.95

¹⁰ BLUMENAU, Op. Cit. 2002. p.101

¹¹ Id. Ibid. p. 100

¹² BLUMENAU, Hermann. **Relatório da colônia Blumenau 1853**. Tomo .vol.6. abril 1958. pág.107

caminhos foi o grande tema para a administração destes indivíduos na segunda metade do século XIX. Elementos estes que acabaram possibilitando uma problematização do público e do privado. Se, por um lado, os caminhos estiveram no centro da discussão entre a responsabilidade de ordem do espaço pelo indivíduo ou pelo poder público, por outro lado, é possível demonstrar verdadeiros conflitos entre as instituições que se constituíram naquele período. Assim a responsabilidade sobre a conservação dos caminhos esteve no âmago das polêmicas entre o Governo Imperial e a Colônia Blumenau, e entre a Colônia e a Câmara Municipal de Itajaí.¹³

O engenheiro Luiz Manoel de Albuquerque Galvão, em seu relatório ao Ministério da Agricultura de 1871, irá fazer contundentes críticas ao isolamento das colônias, destacando a situação da Colônia Blumenau. Segundo Galvão, se houvesse maior fiscalização as “(...)colonias, não estariam elas ainda hoje isoladas do litoral, exigiriam soffríveis estradas de rodagem, ao menos para os pontos até aonde a navegação é praticável, as colônias Blumenau e Itajaí estariam em outro pé de prosperidade e em via de serem facilmente emancipadas.”¹⁴

O engenheiro Galvão argumenta que para a colônia prosperar não basta que haja terras férteis, mas o essencial é impedir o isolamento para que não se caia em ociosidade e desânimo.

(...)não isolar as populações dos centros commerciaes, disseminando-os por lugares ermos, em que o colono tenha que atravessar desertos e vencer grandes distancias para vender os seus produtos. Não é isolando o colono no interior das matas, difficultando-lhe a permuta dos seus produtos, que conseguir-se-ha a prosperidade dos estabelecimento coloniaes, pois a população dispersa e isolada não pode progredir, dadas as melhores condições de uberidade do solo.¹⁵

Por isso, construir os caminhos representava não só um incentivo ao trabalho produtivo, mas também um investimento no “*desenvolvimento material e moral*”¹⁶ dos colonos. Coerente com o restante de seu relatório, em que destaca a necessidade de um maior controle e fiscalização dos empreendimentos coloniais por conta do Governo Imperial, Galvão diz que este isolamento das colônias “*parece ser procurado de propósito para dificultar a vigilância do governo*”. Pois com isso, os diretores estariam colocando “*o thesouro na necessidade de subvencionar largamente as colônias, correndo a distribuição das subvencções por mãos destes mesmos funcionários, sem exame nem correctivo possível a seus actos, em lugares*

¹³ Até sua emancipação política em 1880, a colônia estava vinculada a vila de Itajaí.

¹⁴ GALVÃO, Luiz Manoel de. **Relatório sobre as colônias Blumenau, Itajahy, Príncipe D. Pedro e D. Francisca (Província de Santa Catharina) apresentado ao ministério a agricultura, commercio e obras publicas apresentado em 9 de março de 1971.**

¹⁵ Id. Ibid..

¹⁶ Id. Ibid.

esmos, onde pouco se ouve a lingua nacional e em governo outra lei senão o dictame do director, o que alias tem dado lugar a abusos em larga escala, em prejuízo da nação e do pobre colono(...).”¹⁷

Na virada do século XIX para o século XX, há diversos processos judiciais que se referem à construção de caminhos de interesse público e que entram em choque com a propriedade privada. Em 1902 há um caso de conflito entre a propriedade e a construção de caminhos. Otto Gessner¹⁸ que também era proprietário de um engenho de serrar madeira na localidade conhecida por Mulde Alta, acusa Francisco Jappet, Guilherme Nass, Carlos Nass, Carlos Schmitz de terem invadido sua propriedade, destruindo um cafezal e outras benfeitorias na construção de uma estrada que passa por suas terras. De forma que através de uma Ação Sumária, Gesner solicita indenização e também o embargo de tal obra. Segundo o próprio autor, em obediência ao embargo os réus suspenderam por um tempo os trabalhos, mas por aqueles dias tinha recomeçado com os mesmos. E que, desta vez, haviam destruído um caminho para arrasto de madeiras e inutilizando uma ponte e em conseqüência disto, o autor “*se acha impossibilitado de conduzir os rolos de madeira do matto para o seu engenho e tentando o suppte de conduzir estes rolos pelo caminho em construção appoderam-se os supptdos ameaçando com facas e espingardas, de que se acham armados*”.¹⁹ E, para terminar, o autor argumenta que se achando privado dos seus meios de condução, não pode mais continuar com a sua indústria de serrar madeira, pela qual paga pesados impostos e tira os meios de subsistência de si e de sua família.²⁰

Apesar dos argumentos dados por Gessner, os réus recorrem dizendo que suas argumentações são falsas. Primeiramente, afirmam que não têm responsabilidade alguma sobre o tal caminho, porque estaria sendo construído por ordem da Superintendência Municipal. Anexo no processo, o próprio Superintendente irá afirmar que:

(...)o caminho que está sendo aberto através de terras de Otto Gesner e outros, e quer é indispensável aos moradores da Mulde Alto, Claus Weiss, Carlos Nass, Carlos Schultz, Guilherme Nass, Godofredo Sievert, Franz Ratzamann, Francisco Jappelt e outros, é feito por ordens minha por ter sido julgado o lugar o mais apropriado para o fim que se deseja. . Blumenau, 20 de fevereiro de 1902. Dr. José Bonifácio da Cunha. Superintendente municipal.²¹

¹⁷ Id. Ibid.

¹⁸ Processo n.209. 1902. **Ação de manutenção.** Otto Gerner, jappelt/ Guilherme Nass, Carlos Nass, Carlos Schitz, Godofrido Ziemmers. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva

¹⁹ Id. ibid.

²⁰ Id. ibid.

²¹ Id. ibid.

Já em 1904, Luiz Lucas²² busca a justiça para permitir a construção de um caminho que faça ligação do Salto do Norte com a Itoupavazinha. Mas este caminho, por sua vez, irá passar pelas terras de Henrique Metzger Jr. De forma que Lucas acaba sendo proibido de fazer tal caminho. Depois de uma longa polêmica e de diversas contestações, argumenta definitivamente dando ênfase ao trabalho e à necessidade de comércio:

O que deseja o nosso constituinte é um bem para a servidão, idônea, fácil para cultivar a sua propriedade, para aí edificar e constituir família pois ainda é solteiro e sem a qual ser-lhe impossível transportar o produto de seu trabalho, de onde tira o indispensável para o seu sustento, além do serviço que presta a sociedade, que vive do auxílio de todos (...).²³

Através da citação de terceiros, argumenta que o trabalho é na sociedade a combinação de várias atividades subdivididas que possibilitam a própria existência humana.

Se uma nação, um estado, necessitam de vias de comunicação para poderem progredir, justamente porque com as boas e fáceis vias de comunicação que dão lugar a ligações proveitosas e a novos vínculos sociais aparecem muitas fontes de trabalho, a lavoura, a indústria e o comércio se desenvolvem, no mesmo caso está o homem quando, carece de uma servidão por terras de outrem, para dar-lhe saída para a via pública e os produtos de seu quotidiano trabalho que é - a vida – como disse o grande Victor Hugo.²⁴

Apesar de toda a argumentação, o representante do réu age em defesa dizendo que a propriedade privada é inquestionável e que o só a Luiz Lucas irá se beneficiar desta desapropriação. A discussão termina em torno do caráter do caminho, pois se é um caminho público deveria se dirigir para pontes, estradas públicas ou portos, não se justificando acaso o caminho servir somente para um indivíduo.

Finalizando...

Resta dizer que o espaço da cidade foi se constituindo no cruzamento destes caminhos. Ainda anterior aos grandes projetos de urbanização e de sanitarismo que emergirão nas metrópoles do início do século XX, a cidade já estava sendo gestada. Mas neste momento, os problemas eram outros. Se pudermos dizer que não se trata de um projeto homogêneo de intervenção no espaço, ele foi se constituindo, por um lado, pelas normatizações e regulações, e por outro, através destes pequenos conflitos, solicitações e resistências cotidianas. Mas nunca de uma maneira suficientemente tranqüila e banal. E a estes indivíduos foi exigido um constante falar de si e lançar seu olhar sobre o outro.

²² Processo 193.1904. Luiz Lucas; Henrique Metzger Jr.. Caixa 3. Fundo Poder Judiciário do Estado de Santa Catarina. Juízo de Direito da Primeira Comarca de Itajaí. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva

²³ Sublinhado no original. Ibid.,p.51.

²⁴ Id.Ibid., p.52

Este pequeno artigo, pretendeu pensar a administração do espaço e dos indivíduos através da organização da cidade de Blumenau a partir da segunda metade do século XIX. Porque foi neste período que projeto colonial inicial aos poucos se transformou e tomou ares de um núcleo urbano – e conseqüentemente, emergem todas as questões relacionadas ao problema da instauração de uma concepção de cidade. Aqui se tratou de pensar a cidade fora das questões impostas pela história urbana, mas que por outro lado, de uma cidade que precisou resolver problemas muitos semelhantes, como a questão dos fluxos, da preservação da propriedade, dos equipamentos urbanos, de uma ordem espacial e controle dos indivíduos.

Referências Bibliográficas

BRESCIANI, Maria Stella. **Cidade e História**. In OLIVEIRA, Lucia Lipp(org.). Cidade: História e desafios. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da Ordem: a elite política imperial; Teatro das sombras: a política imperial**. 2ed. Rio de Janeiro: UFRJ, Relume-Dumará, 1996

FARGE, Arlette. **Famílias: a honra e o sigilo**. In História da Vida Privada, 3: da Renascença ao Século das Luzes/ organização Roger Chartier - São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro. Edições Graal, 1979.

FOUCAULT, Michel. **A Arqueologia do Saber**. – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

FOUCAULT, Michel. **A Verdade e as Formas Jurídicas**. - Rio de Janeiro: Nau Ed.,1996

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. FAPESP. 1997

SALOMON, Marlon J. **O Saber do Espaço: Ensaio sobre a Geografização em Santa Catarina no século XIX**. Florianópolis, SC. 292f. Tese (Doutoramento em História Cultural) Programa de Pós-Graduação de História, Universidade Federal de Santa Catarina.2002.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 2ed. – Rio de Janeiro. Record. 2001.

VEYNE, Paul Marie. **Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história**. 3ed. Editora Universidade de Brasília, 1995.