

MOBILIDADE E ORDEM URBANA EM BLUMENAU EM FINS DO SÉCULO XIX¹

Ricardo Machado²

Resumo: Partindo da constatação de uma nova organização do espaço da cidade de Blumenau em fins do século XIX, demonstro a emergência de um investimento sobre a 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 nesta segunda metade do século XIX.

Palavras Chave: Blumenau, Mobilidade, 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 incrustrated in the constitution of individuality concept, morality and public space in the second half of the 19th. Century.

Key words: Blumenau, mobility, urban order

¹ Este artigo é resultado de algumas discussões presentes em minha dissertação de mestrado, em fase de conclusão.

² Graduado em História pela Universidade Regional de Blumenau, atualmente aluno de mestrado do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Santa Catarina.

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,³ 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.

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

³ 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.

através da Lei de Terras de 1850⁴, bem como, a produção de uma legislação relacionada à organização burocrática das cidades⁵ e a constituição de uma estrutura policial e criminal⁶ 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 XIX. 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 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

⁴ **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.

⁵ **Lei de organização das Câmaras Municipais.** Lei de 1.º de outubro de 1828.

⁶ **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.

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

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

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 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. E que não se trata só da velocidade inaugurada pelos novos meios de transporte, mas, sobretudo, trata-se desta necessidade dos indivíduos sentirem-se interligados. Sennet, relaciona as descobertas de William Harvey em 1628 sobre o sistema da circulação do sangue e que mudou toda a compreensão de corpo e do movimento. Segundo ele, este modelo relaciona-se com o advento do capitalismo, contribuindo para uma grande transformação social: o individualismo (SENNET, 2001:

213). Assim como cada parte do corpo necessita da ligação arterial para garantir o fluxo de sangue, cada parte do espaço da cidade necessita estar ligado pelos caminhos para não se isolar. 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. E é dentro desta concepção que encontramos a noção de desenvolver a economia dos lugares. Para isso é necessário preocupar-se em escoar os bens produzidos e seus consumidores. (SALOMON, 2002). 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

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

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 caminhos foi o

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

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

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, comercio e obras publicas apresentado em 9 de março de 1871.

¹⁵ Id. Ibid..

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 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 18}

Na virada do século XIX para o século XX, há diversos processos judiciais que se referem à construção de caminhos de interesse público

¹⁶ Id. Ibid.

¹⁷ Id. Ibid.

¹⁸ Em seu relatório do ano de 1871, Hermann Blumenau irá tentar se defender à estas afirmações do engenheiro Luiz Galvão. Mas sobretudo, o diretor indica que a simples visita do engenheiro à colônia fez com que gerasse uma situação de conflito: (...)a presença da comissão infelizmente deu ocasião a diversas intrigas, digo diferentes intrigas, como também, na parte de diferentes grupos de colonos, a esperanças mal fundadas ou exageradas as quais logo seguiu a decepção resultado daí para diretoria não poucas dificuldades e desgostos. Tendo eu e o pessoal da diretoria recebido e tratado essa comissão e sobretudo seu chefe com todo o deferimento que devemos aos agentes do governo imperial, não posso contudo suprimir a observação de que passando-se mais ou menos entre o respectivo aviso e a efetiva chegada da comissão, um diretor desleixado e mal honesto, mas um pouco astuto e esperto teria tido tempo de sobejo para encobrir faltas mesmo graves no cumprimento de seus deveres e até no cofre da diretoria; e mais que se de resto cada diretor sensato, zeloso e honrado sempre se há de congratular com a freqüente e regular vinda do comissário e engenheiros hábeis sobretudo experimentados, que tenham tempo necessário e a boa vontade não só para examinar e censurar, mas também para guiar e aconselhar o mesmo diretor em obras e emergências menos ordinárias e difíceis indicando-lhe erros cometidos e a maneira e os meios de no futuro evitá-los do outro lado um diretor cômico e zeloso e exato no cumprimento dos seus deveres não pode deixar de profundamente sentir-se ferido nos seus brios e de ver rebaixado no respeito dos seus administrados, se o comissário escolhido para extraordinariamente fiscalizá-lo por sua juventude bem podia ser seu filho e lhe falta a madura reflexão e experiência e o aprofundado conhecimento dos negócios e dos homens” Blumenau, Hermann. **Relatório da colônia Blumenau do ano de 1870**. 18 de janeiro de 1871. Datilografado

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 Gessner¹⁹ 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 recommençado 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”.²⁰ 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.²¹

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 Gessner 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

¹⁹ Processo n.209. **Ação de manutenção.** Otto Gerner, jappelt/ Guilherme Nass, Carlos Nass, Carlos Schitz, Godofrido Ziemmers. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva

²⁰ Id. ibid.

²¹ Id. ibid.

1902. Dr. José Bonifácio da Cunha. Superintendente municipal.²²

Já em 1904, Luiz Lucas²³ 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 (...).²⁴

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.²⁵

Apesar de toda a argumentação, o representante do réu age em defesa dizendo que a propriedade privada é inquestionável e que o só

²²Id. *ibid.*

²³ 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.

²⁴ Sublinhado no original. *Ibid.*, p.51.

²⁵ *Id. Ibid.*, p.52

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.

Ordem urbana....

Em maio de 1866, o então diretor da colônia Blumenau, Hermann Wendeburg, envia uma correspondência para o Presidente da Província, informando que havia remetido um projeto de algumas Posturas para a Câmara Municipal de Itajaí²⁶. No entanto, segundo Wendeburg, ainda não haveria tido nenhuma resposta por parte da Câmara, sendo que com “a falta de determinações sobre os assuntos mencionados não deixa de provocar muitas inconveniências, clamores e mesmo prejuízos para as obras públicas(...)”²⁷. No ano seguinte, Wendeburg retoma este assunto reclamando do mau estado da estrada que liga a Colônia Blumenau com a Vila de Itajaí, “aonde os proprietários tinham deixado de fazer qualquer limpeza”²⁸. Segundo ele, já havia solicitado que a Câmara de Itajaí “queira recomendar aos respectivos fiscais mais atenção e severidade na execução do seu serviço a respeito da conservação e limpeza dos caminhos existentes da parte dos proprietários.”²⁹. Mas tendo como resposta de que a Câmara, apesar de existir há seis anos, até aquele momento não possuía nenhum Código de Posturas e por isso não poderia impor de executar as devidas multas. Dito isto, Wendeburg solicita novamente a intervenção do Presidente da Província para que interceda, já que isto é uma “inconveniência não só para os habitantes de todo o districto de Itajaí mas também para a fazenda nacional, vi visto que bem a dita estrada para o litoral como todas as outras estradas nas colônias em pouco tempo hão de tornar-se impraticáveis se os moradores nas mesmas não podem ser constringidos ao mesmo ao menos a limpá-

²⁶ Até 1880, a colônia Blumenau estava vinculada judicialmente a Câmara municipal de Itajaí. Sendo que Itajaí possuía a responsabilidade de discussão, produção e cobrança das posturas policiais.

²⁷ Wendeburg, H. Carta para o presidente da província. 14/05/1866. p02.27/275

²⁸ Wendeburg, H. Carta para o presidente da província. 4/06/1867

²⁹ Id. Ibid. 4/06/1867

las de capoeiras e hervas e a fazer os pequenos concertos nas valetas, esgotos etc. que são precisos para a conservação dellas(...)"³⁰

Em 1876 este tema aparece novamente nas correspondências entre a direção da Colônia e a presidência da Província. Desta vez, o diretor argumenta que "o actual miserável estado da estrada que daqui segue à Villa de Itajahy, e logo ao pé da povoação d'esta colônia e ainda em outros lugares está para passar quase só com perigo de vida"³¹. Novamente se trata de um ofício enviado para a Câmara de Itajaí, e esta, por sua vez, respondeu que "nada ter que ver com as estradas levantadas por ordem do governo imperial".³² Por sua vez, o Diretor da Colônia Blumenau, argumenta que Itajaí deveria ficar agradecida pelo empenho do governo imperial "que mandou construir, e fazer o possível para que nella pelo menos fiquem observadas as posturas ordinárias."³³

(...)esta questão não hé, a meu ver, hum favor e sim o explicito dever da câmara, pelo menos cooperativamente velar sobre seus subordinados os fiscalizarem estas estradas pelo cumprimento da posturas. A não se puder conseguir isto, e ainda que os moradores pelo menos rocem e desassombrem regularmente a estrada, esta ficará sempre mais intransitavel, ou esta directoria deve receber os fundos, para em cada semestre despender considerável quantia só com o serviço, que exclusivamente compete aos próprios moradores adjacentes. Até agora estes prestarão mui pouca atenção e obediência aos meus editaes e pode se assim prever que tudo ficará inteiramente, ou quase no mesmo triste status quo, se de V. Ex. não ordenarem terminantes ordens com o fim de que a câmara e os fiscaes tenham de applicar energicamente as posturas também nesta estrada, punindo e multando os culpados.

Ao longo da década de 1870, o tema da conservação da ligação com Itajaí está presente em praticamente todos os relatórios da Colônia³⁴. De maneira que não se trata somente da necessidade de

³⁰ *Id.Ibid.* 4/06/1867

³¹ BLUMENAU, Hermann. *Carta para o presidente da província.* 7/06/1876

³² *Id.Ibid.* 7/06/1876

³³ *Id.Ibid.* 7/06/1876

³⁴ Refiro-me aos relatórios da colônia referentes aos anos de 1871, 1878 e 1879.

garantir a “única ligação da colônia com o resto do mundo civilizado”³⁵ nas palavras de seu diretor. Mas trata-se também da insistente e constante necessidade de mudança na estrutura administrativa. Pois com a criação da Vila de Blumenau em 1880 e, em 1883, a criação do município de Blumenau, reorganiza-se toda a estrutura administrativa, dando-se mais autonomia para a localidade, bem como, passa a se estabelecer formas mais localizadas de governo dos indivíduos.

As Câmaras Municipais, instrumento de gerência das localidades, com seu corpo de juizes, vereadores, fiscais, foram a principal instituição do ordenamento das vilas e cidades no Brasil do século XIX. As “Posturas” como norteadora de uma organização da cidade se dá com a Lei de Organização das Câmaras Municipais de 1828. Através desta lei, o Império brasileiro normatizava a função e execução das Câmaras Municipais como espaço de poder nas localidades.

Primeiramente, a lei de 1828, descreve o procedimento eleitoral e a função dos vereadores e dos fiscais da Câmara. Com isso, investem na necessidade de informações sobre a população, de modo que em seu artigo 63, ao prescrever as funções dos vereadores diz: “Darão aos deputados, e senadores da Província, a que pertencerem, as informações que lhes pedirem, e todas as que julgarem precisas, ainda que se não peçam”.³⁶

Podemos dizer que o poder publico, irá se consolidar na modernidade “numa administração permanente dos indivíduos” (HABERMAS, 1984:32). A partir de então, a autoridade não está mais ligada à representação do soberano, mas sobretudo à exigência constante de seu caráter administrativo dos indivíduos nas cidades. Para Habermas, foi através disso que o público tornou-se sinônimo de estatal: seu atributo não se refere mais a corte representativa, com uma pessoa investida de autoridade; mas antes, ao funcionamento regulamentado, de acordo com as competências de um aparelho munido do monopólio da utilização legítima da força. O poderio senhorial transforma-se em polícia; as pessoas privadas, submetidas a

³⁵ 1872 – Blumenau, Hermann. *Evolução Sócio-econômica da colônia Blumenau nos primeiros 20 anos*. BC p. 365

³⁶ Lei de organização das Câmaras Municipais. Lei de 1.º de outubro de 1828. art.63

ela enquanto destinatárias desse poder, constituem um público (HABERMAS,1984:32). De maneira semelhante, Arlete Farge diz que a administração justifica seu discurso em uma “noção muito diferente daquela da honra das famílias: a da ordem e da tranqüilidade públicas” (FARGE, 1991: 602-603). A noção de ordem pública está intimamente ligada a uma noção de civilidade.

“A nobreza e a burguesia sempre julgaram que detinham a civilidade a polidez, os únicos meios espetaculares de distinguir-se da condição dos mais humildes. O elemento novo deve-se ao fato de que se torna necessário promover está idéia de civilidade fora das práticas tradicionais da corte e da magistratura para transformá-la em uma norma social. Já não é uma classe ou um grupo social que deve encarar a civilidade, e sim o próprio estado, a sociedade como um todo” (FARGE, 1991:604).

Voltando à lei de 1828, ela fundamentalmente indica a necessidade destas Câmaras criarem as então chamadas “Posturas Policiais”, sendo que para isso, a própria lei já indicava quais os principais temas que os artigos das Posturas de cada localidade precisavam criar.

De maneira que já em 1828, a legislação brasileira demonstra uma preocupação com um ordenamento urbano e também o impedimento e práticas públicas que vinham até então sendo aceitas. Ao longo do século, paulatinamente, a cidade vai se tornando um objeto de intervenção e ação pelo poder público.

A partir desta lei, estará sob a tutela da Câmara, o alinhamento, limpeza, iluminação e desempachamento de ruas, dos cais e praças, conservação e reparos de muralhas feitas para segurança dos edifícios e prisões públicas, calçadas, pontes, fontes, aquedutos, chafarizes, poços, tanques, e quaisquer outras construções em benefício comum.³⁷

E ainda, as câmaras tratarão sobre edifícios ruinosos, escavações e precipícios nas vizinhanças das povoações; mandando-lhes por divisas para advertir os que transitam; suspensão e lançamento de corpos, que possam prejudicar, ou enxovalhar aos viandantes; cautela contra o perigo proveniente da divagação dos loucos, embriagados, de

³⁷ Lei 1828. Título II. art.66.1

animais ferozes ou danados e daqueles que, correndo, podem incomodar os habitantes, providências para acautelar, e atalhar os incêndios.³⁸ Sobre as vozerias nas ruas em horas de silêncio, injúria e obscenidades contra a moral pública.³⁹ Sobre os daninhos e os que trazem gado solto sem pastor em lugares aonde possam causar qualquer prejuízo aos habitantes ou lavouras, extirpação de répteis, venenosos ou de quaisquer animais e insetos devoradores das plantas: e sobretudo o mais que diz respeito à policia.⁴⁰ Sobre construção, reparo e conservação das estradas, caminhos, plantações de árvores para preservação dos seus limites à comodidade dos viajantes, e das que forem úteis para sustentação dos homens, e dos animais ou sirvam para fabricação de pólvora e outros objetos de defesa.⁴¹ A partir de então, só nos matadouros públicos ou particulares, com licenças das Câmaras, se poderão matar e esquartejar as reses; e calculado o arroubamento de cada uma rês, estando presentes os exatores dos direitos impostos sobre a carne, permitir-se-á aos donos dos gados conduzi-los depois de esquartejados e vendê-los pelos preços que quiserem e onde bem lhes convier, contanto que o façam em lugares patentes, em que a Câmara possa fiscalizar a limpeza e salubridade dos talhos e da carne, assim como a fidelidade dos pesos.⁴² As Câmaras deliberarão em geral sobre os meios de promover e manter a tranqüilidade, segurança e saúde, e comodidade dos habitantes; o asseio, segurança, elegância e regularidade externa dos edifícios e ruas das povoações e sobre estes objetos formarão as suas posturas, que serão publicadas por editais, antes e depois de confirmadas.⁴³

Em 1880, é criada a primeira Câmara Municipal na então Vila de Blumenau, e conseqüentemente, permite uma autonomia frente a produção da legislação sobre o espaço da cidade. De maneira que em 1883 teremos o surgimento do seu primeiro “Código de Posturas”⁴⁴, e ainda como anexo temos o aparecimento do “Regulamento para

³⁸ Id.Ibid. art.66.3

³⁹ Id.Ibid. art.66.4

⁴⁰ Id.Ibid. art.66.5

⁴¹ Id.Ibid. art.66.6

⁴² Id.Ibid. art.66.9

⁴³ Id.Ibid. Título II. Art. 71.

⁴⁴ Código de Posturas da Câmara Municipal da Villa de Blumenau. Blumenau em Cadernos. N.4 – abril/1997. págs.34-44.

Serviço de Carros, Carretas e outros Vehiculos em Blumenau”.⁴⁵ Apesar de se tratar de uma legislação que se relaciona com a legislação imperial de todas as vilas e cidades brasileiras, este foi o primeiro conjunto de leis especificamente tratando da organização de Blumenau.

Para Raquel Rolnik, a legislação urbana, mais do que definir formas de apropriação do espaço permitidas ou proibidas, mais do que efetivamente regular a produção da cidade, age como um marco delimitador de fronteiras de poder (ROLNIK, 1997:13). De forma que a lei organiza, classifica, coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e a micropolítica familiar dos grupos que estiveram envolvidos em sua formulação. Funciona, portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final. (ROLNIK, 1997:13)

Tratando da Vila de Blumenau, podemos afirmar que o grande tema do primeiro código de posturas, foi a delimitação do espaço da rua e sua resignificação como espaço de circulação. Nos dez capítulos presentes no código, ao meio aos títulos como “segurança pública”, “higiene pública”, “commodidade e tranquilidade pública” o tema do “desassombramento” das ruas é uma constante. Destes, podemos citar a proibição em lançar corpos que possam prejudicar aos que transitarem⁴⁶; não deixar soltos animais nas ruas, praças e estradas⁴⁷, proibição de depositar nas ruas algo que embarace o livre trânsito⁴⁸.

Além destes, é reservado o capítulo quinto das posturas para tratar exclusivamente das “ruas, estradas e caminhos” sendo que, somente neste, há catorze artigos. Dentre estes é possível encontrar questões como: a exigência em desassombrar⁴⁹ as ruas conservando sempre limpas suas testadas, dando esgoto as águas⁵⁰; proibição de tancar, mudar ou estreitar caminhos e estradas de forma que possa

⁴⁵ Regulamento para Serviço de Carros, Carretas e outros Vehiculos em Blumenau. Blumenau em cadernos. Tomo XXXVIII. N.06 – julho 1997

⁴⁶ Código de Posturas da Câmara Municipal da Villa de Blumenau Art.18.

⁴⁷ Id.Ibid. Art.19.

⁴⁸ Id.Ibid. Art.22.

⁴⁹ Id.Ibid. Art. 34.

⁵⁰ Id.Ibid. Art.36.

usurpar a passagem; proibição de estabelecer cancelas em estradas públicas etc.

Outra dimensão importante que pode ser observada é a demarcação do espaço público em relação ao espaço privado; este aparece no código tanto pela obrigatoriedade de obedecer ao alinhamento definido pelo arruador, como pela obrigatoriedade de cercar os terrenos com muros de 2 metros de altura quando estivessem vazios, bem como na proibição de lançar imundices na rua, preservando este tipo de despejo para o privado.⁵¹

Desta forma, voltando para analogia de Harvey descrita por SENNET (2001:264), a organização do espaço da cidade parte da ideia de um corpo saudável, limpo deslocando-se com total liberdade, a legislação urbana previa uma cidade que funcionasse assim. Esta cidade que ainda buscava se instaurar nestas últimas décadas do século XIX pretendia tanto investir na mobilidade destes indivíduos como também constituir novas práticas do uso público do espaço urbano.

Além de todas estas questões já apresentadas pelo Código de Posturas, neste mesmo ano, teremos a emergência de um “Regulamento para o serviço de carros e carretas e outros Vehiculos em Blumenau”⁵². Deste, serão mais vinte artigos tratando exclusivamente da mobilidade, mas neste caso, restrita aos carros e carretas. De forma que a partir deste regulamento, todo carro que trafegar terá que ter registro junto à Câmara Municipal.⁵³ Estes por sua vez serão numerados em algarismos bem visíveis⁵⁴; os condutores precisarão ter idade superior a 18 anos⁵⁵ e trazer consigo a matrícula do veículo⁵⁶. O regulamento determina a forma de conduzir o veículo dentro do espaço da rua, definindo os usos da rua, na medida em que exige que se conduza os “vehículos pelo centro das ruas e estradas dando o desvio necessário quando se encontrarem com outro vehiculo para que este lhe passe pelo lado esquerdo da boléa”⁵⁷, e também “A trazerem animaes a trote curto dentro dos limites da villa e das

⁵¹ Id.Ibid. Art.12

⁵² Regulamento para Serviço de Carros, Carretas e outros Vehiculos em Blumenau. Op.Cit

⁵³ Id.Ibid. Art.1

⁵⁴ Id.Ibid. Art.12

⁵⁵ Id.Ibid. Art.7

⁵⁶ Id.Ibid. Art.8

⁵⁷ Id.Ibid. Art.9.§1º

povoações, pondo-os passos nas intercessões das ruas e quanto passarem sobre pontes.”⁵⁸. Além disso, proíbe de deixar qualquer veículo parado nas esquinas de forma que embarace o trânsito público⁵⁹, deixar a noite qualquer veículo nas ruas, praças, estradas fora do ponto destinado para estacionar. E por fim, a competência de se executar este regulamento é destinada ao fiscal, ao procurador da câmara e as autoridades policiais.⁶⁰

Na medida em que o espaço da rua passa a ser delineado e exercido enquanto espaço público, passa a se exigir novas formas de comportamento na rua. Como é o caso de Luiza Korth, que em junho de 1887 teve que assinar um “Termo de bem Viver” por estar perturbando o sossego público. Através deste termo ela se obriga a “não mais querer offender os vizinhos e mais quem passar pela estrada publica, seja com gestos, palavras, jeitos e deixar tudo o que pode alterar ou importunar os ditos vizinhos e mais que passem pela estrada público.” E se acaso não abra mão da maneira como vinha se conduzindo no espaço publico, Korth estava sujeita a penalidade de trinta dias de cadeia e uma multa de trinta mil reiS.⁶¹. Ainda neste mesmo ano o morador Augusto Schlemberg também precisou se obrigar de “nunca mais querer beber tanto que entre no estado de embriaguez de perturbar sossego publico noturno sujeitando-se no caso de quebra de trinta dias de cadeia e multa de trinta mil reis.”⁶²

Instituídos pelo Regulamento Imperial de 1842⁶³, os “Termos de bem viver”, foram ao longo da segunda metade do século um dos importantes instrumentos de ordem do espaço público no território brasileiro. Foi sob a prática destes termos que se consolidaram o poder em suas dimensões mais particulares, pois foi através deles que se os Juizes de Paz, e mesmo os Inspetores de Quarteirão, regiam a ordem dos lugares.

Esta nova legislação, além de definir os limites da legalidade, irá introduzir novos conflitos e novos sujeitos. Deste modo, as relações

⁵⁸ Id.Ibid. Art.43

⁵⁹ Id.Ibid. Art.10 §2

⁶⁰ Id.Ibid. Art.14

⁶¹ Livro de Bem Viver e de Segurança do Districto do Juiz de Paz da Colônia Blumenau. 1887. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

⁶² Id. Ibid. 1887

⁶³ Coleção das leis do Império de 1842 - Tomo V, Parte II, P. 31 Publicado como regulamento.

de poder serão articuladas como um emaranhado de teias, se inserindo na vida cotidiana. Foi juntamente com esta normalização que se estabeleceu o surgimento de personagens como o “arruador”, o “inspetor de caminhos” e ainda o “inspetor de quarteirão”. E dentre estes que ali mesmo, inseridos em meio aos conflitos mais particulares de vizinhança, agiam em torno desta nova legalidade e racionalidade. E mais, foi escutada a voz destes nas inúmeras solicitações durante as sessões das câmaras de vereadores insinuando os caminhos bem preservados e os maus preservados, as necessidade de novas estradas ou ainda problemas acerca da moralidade e higiene pública.

O mesmo Regulamento de 1842, que instituiu os tais “Termos de Bem Viver”, irá criar a função dos Inspetores de Quarteirão. Estes por sua vez ficavam responsáveis pelas funções de policiamento de uma maneira mais íntima dos indivíduos, estabelecendo a relação direta entre as questões privadas com o poder público. Suas funções implicavam o acompanhamento dos acontecimentos extraordinários, bem como a função do registro dos óbitos e nascimentos das localidades. Segundo seu regimento⁶⁴, aos Inspetores de Quarteirão tinham a função de vigiar sobre a prevenção dos crimes admoestando os vadios, mendigos, bêbados por hábito, prostitutas que perturbam o sossego público, e turbulentos que por palavras ou ações ofendem aos bons costumes e, quando não façam, dar isso parte circunstanciada aos subdelegados, ou juizes de paz respectivos.⁶⁵

Aos Inspetores, ficava a responsabilidade de vigiar as tavernas, botequins, e qualquer casa de negócio de seus quarteirões, não haja desordem, tocadas, danças, vozerias ou jogos proibidos, recomendando aos donos ou caixeiros, que as fechem às horas determinadas nas posturas municipais, e participando circunstanciosamente ao subdelegado, ou juiz de paz mais próximo de lugar, para se proceder a ele.⁶⁶

Segundo seu regimento, os Inspetores serão essencialmente chamados para questões relacionadas ao espaço público. Mas na

⁶⁴ Regimento sem data, mas provavelmente dos primeiros anos da década de 1890. Foi editado em língua alemã e portuguesa, pela tipografia de Bernardo Scheidemantel. Regimento dos Inspetores de Quarteirão. Blumenau em Cadernos. Tomo XL. N.11/12 - 1999

⁶⁵ Id. Ibid. Cap.II.

⁶⁶ Id. Ibid. Cap II

medida em que se passa a constituir uma oposição entre público e privado, esta intimidade nascente também se tornará um elemento de problematização. E foi a existência dos Inspetores de Quarteirão que permitiu um olhar sobre os conflitos familiares. Como é o caso do Inspetor de Quarteirão chamado Eduardo Reich, que em 1882, foi mandado por André Hoffmann para ir até a casa de João Schneider, para conter ao mesmo Schneider que tinha dado com um tição de fogo nas costas de sua própria mulher Dorothea Schneider. De maneira que na medida que o Inspetor chegou ao local do acontecido, “André Hoffmann queria que ele João Schneider fosse conduzido o preso para esta subdelegacia sendo ao que elle informante oppoz-se dizendo que sem ordem da competente autoridade tal cousa não faria.”⁶⁷ O inspetor acaba indo dar parte na Subdelegacia, levando consigo os referidos João Schneider e sua mulher Dorothea Schneider, bem como as testemunhas André Hoffmann, Francisco Dressel e Henrique Bode. Apesar disso, o juiz não dá qualquer continuidade ao caso, já que “o caso presente não cabe ao procedimento do officio da autoridade mandou que voltasse em paz e mencionado João Schneider visto que na questão posta só pode a autoridade tomar conhecimento por acção particular intentada pela parte da offendida(...)”.⁶⁸

Por outro lado, a posição destes Inspetores não se apresentava necessariamente como correia de transmissão de um tipo de poder, mas, sobretudo estava inserido nestes jogos. Como é o caso de Fernando Hackbarth que esteve presente na sessão da Câmara de 06 de dezembro de 1889, mas que por sua postura de insubmissão acaba perdendo seu cargo:

Pelos vereadores Altenburg e Huschel foi feita a proposta seguinte: propomos a vista da declaração dada em sessão hoje pelo cidadão Fernando Hackbarth de não ser sujeito a respeitar um vereador da câmara embora este estar em exercício da mesma Câmara para que o dito Hackbarth desde já seja demitido do seu cargo do inspetor de caminhos e pontes no seu distrito, como também seja multado conforme o art. 76 do código de posturas.”⁶⁹

⁶⁷ Termo de informação de crime. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

⁶⁸ Id. Ibid.

⁶⁹ Livro de atas da Câmara Municipal. 06/12/1889

E ainda, seria alvo de engano acharmos que o surgimento de todas estas normas não aplicaria resistência, por vezes até violenta, dos indivíduos em seu cotidiano. Claro que muitas destas resistências tornaram-se mudas, na medida em que não foram registradas pelo poder. Mas ainda assim, em meio a estas falas autorizadas, que são registradas pela documentação oficial, escutam-se ainda burburinhos e até mesmo gritos que se contrapõem a uma certa concepção de cidade que vinha se instaurando. Ou, se preferirmos, podemos dizer que se busca compreender o “poder em suas extremidades, em suas últimas ramificações, lá onde ele se torna capilar, principalmente no ponto, em que ultrapassando as regras do direito que o organizam e o delimitam, ele se prolonga, penetra em instituições, corporifica-se em técnicas e se mune de instrumentos de intervenção material, eventualmente violento”(FOUCAULT, 1979: 182)

No dia 27 de outubro de 1888, o procurador da Vila de Blumenau, Manoel Agostinho Demoro, se dirigiu a Gaspar a fim de conciliar alguns infratores de posturas. Mas chegando no local foi impossibilitado de fazer tal audiência por haver um grande tumulto. Havia mais de duzentas pessoas que passaram o ameaçá-lo através de palavras: “fora e morra”, e que na ocasião acabaram invadindo a sala de audiências uns pelas janelas, outros pelas portas, de modo que se viu obrigado a retirar-se.⁷⁰ De forma que no dia 3 de novembro, em nota publicada no jornal Blumenauer Zeitung, Manuel Agostinho busca defender-se das injurias:

(...)Constando-me que alguns tipos andam me propalando que na sedição do dia 27 na freguesia do Gaspar me tirarão o revolver e saí fugido. Declaro solenemente que é calúnia que me arrogam –saí mais cedo que desejava devido aos muitos pedidos de dois amigos particulares que lá se achavam, os quais durante uma hora e 25 minutos, tempo que me conservei no meio de mais de 300 pessoas exaltadas, nunca me abandonaram e na minha retirada, a qual foi como todo o vagar do meu animal e aind aparando e conversando com diversas pessoas, me acompanharam até além da ponte do Gaspar grande e daí em diante vim sempre para com todo o vagar do meu animal gastando duas horas para chegar a Blumenau, distancia esta que costumo fazer em 1:30 horas e menos o que posso provar com o amigo Francisco cunha Silveira que sabendo

⁷⁰ Id.Ibid. 27/10/1888

(ainda que tarde) na Blumenau o perigo que estava correndo no Gaspar correu em meu auxílio, mas já me encontrou em meio do caminho, se eu lá fosse para fugir lá não iria porque minha ida fui avisado pelo vereador Jacob Zimmermann e pelo fiscal de Gaspar para que lá não fosse porque me matariam – portanto asseguro a estes tipos covardes e caluniadores que de lá não fuji, fiz minha retirada com as honras da guerra em que até a presente data nunca fuji dos perigos em que me tenho achado e que quanto ao revolver é arma que não possuo e lá não levei nem um pequeno canivete. É verdade que fui muito insultado com relação a corporação da qual sou empregado (câmara municipal), sofri até um empurrão e o juiz de paz outro, deram foras e morra e quiseram fazer certo o dito, mas devido aos meus dois amigos e a minha prudente calma pude convencê-los que estavam em erro comigo, que eu não era mais que um empregado da câmara que andava cumprindo ordens. Tudo o que acabo de dizer posso provar com muitas pessoas de crédito. Blumenau, 28 de outubro de 1888. Ass: Manoel Agostinho Demoro.⁷¹

Este acontecimento faz com que o procurador se recuse a fazer excursões neste local “por ele se encontrar sublevado”⁷². Como conseqüência, a Câmara Municipal de Blumenau solicita à presidência da província um destacamento para manter a ordem pública.⁷³

Em outros casos, as queixas são encontradas na forma punitiva, onde o indivíduo foi relegado somente ao silêncio, sendo que na documentação só há registro de suas solicitações e reclamações. Como é o caso da Viúva Schereep, que apesar da Câmara Municipal reconhecer a necessidade de examinar a obra solicitada por ela, a mesma Câmara “pediu do suplicante que não abuse novamente da boa fé dos empregados deste conselho, desviando-se do serviço com reclamação fantástica, sob pena de ser punido como tendo faltado o respeito devido aos mesmos empregados.”⁷⁴

⁷¹ Blumenauer Zeitung. N.44. 3/11/1888

⁷² Livro de atas da Câmara municipal de Blumenau. 20/11/1888.

⁷³ Id. Ibid. 20/11/1888.

⁷⁴ Id. Ibid. 03/03/1890.

Assim, ao lermos estes códigos e atas da Câmara Municipal, parecem que querem demonstrar uma relação de domínio sobre a toda a intensidade da vida destes indivíduos. Mas se compreendemos que desde que há uma relação de poder, há possibilidade de resistência é possível encontrar em meio a esta documentação oficial formas de investimento sobre os mais diversos domínios da vida, mas também se encontram as formas de negociação e de luta. De maneira semelhante, outro fiscal de Gaspar envia uma queixa para a Câmara contra Vicente Severino, acusando-o de ter sido agredido ao exercer sua função de fiscal, levando ao procurador solicitar um início de um procedimento judicial.⁷⁵

E estas teias de poder tomaram múltiplos caminhos, inclusive permitindo que os conflitos do cotidiano fossem levados para um júri e, a partir deste, são produzidos todo um procedimento judicial. E foram estes procedimentos que deram a materialidade necessária para que hoje possamos abstrair algum relampejo destas existências e conflitos que em muitos casos ficariam imersos na escuridão de um passado.

O tema da conservação dos caminhos aparecerá de maneira constante nesta série de processos judiciais a partir da década de 1870 até início do século XX. Em meio a estes documentos, é possível encontrar casos como o de Fernando Knoppe⁷⁶, morador do lugar chamado Mulde e que se negou de pagar a multa de 4 mil reis imposta pela Câmara Municipal por não conservar o caminho em bom estado. No dia 7 de outubro de 1885, em seu auto de infração, o Inspetor de Caminhos descreve da seguinte maneira:

“(…)e no lugar denominado Mulde aonde acha-se a terra de Fernando Knoppe, uma estrada pública com mau estado com infração do art. 36 do código de posturas municipal impuz ao sobredito infrator a multa de quatro mil reis que está no mencionado artigo sendo a tudo presentes as testemunhas Geraldo Jansen e Hermann Kulme que comigo assignam o presente auto e para constar lavrei o presente em seguida o imposição da dita multa, e em presença do infrator. Eu Otto Hellmuth, fiscal da câmara municipal desta villa que escrevi e assigno.

⁷⁵ Id. Ibid. 15/03/1889

⁷⁶ Ação sumária. 1885. Câmara Municipal/ Fernando Knoppe. Arquivo José Ferreira

E como Knoppe recusou-se fazer o pagamento de tal multa, então a Câmara Municipal dá procedimento a uma Ação Sumária que vai nos permitir não só encontrar elementos de conflitos, mas, sobretudo, a possibilidade da observação e descrição destes indivíduos. Sendo que esta descrição se trata não somente de um poder controlador, mas, sobretudo, a emergência destes olhares lançados através da incitação da fala destes micro-poderes, no caso, os fiscais e as testemunhas etc.

Mas Fernando Knoppe insiste em não querer pagar a tal multa que lhe foi imposta. Por conta disso o Juiz de Paz decide penhorar os bens do réu. Então, no dia 9 de dezembro de 1885, o escrivão e o oficial dirigem-se a sua casa para descrever os bens de Fernando Knoppe para a penhora. Mas relatam que não foi possível cumprir a determinação do juiz, primeiramente porque Knoppe declarou que “não tinha nada e que está morando na casa de seu pai”. Sendo que na seqüência, Carlos Knoppe, pai do acusado, declarou, em presença das testemunhas, “que ninguém tivesse a coragem de entrar no seu pasto e em sua casa se não aconteceria alguma infelicidade”. E ainda disse: “que as testemunhas fossem para casa para com eles não acontecer o mesmo como os outros”. Ainda assim o escrivão e o oficial de justiça insistem em querer entrar no pasto do pai do réu, mas este por sua vez “correu para dentro de sua casa para buscar armas”.

De maneira semelhante em 1907, outro morador de Blumenau, chamado Pedro Júlio Haendchen⁷⁷, é multado em dez mil réis pela Câmara Municipal por não ter cumprido o artigo 106 do Código de Postura. Pois segundo o Inspetor de Caminhos, o réu deveria manter conservado o caminho secundário que liga o lugar Belchior com o lugar Fortaleza. Em seu auto de infração, o fiscal geral Richard Ebert argumenta:

“Aos 24 dias do mez de janeiro de mil novecentos e sete no lugar Belchior eu Richard Ebert, fiscal geral multei a Pedro Julio Haendchen residente no lugar Belchior, na importância de 10\$000 por não ter atendido ao convite do inspetor de caminho para o

⁷⁷ Processo 368. 1907. Municipalidade de Blumenau/ Pedro Julio Haendchen. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

trabalho da conservação de caminho secundário que liga o districto do Belchior com o da Fortaleza.”

Como se nega a pagar tal multa, Haendchen recorre no dia 27 de maio daquele mesmo ano, argumentando sobre o caráter do caminho – ou seja, se ele se trata de um caminho público e por isso de responsabilidade da municipalidade ou um caminho de uso privado. E ainda, emergem os conflitos que se dão no âmago destas relações. Segundo ele, “esta obrigação de conservar caminho secundário que liga um districto ao outro não está determinado em lei, sendo para os moradores do dito caminho.”⁷⁸ E ainda argumenta que não possui terreno e nem mesmo mora na referida estrada e que “a multa em questão, tão discordante mostra pela imposição (24 de janeiro) e data d’este processo, hoje (27 de maio) 4 meses, que o serviço requerido não era urgente em indispensável”⁷⁹. E que por isso, segundo o réu, o ato do fiscal “obedecia outro alvo – talvez picardia política”⁸⁰. E para finalizar, Haendchen se defende dizendo que as testemunhas agiram falsamente por afirmarem ter presenciado um fato que ainda ia se passar e ainda que, sendo pai e filho, não podem preencher as exigências do Código de Posturas Municipal. De forma que este proceder se “constitue assim o crime tanto dellas como do fiscal”⁸¹.

Luiz Werner, que declarou ter 29 anos e ser lavrador no Belchior, é chamado para testemunhar e declara o seguinte:

há mezes em dia que elle não recorda, o fiscal Ricardo Ebert, lavrou em caza d’elle respondente o auto de infração que ora lhe é mostrado, cujo auto elle consignou e como testemunha e reconhecendo no mesmo a sua firma que lhe acaba de ser mostrada e que depois o mesmo fiscal foi com elle testemunha e seu pai Alberto Kremer a caza do dito infractor Pedro Julio Haendchen, scientifica-lo da dita multa a que respondeu este que há verificar se tinha obrigação de conservar o caminho em questão. Disse mais, que a multa importa lhe parece injusta por ter já uma vez o dito infractor limpad o caminho em questão, e que na occasião da

⁷⁸ Id. Ibid.

⁷⁹ Id. Ibid.

⁸⁰ Id. Ibid.

⁸¹ Id. Ibid.

multa o caminho estava em bom estado, isto é, não precisada de roçar, porque o capim estava ainda curto, e que mesmo não conhece bem o referido caminho, porque raramente por lá passa, não sabendo atualmente o estado do dito caminho.⁸²

Como resposta a esta testemunha, respondeu que naqueles dias que procederam a multa o réu não passou no caminho para ser informado de seu estado. E também de que Belchior é uma estrada geral que vem de Luiz Alves ao Rio Itajaí. Respondeu que acha que os moradores do Belchior não devem ser obrigados a arrumar o caminho que vem de Belchior à Fortaleza, e de que ele mesmo sabe mais que o Superintendente, que já pagou trabalhadores para concertar o caminho.

Surgem as testemunhas de defesa do processo. O lavrador Trajano Flores afirma que “o Belchior é uma estrada geral que vem de Luiz Alvez até o rio Itajahy não é fundo de Fortaleza e que acha por esta razão que os moradores do Belchior não tem obrigação de conservar aquelle caminho”⁸³ E para finalizar, Trajano argumenta que “o superintendente já pagou em algum tempo trabalhadores para limparem o referido caminho, não obrigando a ninguém dos moradores de Belchior a consertar.”⁸⁴

Na seqüência João Augusto Radke respondeu que mora no Belchior “e que sabe que é uma estrada geral que vem de Luiz Alvez até o rio Itajahy e que a Fortaleza também é outra estrada independente que não acha que os moradores do Belchior tenham a obrigação de conservar este caminho.”⁸⁵ Por ultimo, confirma que o superintendente já havia pago para que trabalhadores conservassem este caminho “onde elle testemunha que um dos que recebeu dois mil trezentos e sessenta e seis por este serviço.”

A partir destes processos judiciais podemos encontrar casos como o do porco de Henrique Koehler que incomodava o quintal de Júlio Baumgarten⁸⁶. Este acontecimento, ao primeiro olhar, é de uma

⁸² Id. Ibid

⁸³ Id. Ibid

⁸⁴ Id. Ibid

⁸⁵ Id. Ibid.

⁸⁶ Processo 3. 1877. **Henrique Koehler/ Julio Baumgarten**. Juízo de direito da comarca de Itahá. Província de santa Catarina. Comarca de Itajahy Arquivo José Ferreira da Silva.

banalidade que não mereceria um segundo de nossa atenção. Mas este foi a razão do aparecimento de um processo judicial relativamente volumoso na Colônia Blumenau. Pode-se afirmar que o aparecimento deste tipo de processo, por si só, já é um acontecimento. Baseados na legislação que estava em vigor, este processo permitiu todo um debate em relação aos limites da propriedade e ao uso dos espaços públicos. De forma que podemos dizer que este porco estava no meio de uma nova organização do espaço que a colônia começava a instaurar. Este porco estava em meio a um novo regime de propriedade. Este porco estava em meio a produção de novos instrumentos reguladores. Estava em meio a novas subjetividades.

Já na sua primeira audiência, Henrique Koheler - o dono do porco - ao ser questionado por não querer pagar a multa prevista nas posturas, respondeu: “não pago a multa por se achar procurado mais antes pelo mesmo procurador a respeito d’uma medonha matéria em que este processo deu decisão alguma”⁸⁷

Dando procedimento ao processo, é chamado como testemunha o marceneiro Oswald Zikers que disse: “que viu no quintal de Julio Baumgarten a diversas vezes um porco que pertence ao réu, e a pedido do Sr. Julio Baumgarten foi duas vezes a caza do presente réo pedindo que elle fosse buscar o porco e prendesse o mesmo para não incomodar todos os dias os vizinhos”.⁸⁸ E ainda declarou que foi chamado pelo fiscal Maurício Harting para servir de testemunha no auto de multa e “ouviu dizer que o senhor Henrique Koheler que não pagava a multa”⁸⁹

Ainda foi chamado o lavrador Augusto Lenzi que confirma que “vio um porco que pertence ao réo no quintal do Julio Baumgarten e a pedido do fiscal acompanhou o mesmo na caza de Henrique Koheler estando ahi ouviu o declarar o mesmo Henrique Koheler réo neste processo que não pagava a multa que lhe foi condenado pelo fiscal”⁹⁰ Desta forma, apesar da recusa, Henrique Koheler acaba sendo obrigado não só a pagar a multa já prescrita nas posturas, bem como as custas do processo.

⁸⁷ Id. Ibid..

⁸⁸ Id. Ibid.

⁸⁹ Id. Ibid

⁹⁰ Id. Ibid.

Ao longo destes processos judiciais, vão se encontrando os elementos táticos de disputa. Elementos tais que, através da sutileza de uma linguagem jurídica, nos permitem hoje vislumbrar a constituição de um olhar atento sobre o outro e, sobretudo, permitindo uma confrontação entre a vida pública e a privada destes indivíduos. Por vezes, o historiador é até mesmo tentado a tomar partido ao lado deste ou daquele indivíduo envolvido com a questão. Mas certamente, não é isto que nos cabe. À nós resta ler estas miudezas e picuinhas que foram arrancadas do fundo de um arquivo, e lhes retirar o tom de anedota ou ironia que poderia ser evidenciado em sua leitura. Afinal, sua importância não está nos grandes fatos ou grandes personagens que dela se revelam, mas está nas armas e nos elementos da produção destes indivíduos.

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 podemos 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.

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.

Ao longo deste artigo estes indivíduos foram buscados em lugares inesperados. Foram tomados sorrateiramente nas pequenas denúncias e conflitos cotidianos que apareceram nos inúmeros processos judiciais, nas pequenas notas de jornal que poderiam passar despercebidas, nas solicitações na Câmara Municipal ou até mesmo nas insignificantes menções do diretor da colônia. Pois foram através destes pequenos conflitos cotidianos “que cujo choque com o poder coloca-os sob as luzes por um instante e faz com que eles falem”⁹¹ e que através destes vislumbramos alguma imagem em meio a penumbra. E que neste instante de rompante nos permite conhecer algo de suas histórias perdidas. Com isso, é possível ouvir em meio ao emaranhado de uma linguagem técnica, os sussurros destes que, além de colonos, passam a se constituir como indivíduos dentro do espaço desta cidade ainda em constituição.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis* – São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

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

DELEUZE, Gilles. *Foucault*.- São Paulo: Brasiliense. 2005.

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.

⁹¹ DELEUZE, Gilles. *Foucault*.- São Paulo: Brasiliense. 2005. p.89

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

GAY, Peter. *A experiência burguesa da rainha vitória a Freud: a educação dos sentidos*. – São Paulo. Companhia das Letras. 1988.

HABERMAS, Jurgen. *Mudança estrutural da esfera pública*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1984.

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.



Artigos

