



Universidade de Brasília – UnB
Instituto de Ciências Humanas – IH
Departamento de História – HIS

**IMIGRAÇÃO ITALIANA:
A história da trajetória da chegada ao Brasil no século XIX**

Rafael Ezequiel Rodrigues Siman

Brasília

2017

RAFAEL EZEQUIEL RODRIGUES SIMAN

**IMIGRAÇÃO ITALIANA:
A história da trajetória da chegada ao Brasil no século XIX**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de licenciado/bacharel em História.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Vidigal.

Brasília

2017

Universidade de Brasília – UnB
Instituto de Ciências Humanas – IH
Departamento de História – HIS

RAFAEL EZEQUIEL RODRIGUES SIMAN

**IMIGRAÇÃO ITALIANA:
A história da trajetória da chegada ao Brasil no século XIX**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de licenciado/bacharel em História.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Vidigal.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Carlos Vidigal – Orientador
HIS/IH/UnB

Prof. Dr. Pio Penna Filho – Membro
IREL/UnB

Prof. Dr. Virgílio Caixeta Arraes – Membro
HIS/IH/UnB

Brasília, 01 de Janeiro de 2017.

À Lucia Visb Polizeli (1928-2008), *in memoriam*.

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Selene Siman, e ao meu pai, Dorvalino Ezequiel Rodrigues, pelo apoio familiar e financeiro, e ao professor orientador do presente estudo, doutor Carlos Eduardo Vidigal.

RESUMO

O presente estudo teve por objetivo recuperar a trajetória da chegada de imigrantes italianos na América sulista no período oitocentista – período que possibilitou o fim da ordem escravagista em diversos países na América, bem como no Brasil. Tal fato atingiu o funcionamento e o equilíbrio do mercado de trabalho a nível continental. Neste sentido, a solução de fazendeiros e líderes de Estado diante da baixa oferta de força de trabalho foi a busca de suplementação de mão de obra em braços europeus. Diante da temática de oferta e demanda no mercado de trabalho, fez-se uma análise da imigração na América Latina no século XIX e no Brasil. Para o caso brasileiro, a pesquisa enfocou o percurso dos imigrantes dentro da província paulistana, passando por hospedagens e linhas férreas, chegando até o destino de trabalho dos imigrantes. O principal questionamento que norteou a pesquisa foi: qual era a possível trajetória de imigrantes italianos na província paulista na década de 1880?

Palavras-chave: imigração italiana, história social, América Sulista.

ABSTRACT

This monograph aims to recover the trajectory of the arrival of Italian immigrants in southern America in the nineteenth century, a period that allowed the end of the slave order in several countries in America and also in Brazil. This fact affected the functioning and balance of the labor market on the continental level, the solution of farmers and state leaders in the face of the low labor supply was to seek supplementation for the lack of labor in European arms. Faced with this issue of supply and demand within the labor market, I will analyze immigration in Latin America in the nineteenth century and in Brazil, in Brazil, the research trajectory of the immigrants within the province of São Paulo passing through Lodges, railway lines reaching their destination of work. The main question asked in this monograph is what was the possible trajectory of Italian immigrants in the province of São Paulo in the eighties of the nineteenth century?

Keywords: imigração italiana, história social, América Sulista.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Mapa espacial do núcleo colonial Antônio Prado	36
Figura 2 –	Mapa do núcleo colonial Antônio Prado em 1898	37

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Modelo de captação de informação usado nas Hospedarias dos Imigrantes (SP)	21
Quadro 2 –	Possibilidade de deslocamento regional (SP)	22
Quadro 3 –	Companhia Mogyana	25

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 MIGRAÇÕES EUROPEIAS.....	12
1.1 MIGRAÇÃO EUROPEIA NA AMÉRICA LATINA DO SÉCULO XIX	12
1.2 MIGRAÇÃO ITALIANA EM SÃO PAULO NO SÉCULO XIX	13
1.3 A DIMENSÃO DO TRABALHO LIVRE	15
1.4 RECRUTANDO IMIGRANTES.....	17
2 A ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA DOS IMIGRANTES DENTRO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO NOS ÚLTIMOS ANOS DO SÉCULO XIX	20
2.1 AS HOSPEDARIAS PARA IMIGRANTES	20
2.2 OS REGISTROS DE MATRÍCULAS CONFECCIONADOS NAS HOSPEDARIAS.....	21
3 COMPANHIA MOGYANA DE TRANSPORTE	24
3.1 AS LINHAS FÉRREAS E AS LOCOMOTIVAS	26
3.2 O ANÚNCIO DO <i>CORREIO PAULISTANO</i> DO DIA 28 DE AGOSTO DE 1884.....	28
4 O RECORTE GEOGRÁFICO DOS IMIGRANTES MATRICULADOS NA HOSPEDARIA NO DIA 28 DE AGOSTO DE 1884.....	30
4.1 RIBEIRÃO PRETO.....	30
4.2 NÚCLEO COLONIAL ANTÔNIO PRADO.....	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
REFERÊNCIAS	39
ANEXOS	43
ANEXO “A” – REGISTROS DE MATRÍCULAS.....	44
ANEXO “B” – RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO MOGYANA.....	45
ANEXO “C” – HISTÓRIA DA FUNDAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO.....	46
APÊNDICE	47
APÊNDICE “A” – DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE	48

INTRODUÇÃO

A migração europeia no século XIX rumo à América Latina se insere nos projetos políticos e na criação dos Estados latino-americanos. Neste sentido, o imigrante é visto pelas elites locais como sendo peça fundamental nas propostas de ocupações territoriais, bem como nas futuras projeções culturais das ex-colônias.

O crescimento populacional na América Latina do período entre a independência até meados do século XIX aumentou a uma taxa de 1% ao ano – época de estagnação econômica ou de um crescimento desprezível. Na América Andina, o crescimento da população era lento e predominava a agricultura de subsistência em muitas etnias indígenas. Portanto, as regiões da América Latina que apresentavam um crescimento demográfico mais dinâmico estavam interligadas por produzirem gêneros alimentícios básicos aos países europeus em processo de industrialização (ALBORNOZ, 2002).

Na América do Sul, o Brasil, a Argentina e o Uruguai, seguiram caminhos semelhantes entre 1850 e 1900. No ano de 1855, por exemplo, 10% da população eram de imigrantes europeus. Já no ano de 1843, em Montevidéu, 63% da população eram de migrantes. A população no Brasil, neste período, foi superada pelo País mais populoso das Américas: o México (ALBORNOZ, 2002), mesmo o Brasil tendo feito diversas políticas de incentivo migratório principalmente pela província de São Paulo.

Alguns países da América Latina tiveram seu mercado de mão de obra afetado com as imposições e com o fim da escravidão. O Brasil, por exemplo, não planejou ao longo do século incentivar a migração europeia no País. Quando da leitura da própria Constituição política do Império, de 1824, não se têm referências às políticas de migrações.

A abundância em terras e a exuberância em recursos naturais, juntamente com a necessidade de ocupar o território, eram fundamentais no funcionamento da natureza das economias de exportação. A terra, em todos os países latinos, era o meio básico de produção para a maior parte da população (GLADE, 2001).

As políticas de incentivo à imigração europeia caminham, muitas vezes, com a necessidade de se criar um novo mercado que ofereça força de trabalho e supra a demanda oriunda do tráfico de escravos. Assim, a imigração europeia, naquele período, se fez algo crucial para o bom funcionamento do setor agroexportador – instrumento financiador do custeio com o transporte e a hospedagem dos europeus recém-chegados, onde, para a chegada destes, alguns países latinos fizeram uso de propagandas ao divulgarem que poderiam dar fim aos problemas que envolviam a falta de mão de obra no continente.

No Estado de São Paulo, as políticas de incentivo à imigração de europeus se intensificaram nas décadas de 1870 e 1880, graças ao crescimento das plantações de café em sua região oeste. A oferta de trabalho nas fazendas e o aumento do consumo do café brasileiro no exterior pressionaram as elites locais para que estruturassem a imigração em nível institucional.

Aí se tem a criação das hospedarias de imigrantes, que abrigavam a nova força de trabalho da América, bem como a criação de órgãos governamentais de inspeção elaborados com funções de manutenção das condições de transporte acomodação e alimentação dos recém-chegados.

Portanto, existiu no período em questão, uma logística de trajetória intercontinental que tinha como objetivo suprir uma necessidade por oferta de trabalho nos cafezais paulistanos. É através desta logística de transporte de imigrantes que se tem as linhas que se seguem, que buscam definir a trajetória de alguns imigrantes italianos rumo aos cafezais na década de 1880 no Brasil.

1 MIGRAÇÕES EUROPEIAS

1.1 Migração europeia na América Latina do século XIX

As péssimas condições de sobrevivência de um indivíduo ou de grupos familiares ocasionados pelo clima da região é fator para que os seres humanos migrem constantemente de uma localidade à outra. O ato de migrar faz parte da atividade de acomodação e sedentarização do ser humano – migrar e sobreviver.

A migração na América Latina nos séculos XIX e XX é uma combinação de três fatores dominantes, a saber: 1) o acesso a terra; 2) a variação da produtividade; e, 3) o número de membros da família que necessitam de atenção. Sobre a questão, faz-se importante recordar que em um determinado período, a fome assombrou a Europa e passou a ser um ameaça às populações sem terra ou que possuíam terras limitadas (KLEIN apud FAUSTO, 2000).

A América Latina entra como refúgio para aqueles que não se sentem satisfeitos com suas regiões. O fluxo de imigrantes europeus dentro da referida região tem suas especificidades de acordo com os propósitos de cada país latino.

No Chile, foi somente a partir do ano de 1845 que o Estado deu início ao fluxo migratório de famílias, em sua maioria alemã. O ritmo ali foi latente até o início da década de 1870. A necessidade da migração europeia no Chile foi amalgamada em apagar os fortes traços das populações indígenas, uma vez que o índio é visto como inimigo da civilização, um bruto indomável, que adora vícios, ociosidade, mentira, traição etc. (ESTRADA apud FAUSTO, 2000).

As características da imigração europeia no Chile são diferentes das características da imigração europeia em países como o Brasil ou a Argentina, por exemplo, que diferentes do modelo chileno, optavam por ofertar aos europeus salários atraentes. No Chile, a elite local considerou importante trazer migrantes europeus em todos os instantes – proposta formulada na intenção de provocar mudanças culturais, de *modus operandi* e demográficas (ESTRADA apud FAUSTO, 2000).

Na Argentina, com o fim do tráfico de escravo em 1837, e o fim da escravidão em 1853, as políticas de imigração ganharam espaços nos debates do governo. No ano de 1853, um artigo da Constituição atentava que o Estado deveria promover a imigração europeia. Posteriormente, em 1860, o presidente Juan Bautista Alberdi definia que governar era

povoar. E outro presidente – Bartolomeo Mitre – defendia que o imigrante iria mudar a realidade do País (OLIVEIRA, 2011).

No caso argentino, o imigrante deveria colonizar a região, com suporte da criação de alguns Departamentos e alojamentos para facilitar sua instalação no País. Neste sentido, somente no ano de 1880, torna-se evidente a necessidade de subsidiar a chegadas de imigrantes; os subsídios eram voltados para europeus que não fossem italianos, uma vez que estes poderiam criar colônias livres e conjunturas desagradáveis aos produtores locais (OLIVEIRA, 2011).

Em meados do século XIX tem-se uma forte preocupação intelectual com as questões de raça¹ em algumas sociedades latino-americanas. A ideia de progresso da humanidade era o progresso da raça branca europeia (GREENE, 1959 apud HALE, 2001). Sobre a questão, García Calderón, um analista do espírito latino, definia que a raça era a chave para explicar a incurável desordem que divide a América Latina (apud HALE, 2001).

Muitos países latino-americanos, na ordem econômica mundial, exportavam produtos primários e importavam produtos manufaturados. A maior parte destes tinha sua economia ligada a decisões tomadas em outras regiões, que estavam frequentemente sujeitas a flutuações do mercado universal (HALL, 2001).

Portanto, não existe um movimento uniforme que explique a diversidade das políticas de incentivo à imigração dentro da América Latina, devido à especificidade territorial e da postura dos países perante o estrangeiro. O imigrante europeu foi modelado para diferentes condutas e situações dentro da parte latina do continente americano.

1.2 Migração italiana em São Paulo no século XIX

Devido a pressões feitas contra a manutenção da escravidão no Brasil ao longo do século XIX, enredeiam-se os fluxos migratórios europeus para o Brasil em diversos momentos do período em questão. Neste sentido, a imigração está intimamente relacionada com a escassez da mão de obra no Brasil.

¹ O termo “raça” no século XIX se remetia à nacionalidade de um povo em desenvolvimento no tempo, distintos pela língua, religião ou região. A atitude dos europeus para com os povos primitivos de pele escura era tornar estes últimos civilizados. Tais pensamentos na América Latina foram reforçados pela teoria da evolução social de Herbert Spencer, com base no desenvolvimento das sociedades particulares através de dados comparativos de costumes, crenças, rituais e características étnicas específicas. Herbert Spencer lançou as ideias em questão em suas obras *Social Statics*, de 1850, e *The Man versus the State*, de 1884 (HALE, 2001).

Existem dois períodos marcados na imigração italiana para o Brasil. O primeiro, antes do ano 1850, e o outro, após o ano de 1850. O primeiro período nasceu das pressões inglesas ocorridas no ano de 1831 para suprimir o tráfico de escravos. Ali, o governo e a sociedade brasileira empenhavam-se em promover a imigração livre, mas as Políticas Públicas para a promoção da imigração livre não foram claras e coerentes, e o tráfico continuou avançando e a imigração não passaria de levadas esporádicas até 1850 (CERVO, 2011).

No segundo momento, o fluxo migratório se deu de forma mais intensa, principalmente pela necessidade permanente de mão de obra para o café, de ocupação do território brasileiro e de maior inserção do País nas atividades econômicas, depois da Lei n. 601, de 18 de setembro de 1850 – Lei de Terras. Além da orientação da criação de núcleos colônias de povoados autônomos, ocorreu a introdução do regime de colonato nas plantações e o trabalho assalariado, o que, por outro lado, distanciou os recém-chegados a condição de proprietário e livre explorador (CERVO, 2011).

A imigração italiana para o Brasil é complexa e sua explicação se estende além dos fatores econômicos. O problema da fome na Europa e, principalmente, na Itália, despertou no imaginário do camponês italiano representações da grandiosidade da terra e da facilidade da riqueza na América (ALVIM, 1992). Outro problema adveio da unificação do território italiano, que sufocou os pequenos e médios proprietários que não estavam preparados para uma economia de mercado (ALVIM, 1992).

Os italianos da região do norte representaram a grande maioria de emigrados para o Brasil. Dali veio vênéticos, friulanos e lombardos. Da região central da Itália, vieram os toscanos. E do sul, da região da Campânia, Abruzos, Molise e Calábria. Os nortistas optaram por manter as lides de origem – o trabalho agrícola –, enquanto os sulistas destinavam-se mais ao trabalho assalariado no campo e na cidade (CERVO, 2011).

Os italianos foram o núcleo mais importante do grande fluxo migratório que se dirigiu ao Brasil entre às décadas de 1890 e 1900. Ali se deu um fluxo definido cronológica e geograficamente. Dos mais de 1.300.000 italianos que ingressaram no Brasil, dois terços permaneceram em São Paulo. O fluxo somente diminuiu no ano de 1902, com a abolição da emigração subsidiada para o Brasil (BIONDI, 2002).

O censo brasileiro de 1872 registrou 6.000 italianos residentes no Brasil, segundo Amado Luiz Cervo (2011). Em sua obra *As relações entre o Brasil e a Itália: formação da italianidade brasileira*, aquele autor descreve que a imigração de massa desencadeou por essa época conforme o seguinte ritmo: 1870-1879 = 47.100; 1880-1889 = 276.724; 1890-1899 = 670.508; 1900-1909 = 221.394; 1910-1919 = 137.868. Assim, tem-se um total de 1.353.594

italianos no período 1870-1919. Os grandes concorrentes do Brasil eram os Estados Unidos da América (EUA) e a Argentina, que no período 1880-1914, receberam entre cinco e dois milhões de imigrantes italianos (CERVO, 2011).

A imigração italiana nos últimos 30 anos do século XIX tinha um ponto fundamental: a chegada de italianos nas fazendas de café e o emprego do colono. Segundo o professor Luigi Biondi (2002), alguns historiadores, entre os quais, Michael Hall, Alvim e Stolcke, defendem que o mundo das fazendas é visto como a base de uma economia que tendia a excluir do que integrar o recém-chegado.

A condição dos recém-chegados foi melhorando ao longo dos anos com a introdução de algumas facilidades (subsídios e hospedagem gratuita por alguns dias no dia da chegada, por exemplo) (CERVO, 2011). Antes disso, os imigrantes desembarcavam no Porto de Santos – principal porto de escoamento do café produzido no Estado de São Paulo.

A região de São Paulo, no século XIX, vinha de uma organização comercial organizada por meio da cultura de açúcar – que enfraqueceu somente em meados do século XIX com a expansão das plantações de café pelo Vale do Paraíba e, posteriormente, seguindo mais para o Oeste (Campinas, Ribeirão Preto, Jaboticabal e Araraquara) (ALVIM, 1992).

Ao chegarem às fazendas, os imigrantes trabalhavam nas plantações de café e recebiam um salário que era, em boa parte, extorquido ou sonegado por dívidas de viagem e outras obrigações acumuladas. A renda oriunda da pequena produção familiar também ajudava na quitação do primeiro pedaço de terra (CERVO, 2011).

A imigração e o tipo de imigrante são assuntos abordados pelo Senado brasileiro desde os anos 1830. A escolha do imigrante e sua função na sociedade brasileira não eram aspectos bem definidos. Alguns senadores apoiavam a implementação da força de trabalho nas lavouras, e outros acham melhor utilizá-los como ferramentas que civilizariam o povo brasileiro (TEXEIRA, 2010).

1.3 A dimensão do trabalho livre

A primeira tentativa de organização das relações de trabalho livre na agricultura no Brasil veio com o Decreto n. 2.827, de 15 de março de 1879 – Lei Sinimbu ou Lei de Locação de Serviços. Tal ditame tinha a intenção de cobrir mais amplamente as relações de trabalho (LAMOUNIER, 1986).

O papel daquela Lei deveria ser delineado tanto a partir da seleção particular das experiências que lhe fornecem os fundamentos quanto das possibilidades de relações que tal seleção apontava. Era um momento muito especial no processo de formação do mercado de trabalho livre. A Lei dispensava preocupações com estrangeiros aqui fixados ou libertos. Tinham-se as garantias para a recuperação segura do investimento feito com os imigrantes (LAMOUNIER, 1986).

As bases da organização do trabalho livre ocorreram na década de 1860, através da desagregação da ordem escravista. As primeiras experiências do trabalho livre no Estado de São Paulo tiveram a relação fazendeiro-colono europeu efetivada através dos contratos de parceria – momento de descontentamento pela ineficiência da aplicabilidade da Lei tanto para colonos, fazendeiros e governo. Somente no final da década de 1860, com a discussão da Lei do Ventre Livre, vivenciaram-se as discussões de uma legislação para a locação de serviços (LAMOUNIER, 1986).

Sobre a questão, o ex-professor Michael M. Hall, do Departamento de História da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), e a pesquisadora Verena Stolcke, da Universidade de Barcelona, definem que à medida que cresciam os ataques à escravidão, alguns fazendeiros de café começavam a fazer experiências com o trabalho livre. Além disso, a abolição do fim do tráfico de escravos no ano de 1850 coincidiu com a penetração rápida da expansão do café no oeste paulista em decorrência da ineficiência da região do Vale do Paraíba na resposta ao consumo internacional de café (STOLCKE; HALL, 1983).

Segundo Lamounier (1986), para entender a regulamentação do trabalho livre de então, é preciso considerar que o debate sobre a questão se constituiu no embate de relações de exploração e na ação de resistência dos trabalhadores explorados, o que posicionou a Lei em uma zona de conflito.

Outras leis foram criadas antes da Lei supramencionada de 1879. Neste sentido, tem-se: a Lei de 13 de Setembro de 1830 – medida criada pela Assembleia depois da tentativa de extinção do tráfico de escravos no mesmo ano; a Lei n. 108, de 11 de outubro de 1837 – mais complexa, com 17 artigos, que dava algumas providências sobre os contratos de locação de serviços de estrangeiros. Neste sentido, somente no ano de 1879 foi que as lacunas e as implicações acerca da definição do trabalho livre foram sancionadas, definindo o *modus operandi* do contrato de locação de serviço exclusivamente para a agricultura, redefinindo-se o novo plano jurídico, contendo formas de resistência de trabalho agrícola e novos planos contra paralizações e greves (LAMONIER, 1886).

A lei de locação de serviços aprovada em fins dos anos setenta do século XIX, também chamada Sinimbu, deve ser compreendida a partir dos marcos de uma política mais geral implementada para a extinção da escravatura, com a lei do Ventre Livre inicia-se uma nova era no modo das relações de trabalho no Brasil. Pela primeira vez o governo se vê comprometido com uma medida de intervenção direta no universo das relações entre senhores e escravos com o intuito explícito de substituir de modo prudente e cauteloso o trabalho escravo pelo trabalho livre. As disposições aprovadas em setembro de 1871 e os decretos que lhes seguiram marcaram não só a data e a maneira pela qual se faria a extinção da escravatura no país, mas, simultaneamente, apontaram os moldes de organização e controle de um mercado livre de trabalho (LAMOUNIER, 1986, p. 106).

Portanto, existiu um aparato construído ao longo de 40 anos que margeou institucionalizar a forma de trabalho livre em três ditames. Outra questão fundamental foi que na ausência de uma mão de obra local, os fazendeiros recorreram ao uso de trabalhadores imigrantes. Sobre a questão, Stolcke e Hall (1983) propõem que não é apenas uma questão de busca por mão de obra, mas sim, uma necessidade dos fazendeiros em cada vez mais organizar e controlar com eficiência o trabalho livre.

Enfim, o desenvolvimento e a organização da força de trabalho livre destinada às fazendas de café do Estado de São Paulo foi um processo econômico e político (STOLCKE; HALL, 1983).

1.4 Recrutando imigrantes

O primeiro proprietário de uma fazenda a introduzir imigrantes na produção de café foi o senador Vergueiro, no ano de 1847. O modelo de contrato utilizado foi o de parceria, ou seja, o fazendeiro financiava o transporte dos imigrantes do seu País de origem ao Porto de Santos, adiantava o custo do percurso de Santos à fazenda, bem como o suporte para que o imigrante pudesse reembolsá-lo com os lucros da primeira colheita. Os fazendeiros designavam aos imigrantes o número de pés de café que eles poderiam cuidar. Os trabalhadores não poderiam deixar a fazenda legalmente até pagarem suas dívidas (STOLCKE; HALL, 1983).

O contrato de parceria não sobreviveu muitos anos, uma vez que as fraudes no contrato cometidas por fazendeiros e as revoltas dos trabalhadores nas fazendas, juntamente com o desinteresse dos fazendeiros em manter o trabalho livre, foram os motivos para o fracasso do sistema. O contrato de parceria foi abandonado aos poucos no Estado de São Paulo por volta do ano 1857. O sistema de locação de serviços pagava, então, ao trabalhador

preços preestabelecidos por cada pedaço de terra com café produzido, diferente do pagamento pela parcela de café produzido oriunda do sistema de parceria (STOLCKE; HALL, 1983).

A qualidade do trabalho foi um dos motivos apontado por Stolcke e Hall (1983) para o esgotamento do sistema de parceria, ou seja, a negligência em cuidar dos pés de café depois da colheita e da manutenção dos pés de café (capinar e fazer o aceiro).

Um novo contrato foi ofertado aos imigrantes, denominado colonato, e continha as seguintes vantagens:

[...]incluía a razoável segurança de uma receita anual mínima, a redução de despesas de manutenção por meio da moradia grátis e a quase autossuficiência em produtos alimentícios, a perspectiva de acumular economias através de rendimentos monetários poucas despensas em dinheiro e a possibilidade de maximizar a receita por família, pela utilização plena do trabalho de todos os membros (HOLLOWAY, 1984, p. 133 apud CINTRA, 2010, p. 03).

Os italianos tiveram uma presença mais significativa na temática aqui abordada, uma vez que se dispunham a migrar em família (CINTRA, 2010), o que ajudou o sistema de colonato a sobreviver por mais tempo. Segundo Stolcke e Hall (1983), parte da remuneração dos trabalhadores dependia diretamente do número dos cafeeiros cuidados, e não mais da sua produção. Consequentemente, quanto maior o número de membros de uma família, melhor seria sua produtividade.

A família era entendida como uma unidade de trabalho, ou seja, quanto maior a unidade familiar, maior era o trabalho exercido nos cafezais. A carpa era o exercício de trabalho oferecido pelo imigrante italiano, que recebia o preço fixo por 1.000 pés de café tratado. Tal modelo proporcionava às famílias mobilidade geográfica e ascensão social (CINTRA, 2010).

A promoção da imigração no Estado de São Paulo se deu ainda pelo esforço do pesquisador Queiroz Talles que, no ano de 1878, visitou oito países (GONÇALVES, 2013). No período em questão, Talles era membro da Sociedade Promotora de Imigração – órgão que tinha por objetivo criar uma corrente migratória permanente e tornar conhecidas as qualidades do Brasil na Europa, buscando facilitar os meios de transporte e o arranjo dos imigrantes na província paulistana. O presidente da Promotora foi Martinho Prado, responsável pelo folhetim *A Província de São Paulo no Brasil*, escrito em alemão e italiano (GONÇALVES, 2013).

Uma força para o recrutamento de imigrantes italianos veio com a Lei provincial paulistana do dia 28 de Março de 1884, analisada por Paulo Cesar Gonçalves, em seu artigo *A hospedaria de imigrantes de São Paulo: um novo espaço para o recrutamento de braços europeus pela economia cafeeira*. Tal ditame abria créditos de financeiros para o traslado de imigrantes europeus e a verba para a criação de núcleos. A opção dos fazendeiros era pela composição familiar como unidade de trabalho (GONÇALVES, 2013).

Um caso curioso acerca das manobras de recrutamento de imigrantes italianos foi feita por um grupo de italianos organizado a mando de Paulo Bortoluzzi, no ano de 1877, na *comune* de Piavon, Itália, rumo ao Brasil.

O artigo *Imigrantes italianos no Brasil meridional: práticas sociais e culturais na conformação das comunidades colônias*, de autoria professoras Maíra Inês Vendrame e Maria Catarina Chitolina, aborda o deslocamento de um grupo de imigrantes italianos agregados à Paulo Bortoluzzi e alguns franciscanos que chegam no Brasil e criam núcleos de ocupação formados por pequenas unidades de lotes organizada em regime cooperativo.

Denominado *um camponês ambicioso*, no primeiro tópico do artigo redigido por Chitolina e Vendrame, tratou sobre o nordestino italiano Paulo Bortoluzzi que, juntamente com mais de 200 pessoas deixaram a localidade de Piavon, Treviso (hoje capital da região do Vêneto), no ano de 1877, com destino ao Brasil Meridional, especificamente à Colônia Silveira Martins, que no ano de 1878 recebeu o nome de Vale dos Bortoluzzi e, posteriormente, o nome de Vale Vêneto (VANDRAME; ZININI, 2014).

Paulo Bortoluzzi, em *um camponês ambicioso*, recebeu através das leituras de documentos (cartas, escrituras, testamentos, jornais), juntamente com as críticas das autoras, como alguém capaz e que “investiu na acumulação de bens materiais e na intensa participação como mediador no mercado da terra, foi alguém que promoveu progresso e autonomia ao povoado que fundou” (VANDRAME; ZININI, 2014).

2 A ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA DOS IMIGRANTES DENTRO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO NOS ÚLTIMOS ANOS DO SÉCULO XIX

2.1 As hospedarias para imigrantes

É muito difícil datar com precisão os efetivos locais de funcionamento das hospedarias para imigrantes no Estado de São Paulo. Sobre a questão, a economista Rosa Guadalupe Soares Udeata aponta algumas hospedarias importantes no período 1875-1887, quais sejam: 1) Hospedaria do Braz, de 1887; 2) Hospedaria do Bom Retiro; 3) Hospedaria de Santana; 4) São Bernardo; 5) São Caetano; 6) Glória; e, 7) Areal (SYLOS, 1976 apud UDEATA, 2010).

Sobre os estudos de Udeata em relação à Hospedaria Maçan d'Oro (1877) e seu funcionamento como sendo a primeira hospedaria que prestava serviços à Associação Auxiliadora de Colonização e Imigração, aquela autora não logrou prescindir a localização correta da hospedaria, mas apontou que esta recebia até 300 pessoas com diárias de mil réis por pessoa, sendo que crianças com menos de um ano de idade pagavam quinhentos réis (UDEATA, 2010).

A estrutura de formação da institucionalização da imigração ganhou funcionários ou uma espécie de Agente Oficial de Colonização no ano de 1870. Em 1876, o Governo Imperial criou a Inspeção Geral das Terras e Colonização – órgão com o objetivo de promover a vinda de imigrantes. Mas foi somente no ano de 1883 que o governo provincial de São Paulo comprou um edifício que originaria a Hospedaria do Bom Retiro, que funcionou até 1887, quando da inauguração da Hospedaria do Bráz (UDEATA, 2010).

Analisando o relatório apresentado na Assembleia Legislativa de São Paulo no ano de 1887, Paulo Cesar Gonçalves (2013, p. 288), professor no Departamento de História da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), atenta que:

[...] na ótica dos mandatários e dos fazendeiros, o alojamento do Bom Retiro havia prestado “bom serviços” à imigração, mas já dava mais conta da situação, colocando em risco as próprias condições sanitárias e aumentando a probabilidade do alastramento de doenças. Em de lotação, era comum o governo alugar algumas casas próximas ao local ou adotar medidas paliativas para aumentar suas acomodações. Durante o período de funcionamento no início de 1882 a dezembro de 1886, passaram pela hospedaria 31.275 imigrantes.

Para Gonçalves (2013) e Chiara Vangelista (1991), em *Os braços da lavoura: imigrantes e caipiras na formação do mercado de trabalho paulistana (1850-1890)*, as hospedarias eram refúgios onde o imigrante recém-chegado encontrava alojamento, comida e assistência médica. Aqueles autores asseveram que as hospedarias de imigrantes eram um verdadeiro mercado de trabalho.

É através da criação da Inspetoria Geral de Terras e Colonização que o fluxo de imigrantes recebe transporte, hospedagem, alimentação e apoio medicinal na década de 1890. A instrumentalização logística do transporte de imigrantes dentro da província paulistana até os cafezais foi algo margeado pela Associação Auxiliadora de Colonização e Imigração no ano de 1871. Aquela Associação tinha como objeto implementar projetos de imigração e introduzir cerca de 15 mil colonos em três anos (BASSETO, 1982 apud UDEATA, 2010).

2.2 Os registros de matrículas confeccionados nas hospedarias

A seguir tem-se a exposição de uma folha do livro de registro de matrícula que foi elaborada do dia 28 de agosto de 1884 e se encerrou no dia 03 de setembro de 1884.

A ficha de acesso à entrada na Hospedaria dos Imigrantes, no ano de 1884, se estruturava em catalogar informações provenientes dos imigrantes e de cunho logístico para o próprio funcionamento da hospedaria. As informações coletadas na elaboração do registro de chegada do hospede são: nome, idade, sexo, naturalidade, nação, província, religião, procedência regional, profissão, nome do navio, data da chegada (dia e mês) e destino (dia e mês e *logar*).

A organização das informações foi disponibilizada, conforme o Quadro 1, a seguir, no registro de matrícula feito na página 92 do dia 28 de agosto de 1884.

Quadro 1 – Modelo de captação de informação usado nas Hospedarias dos Imigrantes (SP)

Nome: Maranzati Giovanni
Idade: 26
Sexo: masculino
Naturalidade Nação: Itália Província: ?
Religião: ?
Procedencia: Genova
Nome do Navio: Scrvia
Chegada mez: Agosto Dia: 28
Destino mez : Setembro dia: 02 Logar: Guararibas
Observações: ?

Fonte: Adaptado dos Registros de Matrículas, (1884, p. 92).

Diante do exposto, é possível perceber que os nomes seguiram na hierarquia das linhas da folha em um modelo que organizava os imigrantes pelos seus grupos familiares (família: Maransati; nome: Eleonora, por exemplo).

Uma observação rascunhada no lado esquerdo na fonte sugere a seguinte sentença: ao invés de encontrar na categoria de preenchimento de registro denominada número de ordem (décimo primeiro, por exemplo), é possível se deparar com a inscrição numerária totalizando a contagem com a daquele indivíduo (Eleonora Maransati, por exemplo), cuja soma se deu em 11.590 imigrantes registrados.

A distribuição logística de imigrantes desta contagem ultrapassava a contagem de qualquer número de folhas de um caderno qualquer. O número totalizava os diversos dias do fluxo migratório da Hospedaria em questão.

Neste sentido, não é possível compreender com exatidão o mecanismo que gere, em termos qualitativos, o destino final (*logar*) do imigrante italiano na província paulistana. Os destinos regionais, em folha de registro, poderia ser, por exemplo, Ribeirão Preto ou “Guabirabas”.

É possível notar elementos de uma diluição territorial de cunho logística de imigrantes, que tem como caráter essencial a permanência da união dos membros daquela família ao território que foi por eles escolhido. Neste sentido, das 40 pessoas contidas na folha de Registro de Matrículas, não existem separações entre os membros da família por imposições dos possíveis destinos geográficos propostos aos mesmos. A instituição família e o seu preservamento interferem na escolha da localidade, ou seja, os membros da família não se separam pela força da oferta de trabalho.

Os repatriados, como são descritos os imigrantes italianos, somente poderiam escolher ou serem escolhidos para duas localidades: “Guabirabas” e Ribeirão Preto. Assim, no caso em questão, 40 italianos provenientes do porto de Gênova foram direcionados a Ribeirão Preto, e 10 deles enviados a “Guabirabas” em uma espécie de escala, conforme evidenciado no Quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Possibilidade de deslocamento regional (SP)

Guabirabas = (3)
Ribeirão Preto = (24)
Guabirabas = (4)
Ribeirão Preto = (6)
Guabirabas = (3)

Fonte: Adaptado dos Registros de Matrículas, (1884, p. 92).

Todos aqueles que ingressaram no dia 28 de agosto de 1884, saíram dia 02 de setembro de 1884 e seguiram para “Guabirabas”. E aqueles que saíram no dia 03 tiveram como destino Ribeirão Preto.

Com base na paleografia da folha analisada têm-se os seguintes imigrantes italianos: Polesel, Luigi; seguido por Polesel Guiseffina; Polesel Rugiero; Polesel, Maria; Paro, Marco; Paro, Madalena; Paro, Maria; Paro, Giovanni; Paro, Ricardo; Paro, Florindo; Paro, Elesia; Paro, Eustaquio; Paro, Amelia; Paro, Ernesto; Paro, Ostan; Mathel, Giorne; Mathel, Giovanna; Mathel, Luigi; Mathel, Tereza; Enrica (?), Pietro; Enrica, Madalena; Enrica, Madalena; Enrica, Amede; Enrica, Domenico; Bison, Camillo; Bison, Luigi; Bison, Valentino; Bison, Luigi; Paro, Gioseffe, Paro, Catterine; Paro, Pietro; Paro, Maria; Paro, Ida; Paro, Vicenzo; Pagnan, Alenio; Pagnan, Tereza; Pagnan, Guiseffe; Pagnan.

É importante salientar que a união familiar não se define apenas pelo englobamento de todos os membros de uma mesma árvore genealógica, mas também por afinidades interpessoais ou estratégias socioespaciais.

3 COMPANHIA MOGYANA DE TRANSPORTE

A obra *Relatorio da Estrada de Ferro Mogyana desde a organização da Companhia até o final do anno de 1883*², de Arthur Pio Deschamps de Montmorency, é um estudo dedicado ao Instituto Politécnico Brasileiro. Aquele autor assim justifica sua pesquisa da vida da Estrada de Ferro Mogyana até 1883:

Sendo, na minha opinião, a Companhia Mogyana uma das primeiras do Imperio, pela sua extensão de sua estrada, pelo seu rendimento, pelo seu futuro, por ser uma das mais baratas até hoje construídas, e finalmente sendo uma Companhia Nacional de capitaes brasileiros, resolvi mandar publicar esse relatorio afim de tornar mais conhecido o seu histórico (MONTMORENCY, 1884, p. 03).

Na capa da obra de Montmorency é possível notar o prestígio do autor ao se encarregar para tal fim, uma vez que o mesmo fez parte da história da companhia de ferro. Ele foi engenheiro Fiscal de Prolongamento; era um homem ilustrado com conhecimentos em Geografia, Matemática e Física, estudou na Bélgica (Universidade de Gand) e no Rio de Janeiro (Escola Politécnica) – assim são definidas suas arguições na capa do relatório.

O panorama da história da Estrada de Ferro Mogyana foi lançado em Campinas, São Paulo, no dia 28 de julho de 1884, ou seja, um mês antes do Registro confeccionado na Hospedaria do Imigrante aqui analisada, e 12 anos antes ou depois do Decreto Imperial que soltava os primeiros passos da Estrada de Ferro que ligava a região de Campinas à cidade paulista de Mogi-Mirim.

O Quadro 3, a seguir, sintetiza o resumo de Montmorency da Estrada em tráfego.

² Cf. BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. *Relatorio da Companhia Mogyana – 1876 a 1899*. S. d. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=826359&PagFis=0&Pesq=>>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

Quadro 3 – Companhia Mogyana.

Data da Lei de Concessão da Estrada	Valores e Juros	Destinos
Lei Provincial 18 de Março de 1872	Juros de 7% de um total de 3.000:000\$000	Campinas até Mogi-Mirim com ramal em Amparo.
“Contracto” com a Presidência da província de (SP) em 14 de Abril de 1875.	Juros de 7% de um total de 2.500: 000\$000 a Companhia usou somente dois mil e quinhentos réis.	Alongamento Mogi-Mirim a cidade Casa-Branca.
“Contracto” com a Presidência da província de (SP) em 8 de Julho de 1880 já consignado desde 1875.	-	Casa-Branca à vila Ribeirão Preto passando pela vila São Simão.

Fonte: Adaptado de Montmorency (1884, p. 06).

Possíveis trajetórias e troncos de estradas são definidos cronologicamente pela estrada de ferro que nasce em Campinas até a cidade paulista de Casa Branca. Posteriormente, a estrada seguiu crescendo com o ramal para a cidade paulista de Amparo, com a linha Ribeirão Preto, e com o ramal da Penha. Montmorency (1884, p. 03) definiu a linha Ribeirão Preto com 143 quilômetros de extensão, perdendo apenas para a “*Linha Campinas Caza-Branca*”, com 204 quilômetros.

Sobre a descrição da potência arquitetônica da estrada de ferro, aquele autor atenta: “[...] *a bitola da estrada é de um metro, entre trilhos*” (MONTMORENCY, 1884, p. 09).

Montmorency (1884) faz referência à tira de madeira que assenta o trilho para que as rodas do trem corram livremente. Além disso, ele descreve, de forma detalhada, os quilômetros que se estendem, a quantidade de curvas e retas, dinamiza a relação simbiótica entre os quilômetros e a acentuação de declives no trajeto das linhas e ramais. Sobre esta última questão, a linha Ribeirão tem o declive descendente de 2%, bem como as outras linhas existentes.

A linha Ribeirão Preto era um trecho sem garantia de juros, se comparado aos trechos de Campinas, uma vez que os raios da curva das duas linhas são maiores que os do trecho da Penha (MONTMORENCY, 1884). Portanto, o seguro de linha de ferro não se dava com base na contagem de curvas de uma linha férrea, uma vez que estas eram fechadas e poderiam descarrilhar o trem do seu rumo.

Quando se comparam as três linhas principais descritas (Campinas e Caza-Branca, Ribeirão Preto e o ramal da Penha), a linha Ribeirão Preto se destaca pelo seu alto custo financeiro aos cofres da província. Neste sentido, um metro cúbico de terra planada usurpava

mais de mil réis. O fundamento de tal valor incidia no alto grau de pedra solta no terreno. Tal explicação é evidente quando comparadas as linhas da tabela de Montmorency em um plano quantitativo (MONTMORENCY, 1884).

Faz-se importante e relevante perceber que a mão de obra e o tempo gasto para concluir a empreitada são elementos estruturantes na definição do preço.

Os trilhos são de ferro tipo Vignole, pesam 19.k430 por metro corrente, as chapas são de junção 2.k200 cada um, os parafusos 320 gramas e os grampos ou pregos 166 gramas cada um, o custo médio da tonelada de ferro gasto na Linha Ribeirão Preto cento e quarenta e cinco mil réis e de aço o preço de cento e cinquenta mil réis, mais de seis mil toneladas entre ferro e aço construíram a estrada, as obras de construção da estrada foram feitas pela administração e por empreitadas(87km). Na Linha Ribeirão Preto existem seis estações: Aterrinho, Lage, Corrego Fundo, São Simão, Cravinhos, Ribeirão Preto (MONTMORENCY, 1884, p. 10).

3.1 As linhas férreas e as locomotivas

As duas últimas estações da Companhia Mogyana foram inauguradas no início do ano de 1884. Neste sentido, a legitimação dos trajetos aqui adotados se deu por meio dos diálogos entre dois documentos, ou seja, no caso do Registro de Matrícula a categoria destino *logar: Ribeirão Preto*, além de se legitimar como um destino possível em outra fonte, apontando a confirmação da informação em outra sentença.

A novidade no transporte no ano de 1884 era a extensão da linha de ferro até a cidade paulista de Ribeirão Preto. Diferente do habitual, suas estações eram feitas de madeira e ferro, enquanto outras extensões de linhas férreas eram feitas de tijolos e madeira. A linha em questão detinha seis estações, a saber: 1) Aterrinho; 2) Lage; 3) Corrego Fundo; 4) São Simão; 5) Cravinhos; e, 6) Ribeirão Preto (MONTMORENCY, 1884).

Sobre a quantidade de locomotivas, é de se saber que quatro das 15 locomotivas da frota da Companhia Mogyana eram usuais na linha de Ribeirão Preto. Neste sentido, a linha em questão tinha duas locomotivas que pertenciam à categoria denominada *Consolidation*, outra denominada *Passageiros*, e outra denominada *Mogul* (MONTMORENCY, 1884).

Existem informações coletadas em diversos níveis e em diversas categorias que podem moldar a relação entre o fluxo das locomotivas através dos níveis de carvão, estopa e azeite consumidos pelas locomotivas entre os anos 1882 e 1883.

A linha férrea de Ribeirão Preto representa mais de 40% dos carros e vagões da Companhia Mogyana de Transporte. Os vagões talvez não sejam do tipo *Consolidation*, que eram as locomotivas mais caras.

Os modelos de locomotiva norte-americanos eram os mais aceitos para o transporte, seja lá qual fosse a carga. No caso do *Consolidation*, uma “*machina de carga*”, era a preferida pelo seu sistema diferenciado. O seu preço (da locomotiva) variava entre 300\$825 do preço total da locomotiva do tipo *Passageiros*.

O preço total das locomotivas (carros e vagões) se dava pelo engenheiro através da somatória das trajetórias fiscais de transportes. As três máquinas de transporte adotadas no transporte pagavam pelo custo na fabrica, seguro marítimo, frete marítimo, descarga em Santos, comissão em Santos, frete de estrada de ferro e montagem.

As máquinas que faziam a linha Ribeirão Preto tinham quase os mesmos princípios em seus itinerários de compra: “*a descarga em Santos*”, ou seja, seguia o valor fixo de 300 réis. Já as outras trajetórias variam de acordo com a especificidade das locomotivas. Os preços finais ficavam entre 19 milhões de réis para máquinas do tipo *Passageiros*, e 21 milhões de réis para aquelas do modelo *Consolidation* (MONTMORENCY, 1884).

Tais carros e vagões deslizam rumo a Ribeirão Preto passando por uma ponte e um viaduto: a Ponte do Tamanduá (com 12 metros de vão (altura da ponte?); tinha suas estruturas de alvenaria e ferro) e o Viaduto do Cantagallo (com uma curva com raio de 120 metros espalhados pelos seus 60 metros de extensão). É preciso salientar que não existe túnel na estrada de ferro de Ribeirão Preto, mas apenas um túnel em linha reta com 100 metros de extensão no ramal de Amparo, que custou 600 réis por metro (MONTMORENCY, 1884).

Talvez por ser uma linha nova, não existia a garantia de juros nas estradas, pontes e estações, bem como existem na linha férrea Campinas-Casa-Branca.

É importante salientar que entre os três modelos de máquinas da Companhia Mogyana, existiam carros de primeira classe, carros de classes mistas, carros de origem belga, carros de classe exclusiva para bagagem e carros exclusivos para “*correio*” (correspondências, jornais, documentos burocráticos da província, entre outros), e os *wagões* eram capazes de transportar madeiras, animais e bagagens (MONTMORENCY, 1884).

Os vagões poderiam ser cobertos ou abertos. A linha de Ribeirão Preto não contava com guindastes e *breack* de guindaste, como contava em sua estrutura funcional a linha de Campinas.

Segundo os relatos de Montmorency (1884), têm-se os cuidados com a necessidade de se criar trajetórias eficazes e seguras para o deslocamento de pessoas e mercadorias.

O balanço quantitativo do tráfego de passageiros, telégrafos e mercadorias (café, sal, *assugar*, toucinho, fumo, algodão e produtos diversos) da Companhia Mogyana são separados pela análise do fluxo das linhas férreas Campinas-Casa Branca até o ramal de Amparo, e de Ribeirão Preto. O tráfego de passageiros estava contido dentro de uma máquina pequena do modelo *Passagueiros*, que basicamente era dividida em três classes lotação completa, que acomodava cerca de cem viajantes (MONTMORENCY, 1884).

A referência à lotação das máquinas é duvidosa, principalmente nas descrições feitas pelo engenheiro Montmorency (1884) acerca das locomotivas do tipo *Passagueiros*. O peso bruto de um carro de passageiros regula sete toneladas. Já o *wagão* de mercadorias, quatro toneladas.

A Tabela 1, a seguir, evidencia o número de passageiros nos carros supramencionados.

Tabela 1 – C de locomotivas .

Carros	1° Classe	2° Classe
Mixtos	16	24
Belga	16	32
Carros salão	32	48

Fonte: Adaptado de Montmorency (1884, p. 20,21).

Na segunda parte de seu projeto explicativo, Montmorency (1884) analisa as linhas férreas que surgiram da extensão da linha Ribeirão Preto, entre elas, a linha Rio Grande, ramal de Caldas, e o memorial de prolongamento a Matogrosso, em 1876.

3.2 O anúncio do *Correio Paulistano* do dia 28 de agosto de 1884

Na terceira folha do jornal *Correio Paulistano*, do dia 28 de agosto de 1884, a Companhia Mogyana ocupou um espaço de anúncio do jornal da província paulistana com o título *Companhia Mogyana*, que descrevia o seguinte: “[...] de ordem da diretoria, ficam suspensas as transferências de ações desta companhia, desde 26 do corrente até a próxima reunião da assembleia geral dos acionistas”³.

³ Cf. BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. *Correio Paulistano (SP) – 1854 a 1859*. S. d. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_01>. Acesso em: 15 ago. 2016

A Assembleia Geral que ocorreria dia 28 de setembro de 1884 foi tipografada e noticiada no dia 27 de agosto de 1884 pelo secretário da companhia, ao título de *Relatorio da directoria da companhia Mogyana para assembléa geral de 28 de Setembro de 1884*⁴. É um documento diferente da proposta do engenheiro Arthur Pio Deschamps de Montmorency, por ter origem na diretoria da companhia e por alguns acionistas, bem como por focar nos interesses financeiros dos investidores e assuntos que seriam discutidos na próxima assembleia de acionistas.

Na reunião prevista em setembro de 1884, divulgada há alguns dias pelo *Correio Paulistano*, foi exposta pelo secretário da Companhia Mogyana, Correia Dias, uma preocupação com a reunião e com sua efetiva divulgação da nova extensão da linha férrea.

O relevante nos dois documentos supramencionados é sua imposição aos acionistas e aos investidores da Companhia de Transporte acerca da importância do balanço financeiro da linha de Ribeirão Preto que, até então, não tinham sido apresentados por duas condicionantes, a saber: 1) o fechamento do balanço econômico de 1883 (fechado em novembro); e, 2) a condição da linha (era nova e, portanto, era preciso observá-la para, posteriormente, definir planos e ações).

A linha férrea de Ribeirão Preto, nos últimos seis meses do ano de 1884, atraía investimentos e afirmava as expectativas daqueles que tinham ali aplicado suas verbas. Era a construção férrea mais árdua criada na província paulistana.

⁴ Cf. BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. *Relatorio da Companhia Mogyana – 1876 a 1899*. S. d. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=826359&PagFis=0&Pesq=>>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

4 O RECORTE GEOGRÁFICO DOS IMIGRANTES MATRICULADOS NA HOSPEDARIA NO DIA 28 DE AGOSTO DE 1884

4.1 Ribeirão Preto

Um estudo canônico na história da fundação do Município de Ribeirão Preto é escrito por Osmani Emboaba da Costa⁵, psiquiatra e historiador, em *História da Fundação de Ribeirão Preto*, de 1955. Aquele autor destaca a seguinte citação de página inicial: ““Num país onde não houver o culto da tradição não pode existir nacionalismo e patriotismo” Robert Thut”.

O ribeirão-pretano Robert Thut, médico e bibliófilo, talvez tenha sido citado por Emboaba da Costa (1955) pelo clima de discussão da datação correta da fundação da colonização da região em questão – questionamento que se deu por ocasião da aproximação do centenário das primeiras suspeitas de ocupações na região perto do rio pardo e córrego preto. Neste sentido, a resposta dada por aquele autor para o centenário foi: a região foi fundada em 1856.

O primeiro nome dado à região foi São Sebastião do Ribeirão Preto. A região foi transformada na categoria de freguesia de São Simão em 02 de julho de 1870, pelo presidente da província, Antônio Cândido da Rocha, e somente através da Lei n. 67, de 12 de abril 1871, foi elevada à categoria de vila. Posteriormente, se projetou no cenário da província paulistana. Ao mesmo tempo em que ficava retida aos anseios econômicos da província, ficou subjugada juridicamente à região São Simão até novembro de 1874 (EMBOABA DA COSTA, 1955).

O fator operante na construção de São Sebastião do Ribeirão Preto foi sua exuberância em terras,

[...] atraindo novas famílias, tanto brasileiras, quanto estrangeiras, as quais aqui vinham se dedicar ao comércio e à agricultura; esse afluxo colonizador não somente contribui para a expansão agrícola e comercial da ubérrima

⁵ O doutor Osmani Emboaba da Costa era envolvido em diversos assuntos de interesse coletivo ou social no Município de Ribeirão Preto em meados do século XX. Foi um dos fundadores da rádio CMN, com o *slogan* “a Rádio da família”, sendo esta também conhecida como “Rádio Renascença” e que se encontra na frequência AM 750, no ar desde 1966. Cf. RADIO CMN – A RÁDIO DA FAMÍLIA. *História*. 2016. Disponível em: <<http://www.radiocmn.com.br/2012/08/historia.html>>. Acesso em: 24 out. 2016. Em outro momento, foi presidente da Orquestra Sinfônica de Ribeirão Preto, fundada em 1932. Cf. ORQUESTRA SINFÔNICA DE RIBEIRÃO PRETO. *Galeria dos Presidentes*. 2016. Disponível em: <<http://www.sinfonicaderibeirao.org.br/foto-detalle.php?galeria-foto=galeria-dos-presidentes&id=6>>. Acesso em: 24 out. 2016. Tem-se ainda uma praça em Ribeirão Preto com seu nome.

zona, como também permitiu o caldeamento de várias raças e a gênese de novas famílias, as quais, de futuro, iram influir decisivamente no progresso social, espiritual e material da florescente vila (COSTA, 1955, p. 340).

Ao observar a defesa de progresso social de Emboaba da Costa (1955, p. 341) para a região feita em meados do século XX, é possível notar naquele autor a insistência em apontar a necessidade de um modelo eugênico voltado para a miscigenação da população como solução tanto espiritual (atribuição talvez feita à religião africana) como solução de fortalecimento físico e psíquico: “[...] gênese de novas famílias”, ou seja, tais famílias miscigenadas são o futuro, o progresso social de Ribeirão Preto.

A “injeção de sangue novo” (EMBOABA DA COSTA, 1955, p. 341) foi o adjetivo utilizado por aquele autor para definir a “onda de prosperidade” que a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro propiciou à vila.

Já o proprietário de terras da região, Martinho Prado, membro da família de Antônio Prado (dono do Núcleo Colonial Antônio Prado, localizado em Ribeirão Preto), foi citado por Emboaba da Costa (1955, p. 340) na nota de rodapé número seis e em um contexto que questionava o nível de aceitação da população da vila perante a linha Ribeirão Preto:

[...] não percebo ideia mais grotesca que a da Mogyana, em levar sua linha a Ribeirão Preto. É tão absurda que, para prová-lo, basta ponderar o seguinte: se a Mogyana levasse a linha até à própria Vila de Ribeirão Preto, grande parte de sua produção iria de preferência a Pirassununga, por ficar a condução barata, pela enormíssima desproporção de linha férrea teria que percorrer. São estes, de há muito, os projetos da feliz companhia contra os quais levantam-se em massa as populações daqueles municípios, protestando pelo presente de gregos que, contra a sua manifesta vontade, querem fazer-lhe.

O protesto de Martinho Prado⁶, divulgado no jornal *A Província de São Paulo*, em 1877, foi citado por Emboaba da Costa (1955), a fim de demonstrar a opinião inicial da

⁶ Martinho da Silva Junior, conhecido como *Martinico*, foi no Império deputado geral, ministro da Agricultura, ministro dos Estrangeiros e senador. Foi um dos divulgadores da Sociedade Promotora de Imigração. Ajudou o jornal *A Província de São Paulo* – periódico que passou a se chamar *O Estado de São Paulo*, com o advento da fundação da República. Tem como neto o intelectual Caio Prado Júnior. Cf. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. PRADO, Martinho. S. d. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PRADO,%20Martinho.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2016. Cf. PETRI, Kátia Cristina. “Mandem vir seus parentes”: a Sociedade Promotora de Imigração em São Paulo (1886-1894). In: *XX Encontro Regional de História: História e Liberdade – ANPUH/SP*, UNESP-Franca, 06 a 10 de setembro de 2010. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF/Autores%20e%20Artigos/K%E1tia%20Cristina%20Petri.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2016.

população acerca da linha férrea até Ribeirão Preto – o que interessa aqui além da opinião de um líder financeiro da época e seus apontamentos referentes à discórdia causada pela chegada da linha.

Citando novamente Martinho Prado, Emboaba da Costa (1955, p. 341) segue sua resenha descrevendo e apontando “a carta de sesmaria” – documento que conferiu o direito de propriedade das terras do Ribeirão Preto, que foram ofertadas ao padre Manuel Pompeo de Arruda pelo conde de Palma. O padre Arruda vendeu as terras a José Diniz Junqueira. O grande problema de fronteira desta carta de sesmaria e que ele se referia as léguas do Município de Batatais, e não de Ribeirão Preto.

Um possível corte geográfico da região de Ribeirão Preto foi assim adotado por Emboaba da Costa (1955, p. 345):

Nos meados do século passado, as terras que compõem grande parte do atual município de Ribeirão Preto, tendo como centro a fazenda Barra do Retiro, eram constituídas ao Norte pelas fazendas Palmeiras e Pontinha ou Ribeirão Preto; a Leste, pelas fazendas do Retiro, Serrinha, Serra Azul, Tamanduá, Capoeirinha e Figueira; ao Sul, ainda pela fazenda do Retiro, as fazendas dos Cravinhos, Cabeceira do Ribeirão Preto e do Lageado; ao Oeste pelas fazendas do Retiro, do Laureano ou braço direito do Ribeirão Preto, todas essas terras subordinadas aos Termos Reunidos de Casa Branca e Mogi- Mirim, distrito de São Simão.

É importante notar como a toponímia (nome do lugar) das fazendas da região se dá através da relação direta entre o ser humano e a natureza. Seus traços e trajetórias geográficas são cravados nos nomes da propriedade para marcar com o próprio nome a identidade mais marcante daquela fazenda, seja seu caráter fronteiriço entre serras, rios e matas, que são trajetórias geográficas que ajudam a dar limites às fronteiras da região, seja sua toponímia apontada pela fauna (Fazenda Tamanduá) e pela flora (Fazenda Capoeirinha).

As novas configurações de terreno, com o tempo, ganham formas diferentes. A Fazenda Pontinha, recebia o nome da Fazenda Ribeirão Preto “abaixo”, para distingui-la da Fazenda do Ribeirão Preto “acima”, que se desmembrou da Fazenda Retiro e foi dividida em várias outras frações que, posteriormente, foram divididas de forma judicial. Em uma das divisões, tem-se o Núcleo Colonial Antônio Prado (COSTA, 1955).

4.2 Núcleo Colonial Antônio Prado

Segundo uma das fontes titulada “*Registro de Matrícula*”, o destino descrito como “*logar*” dos imigrantes italianos relacionados naquela lista foi o Município de Ribeirão Preto.

O governo imperial, no ano de 1884, autorizou o governo da província paulista a estabelecer cinco núcleos colônias nos principais distritos agrícolas que se encontravam próximos à estrada de ferro Mogyana – linha férrea que fazia o transporte de café para o Porto de Santos e chegava com os imigrantes (MANHAS; MANHAS, 2011).

No artigo *Traçado urbano e funcionamento do núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto (SP), 1887*, apresentado no 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Adriana Capretz Borges da Silva Manhas e Max Paulo Giacheto Manhas, com habilitações intelectuais em Dinâmica de Espaço Habitado, não especificam a fonte que tiraram a lei imperial adotada pela província paulistana que propicia à criação de núcleos coloniais à beira da estrada de ferro da linha Ribeirão Preto no ano de 1884⁷.

Neste sentido, é preciso considerar a criação do Núcleo Colonial Antônio Prado oriunda da Lei n. 601, de 18 de setembro de 1850, denominada Lei de Terras, em seu art. 3º, § 1º, *in verbis*:

Art. 3º. São terras devolutas:

§ 1º As que não se acham aplicadas a algum uso publico nacional, provincial , ou municipal.

[...].

A criação dos núcleos coloniais é intimamente ligada à condição da terra e a chegada de imigrantes em terras brasileiras. Tal análise historiográfica é adotada tanto por Manhas e Manhas (2011) como pela geografa Maria Antonieta de Toledo Ribeiro Bastos (1997), em seu estudo intitulado *O universo do trabalho do imigrante em Itu-SP (1876-1930)*.

⁷ A implantação de núcleos coloniais em São Paulo se deu de forma gradual. O *site* do arquivo de São Paulo remonta à criação do órgão denominado Repartição Geral de Terras Públicas, de 1854, como marco inicial, seguido pelo primeiro regulamento de núcleos coloniais, em 1867. No ano de 1871 tem-se a Associação Auxiliadora de Colonização e Imigração. Em março de 1884 foi criada a Lei que estabelecia o fornecimento de fundos para o subsídio da imigração. Cf. SÃO PAULO (Estado). Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Imigração em São Paulo: núcleos*. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/nucleos.php>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

Para Manhas e Manhas (2011, p. 2-3), tal vertente é anexada como se segue:

[...] as terra capitalizada, o acesso seria apenas aos que dispunham de meios para obtê-la, consolidando de vez a posse apenas por parte de uma elite fundiária. Entretanto, utilizando-se todo tipo de fraudes nos registros oficiais, os fazendeiros (sobretudo cafeicultores paulistanos) trataram de comprovar a posse das melhores áreas, e as terras devolutas que seriam destinadas à criação dos núcleos colônias foram escassas, inférteis, localizadas longe dos centros urbanos.

E ainda:

Ao participarem da política de subvenção da imigração juntamente com o governo, os cafeicultores faziam uso de propagandas enganosas no exterior sobre a existência dos núcleos coloniais apenas para atrair os imigrantes. O objetivo desta política era trazer o maior número possível de pessoas sem recursos para adquirirem terra – principalmente após a enorme valorização fundiária obtida com o plantio do café – que tivessem a única alternativa de sua força de trabalho, cujo valor também cairia devido a oferta (MANHAS; MANHAS, 2011, p. 2-3).

Adriana Bastos (1997), através da mesma construção de história, ao revisar o encadeamento de leis e documentos institucionais, descreve dois ditames que entrelaçam a questão de terras devolutas, imigração e criação de núcleos coloniais. O primeiro seria do ano de 1871, onde o governo brasileiro pagava a apólice de até 600 contos para o pagamento de passagens de imigrantes de preferência do norte europeu. O outro ditame seria do ano de 1884, criado pela província para dispor anualmente de 200 contos para criação de núcleos colônias, e 400 contos para auxiliar na introdução de imigrantes tanto nos núcleos como nas grandes lavouras.

Manhas e Manhas (2011), ao analisarem a questão da regularização do patrimônio do núcleo, buscaram apoiar-se no Departamento de Patrimônio da União observando que, provavelmente, o núcleo foi proveniente do confisco pelo Governo Imperial de terras da Fazenda “Ribeirão Preto Abaixo” ao tenente coronel Gabriel Garcia de Figueiredo, no ano de 1878.

A divisão do núcleo era a seguinte: a “sede” totalizava uma área de 90 hectares com 64 lotes, que eram destinados àqueles que possuíssem uma profissão ou estabelecimento comercial. A estação de trem também era localizada em tal sessão. O preço do metro quadrado do lote foi cotado a 16,53 réis. A “primeira sessão” continha 165 hectares e 21 lotes com nove e 10 hectares cada. Na “segunda sessão”, a maior de todas as sessões, tinham-se

660 hectares divididos em 64 lotes. Os lotes variavam conforme a proximidade com o ribeirão. A “terceira sessão” detinha 240 hectares e 21 lotes, e possuía forma retangular diferente das outras sessões de terras (que eram distribuídas em formas de linhas). A “quarta sessão” continha 300 hectares distribuídos em 28 lotes (MANHAS; MANHAS, 2011);

A linha Mogyana foi responsável pela segregação dentro do próprio bairro que se construiu dentro do próprio núcleo. A porção que crescia na parte de cima da estação era chamada de “*Barracão de cima*”, e, outro lado da Mojiana na parte mais baixa correspondente à terceira sessão, formou-se o barracão de baixo” (MANHAS; MANHAS, 2011, p. 13).

Ao pesquisar no acervo digital do Museu da Imigração do Estado de São Paulo pelo Núcleo Antônio Prado, é possível encontrar cinco mapas e uma iconografia. Um dos mapas que se destacam descreve a planta de venda de alguns lotes do senador Antônio Prado. Os outros mapas do *site* têm difícil visibilidade e compreensão. Para tanto, somente depois dos estudos de Manhas e Manhas (2011) e de Adriana Manhas em (2007) acerca da expansão urbana e do Núcleo Colonial Antônio Prado é que se teve melhor compreensão sobre a questão.

A Figura 2, a seguir, é apontada por Manhas e Manhas (2011), aprimorando uma representação do original – retirado do Patrimônio Histórico de Ribeirão Preto.



Figura 1 – Mapa espacial do núcleo colonial Antônio Prado.

Fonte: Arquivo público de Ribeirão Preto, 2002 apud Manhas, Manhas (2011, p. 5).

A Figura 2, a seguir, exposta no *site* do Museu do Imigrante de São Paulo, foi confeccionada por Jorge Krichbaum, com escala de 1: 10.000 no ano de 1898. Logo, a escala numérica de 01 cm no mapa sofreu redução de dez mil cm à distância real.

O mapa é anunciado em nome da Inspeção de Terras, Colonização e Imigração do Estado de São Paulo. Na marcação de cor amarela, têm-se os lotes que eram vendidos, e os lotes em alaranjado têm título de terra definido.



Figura 2 – Mapa do núcleo colonial Antônio Prado em 1898.

Fonte: Museu do Imigrante de São Paulo, acervo digital, 1993.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da necessidade do equilíbrio das demandas entre a oferta de trabalho e a mão de obra na América Latina e no Brasil, a história da trajetória da chegada de imigrantes italianos no Brasil aqui exposta surge como um modelo de micro-história social amalgamada à uma necessidade estrutural do mercado de trabalho do século XIX: a oferta de mão de obra.

As linhas que se seguiram trataram das diferentes posturas e funções aos imigrantes europeus em alguns países latinos. Muitas vezes, o imigrante é apontado como solução cultural perante os costumes dos indígenas – costumes insociáveis ao funcionamento de uma economia que deveria conectar os principais eixos comerciais agroexportadores.

Acerca da imigração italiana no Brasil, buscou-se aqui ofertar uma dinâmica à trajetória da chegada de um grupo de imigrantes italianos que entraram na Hospedaria dos Imigrantes, em 28 de agosto de 1884, com saída para a cidade paulista de Ribeirão Preto. O meio de transporte foi detalhado na pesquisa com a intenção de aproximar o leitor da preocupação estrutural dentro da província paulistana ao receber a nova mão de obra.

Os detalhes do investimento monetário e da construção da linha férrea que ligava o Município de Ribeirão Preto aos principais portos de escoamento de café são cruciais no entendimento da logística de deslocamento da chegada de imigrantes em São Paulo e do funcionamento da economia local.

O Núcleo Colonial Antônio Prado, localizado em Ribeirão Preto, foi o destino de alguns imigrantes italianos depois de 1887. Tal localidade é adotada e analisada como cenário final para o destino de imigrantes ao longo da década de 1890. Aqui faz-se por bem conhecer algumas definições arquitetônicas do núcleo, que descrevem a hierarquização social dentro do mesmo através da aproximação dos lotes com a linha férrea.

Portanto, a história apresentada no presente estudo buscou descrever e analisar uma história em movimento, uma história em trajetória, que propôs maximizar especificidades tanto em nível institucional como individual.

REFERÊNCIAS

ALBORNOZ, Nicolas Sánches. *A população da América Latina, 1850-1930*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001. 772 p. (História da América Latina, v. IV: de 1870 a 1930)

ALVIM, Zuleika. A América e seus novos descobridores. *Revista USP*, São Paulo, n. 12, p. 68-73, 1992. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25576/27318>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. *Correio Paulistano (SP) – 1854 a 1859*. S. d. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_01>. Acesso em: 15 ago. 2016.

_____. Hemeroteca Digital Brasileira. *Relatorio da Companhia Mogyana – 1876 a 1899*. S. d. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=826359&PagFis=0&Pesq=>>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

BIONDI, Luigi. *Entre associações étnicas e de classe: os processos de organização política e social dos trabalhadores italianos na cidade de São Paulo (1890-1920)*. 2002. 575 f Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000257414>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

CERVO, Amado Luiz. *As relações entre o Brasil e a Itália*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2011.

CINTRA, Rosana Aparecida. Experiências da imigração italiana no interior paulista: imigração, trajetórias e adaptação. In: *XX Encontro Regional de História: História e Liberdade – ANPUH/SP*, UNESP-Franca, 06 a 10 de setembro de 2010. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF/Autores%20e%20Artigos/Rosana%20Aparecida%20Cintra.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2016.

EMBOABA DA COSTA, Osmani. *História da fundação de Ribeirão Preto*. São Paulo, 1955. Disponível em: <<http://www.plataformaverri.com.br/index.php?bib=1&local=book&letter=R&idCity=24&idCategory=1&idBook=400>>. Acesso em: 26 nov. 2016.

_____. História da fundação de Ribeirão Preto. *Revista de História*, v. 10, n. 21-22, 1955. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36454/39177>>. Acesso em: 26 nov. 2016.

ESTRADA, Baldomero. Imigração europeia no Chile (1880-1920). In: FAUSTO, Boris (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: EDUSP, 2000. 553 p.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. PRADO, Martinho. S. d. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PRADO,%20Martinho.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2016.

GLADE, Willian, *A América Latina e a economia internacional, 1870-1914*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001. 772 p. (História da América Latina, v. IV: de 1870 a 1930).

GONÇALVES, Paulo Cesar. *A Hospedaria de Imigrantes de São Paulo. Um novo espaço para o recrutamento de braços europeus pela economia cafeeira*. 2013.

HALE, Charles, *As ideias políticas e sociais na América Latina, 1870-1930*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001. 772 p. (História da América Latina, v. IV: de 1870 a 1930)

HALL, Michael M. *A classe trabalhadora urbana e os primeiros movimentos trabalhistas na América Latina, 1880-1930*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2001. 772 p. (História da América Latina, v. IV: de 1870 a 1930)

KLEIN, Herbert S. *Migração internacional na História das Américas*. In: FAUSTO, Boris (Org.). *Fazer a América*. São Paulo: EDUSP, 2000. 553 p.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Formas de transição da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. 1986. 183. F. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000017666>>. Acesso em: 02 dez. 2016.

MANHAS, Adriana Capretz Borges da Silva; MANHAS, Max Paulo Giacheto. Traçado urbano e o funcionamento do núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto (SP), 1887. In: *1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, Paraty, 10 a 13 de maio de 2011. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/CAPRETZ_ADRIANA_E_MANHAS_MAX_PAULO.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2016.

OLIVEIRA, Márcio de. Políticas de imigração na Argentina e no Brasil, 1886-1924: semelhanças e diferenças. In: *XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, julho de 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300621217_ARQUIVO_Politicadeimi-gracaoMarciodeOliveirartf.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2016.

ORQUESTRA SINFÔNICA DE RIBEIRÃO PRETO. *Galeria dos Presidentes*. 2016. Disponível em: <<http://www.sinfonicaderibeirao.org.br/foto-detalle.php?galeria-foto=galeria-dos-presidentes&id=6>>. Acesso em: 24 out. 2016.

PETRI, Kátia Cristina. “Mandem vir seus parentes”: a Sociedade Promotora de Imigração em São Paulo (1886-1894). In: *XX Encontro Regional de História: História e Liberdade – ANPUH/SP*, UNESP-Franca, 06 a 10 de setembro de 2010. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF/Autores%20e%20Artigos/K%20E1tia%20Cristina%20Petri.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2016.

RADIO CMN – A RÁDIO DA FAMÍLIA. *História*. 2016. Disponível em: <<http://www.radiocmn.com.br/2012/08/historia.html>>. Acesso em: 24 out. 2016.

SÃO PAULO (Estado). Arquivo Público do Estado de São Paulo. *Imigração em São Paulo: núcleos*. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/nucleos.php>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

_____. Museu da Imigração do Estado de São Paulo. *Acervo Digital*. 2016a. Disponível em: <<http://www.inci.org.br/acervodigital/livros.php>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

_____. Museu da Imigração do Estado de São Paulo. *Acervo Digital*. 2016b. Disponível em: <http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/livros/pdfs/L002_092.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2016.

STOLCKE, Verena; HALL, Michael M. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café São Paulo. *Revista Brasileira de História*, v. 3, n. 6, p. 80-120, 1983.

UDEATA, Rosa Guadalupe Soares. As hospedarias de imigrantes em São Paulo: o caso da Maçan D’Oro. In: *XX Encontro Regional de História: História e Liberdade – ANPUH/SP*, Franca, SP, 06 a 10 de setembro de 2010. Disponível em: <<http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XX%20Encontro/PDF/Autores%20e%20Artigos/Rosa%20Guadalupe%20Soares%20Udaeta.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2016.

VANDRAME, Máira Ines; ZININI, Maria Catarina Chitolina. Imigrantes italianos no Brasil meridional: práticas sócias e culturais na conformação das comunidades colônias. *Estudos Ibero-Americanos*, Rio Grande do Sul, v. 40, n.1, p. 128-149, jan-jun. 2004.

VANGELISTA, Chiara. *Os braços da lavoura: imigrantes e caipiras na formação do mercado de trabalho paulistana (1850-1890)*. São Paulo: Hucitec, 1991.

ANEXOS

ANEXO “A” – REGISTROS DE MATRÍCULAS

Os registros de matrículas⁸ são documentos feitos em forma de livro, onde se catalogaram o fluxo de europeus nas Hospedarias de Imigrantes, ou seja, a chegada, a saída, os dias hospedados e os locais de destinos – algumas informações cruciais contidas nesta fonte.

O registro de matrícula localizado no livro 02, página 92⁹, utilizado na presente pesquisa, teve sua confecção inicial feita no dia 28 de agosto de 1884 – data da chegada de alguns italianos que seriam os personagens que trafegam a trajetória aqui analisada.

Tal fonte pode ser encontrada no site do Museu do Imigrante através da sessão acervo digital, que tem sua divisão em iconografias, cartas, registros nas hospedarias, cartões de desembarque e nome do navio e local de origem.

Foi o registro de matrícula que proporcionou a análise e o desencadear do esboço da trajetória geográfica de alguns imigrantes italianos na região de São Paulo.

⁸ A pesquisa acerca da identificação do imigrante na Hospedaria se dá pelo nome original do imigrante – fato que causa grande desconforto nas pesquisas, uma vez que muitos imigrantes tiveram seus nomes de origem abasileirados. Na pesquisa foi possível confirmar que Luigi se torna Luíz, Polesel se torna Polizeli etc. Cf. SÃO PAULO (Estado). Museu da Imigração do Estado de São Paulo. *Acervo Digital*. 2016a. Disponível em: <<http://www.inci.org.br/acervodigital/livros.php>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

⁹ Registro de Matrícula dos imigrantes que ingressaram no dia 28 de agosto de 1884 e que se encontram na folha 92. Cf. Cf. SÃO PAULO (Estado). Museu da Imigração do Estado de São Paulo. *Acervo Digital*. 2016b. Disponível em: <http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/livros/pdfs/L002_092.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2016.

ANEXO “B” – RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO MOGYANA

Existem diversos relatórios de funcionamento da Companhia entre o ano de 1876 a 1899. Os relatórios que são utilizados como fonte na pesquisa estão localizados entre o final do ano de 1883 até novembro de 1884.

Em 1883, foi escrito o relatório do Engenheiro Fiscal de Prolongamento da Estrada de ferro Mogyana, Arthur Pio Deschamps de Montmorency: o *Relatorio Estrada de Ferro Mogyana desde a organização da companhia até o fim do ano de 1883*¹⁰, lançado em 1884, no Município de Campinas.

A outra fonte utilizada para dar ênfase à trajetória entre a Hospedaria e os destinos listados nas folhas do caderno de registro de matrícula é o *Relatorio da Directoria da Companhia Mogyana para Assembléia Geral de 28 de Setembro de 1884*¹¹, lançada em São Paulo.

¹⁰ Cf. BIBLIOTECA NACIONAL. Hemeroteca Digital Brasileira. *Relatorio da Companhia Mogyana – 1876 a 1899*. S. d. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=826359&PagFis=0&Pesq=>>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

¹¹ Ibidem.

ANEXO “C” – HISTÓRIA DA FUNDAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO

O corte geográfico do destino final dos imigrantes italianos se dá através da análise do livro do médico e historiador Osmani Emboaba¹². Assim como algumas fontes citadas anteriormente, tal documentação, em formato de livro, lançada em 1955, também foi retirada da revista digital da Universidade de São Paulo (USP)¹³.

Ao chegar a Ribeirão Preto, a presente pesquisa fez uso do Núcleo Colonial Antônio Prado¹⁴: o ponto final da trajetória logística dos imigrantes.

¹² O livro é fruto de um debate historiográfico que ocorria em Ribeirão Preto em 1955, acerca da data correta da fundação da cidade. Cf. EMBOABA DA COSTA, Osmani. *História da fundação de Ribeirão Preto*. São Paulo, 1955. Disponível em: <<http://www.plataformaverri.com.br/index.php?bib=1&local=book&letter=R&idCity=24&idCategory=1&idBook=400>>. Acesso em: 26 nov. 2016.

¹³ Acesso à obra de Osmani Emboaba da Costa. Cf. EMBOABA DA COSTA, Osmani. História da fundação de Ribeirão Preto. *Revista de História*, v. 10, n. 21-22, 1955. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36454/39177>>. Acesso em: 26 nov. 2016.

¹⁴ O estudo que trata do funcionamento do Núcleo Colonial Antônio Prado tem por título *Traçado urbano e o funcionamento do núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto (SP), 1887*. Cf. MANHAS, Adriana Capretz Borges da Silva; MANHAS, Max Paulo Giacheto. Traçado urbano e o funcionamento do núcleo colonial Antônio Prado em Ribeirão Preto (SP), 1887. In: *1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, Paraty, 10 a 13 de maio de 2011. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simpósio/CAPRETZ_ADRIANA_E_MANHAS_MAX_PAULO.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2016.

APÊNDICE

APÊNDICE “A” – DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Declaração de Autenticidade

Eu, Rafael Ezequiel Rodrigues Siman, declaro para todos os efeitos que o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado *Imigração italiana: a história da trajetória da chegada ao Brasil no século XIX*, foi integralmente por mim redigido, e que assinalei devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores.

Declaro ainda que o Trabalho é inédito e que nunca foi apresentado a outro Departamento e/ou Universidade para fins de obtenção de grau acadêmico, nem foi publicado integralmente em qualquer idioma ou formato.

Brasília, 01 de dezembro de 2017.

Rafael Ezequiel Rodrigues Siman