

1. As terras onde se realizaria o sonho

“Petrópolis nasceu com a construção do Palácio Imperial”²
Alcindo Sodré

A história das terras onde foi construída a cidade de Petrópolis nos leva a reconhecer a importância do local escolhido para a implantação do palácio de D. Pedro II, e da povoação que seria construída a seu redor. Havia o clima ameno, e o sonho do Imperador, mas havia também a posição estratégica que o alto da Serra da Estrela desfrutava no reino, cortada por sua principal via, o antigo Caminho do Ouro. É neste sentido que Petrópolis, embora fosse fruto de um sonho, se materializou como produto de uma realidade.

Esta contraposição entre sonho e realidade, que pode ser indiretamente apreendida ao longo desta dissertação, se expressa neste capítulo na história da região. Através de sua narrativa procura-se demonstrar que a importância do local pode ter sido decisiva para o empreendimento.

Para o sonho da construção do palácio convergiam diversas questões, algumas de cunho econômico, outras, político, outras ainda, urbanístico em sua composição espacial. A dimensão estratégica do caminho possibilitou esta centralidade, que se manifestou como uma afirmação daquele espaço geográfico.

1.1. O sonho e a realidade

O Imperador D. Pedro II (1825-1891), aos dezoito anos de idade, foi o responsável pela decisão final de construir um palácio de verão e uma Vila Imperial no alto da Serra da Estrela, localizada a cerca de sessenta quilômetros da cidade do Rio de Janeiro. Para isto, a 16 de março de 1843, assinou um decreto que lhe foi apresentado pelo Mordomo da Casa Imperial, Paulo Barbosa da Silva (1790-1868), em sua residência no Paço da Boavista. A intenção primeira era a de

² EPPINGHAUS, Guilherme Pedro. *O Plano Koeler*, 1969, p.1.

fugir do forte calor e das febres que assolavam a cidade àquela época, porém, para aquele local convergiram outros interesses. Ali se localizava a fazenda do Córrego Seco, uma propriedade particular da família imperial brasileira, que acabara de desembaraçar-se de problemas relativos ao seu inventário.

Para criar e executar o plano do palácio e da povoação que seria construída ao seu redor, o monarca convida Júlio Frederico Koeler (1804-1843), alemão naturalizado brasileiro, que pertencia ao Imperial Corpo de Engenheiros. Koeler havia chegado ao Brasil em 1828 para trabalhar no exército imperial, e, ao ser escolhido para esta função, já havia se afirmado como engenheiro pela qualidade técnica das obras que aqui realizara.

1.1.1.

O sonho de D. Pedro I

O interesse por estas terras surgiu anos antes, em 1822, quando o imperador D. Pedro I viajou para Minas Gerais no intuito de acalmar os ânimos do momento político que se formava, e que desaguardaria alguns meses depois, na Independência do Brasil. Naquela ocasião o monarca hospedou-se na residência do Padre Correia, fazenda que no primeiro quartel do século XIX era uma das principais da Província do Rio de Janeiro. Situada em local de clima considerado por sua excelência, esta fazenda modelo entrou em declínio após a morte do padre, em 1824. Em seu auge, produzia milho, arroz, e exuberantes flores e frutos que, segundo relatos, ao longo de vinte anos foram comercializados no Rio de Janeiro. Era conhecida, também, por forjar, com qualidade, ferraduras para animais de carga e montaria.

Essa fazenda, cujas características são enaltecidas em diários de viajantes estrangeiros³, encantou D. Pedro I que tentou adquiri-la. Tendo, porém, seu intento negado pela irmã e herdeira do padre, Dona Arcângela Joaquina da Silva, o imperador decide comprar a fazenda vizinha, denominada Córrego Seco, de propriedade do Major Vieira Afonso, o que foi realizado alguns anos mais tarde, em escritura lavrada a 06.II.1830. Seu objetivo era o de construir ali um palácio que substituísse a então residência de verão da família imperial, localizada em

³Foram diversos os viajantes estrangeiros que se hospedaram e escreveram sobre a fazenda do padre Correia, entre eles estão o botânico francês Augusto de Saint-Hilaire e o inglês John Mawe.

Santa Cruz. Embora este projeto de D. Pedro I nunca tenha sido executado, a residência recebeu o nome de Imperial Palácio da Concórdia. Sabe-se que cerca de um mês depois de compradas as terras, a 12.III.1830, o então arquiteto dos paços imperiais, Pedro Pézerat, apresentou um resumo do orçamento para sua construção, demonstrando que ao menos algum esboço ou anteprojeto do palácio já havia sido desenvolvido. Nada, porém, se conhece a respeito, a não ser um detalhe relativo ao interior da biblioteca.⁴

Por fortes razões políticas - o trono de sua filha D. Maria II havia sido usurpado por seu irmão, o príncipe D. Miguel -, e na impossibilidade de lidar com problemas do Brasil e de Portugal simultaneamente, D. Pedro I resolve abdicar em favor do filho de cinco anos, Pedro II, a 07.IV.1831, e viaja para Portugal, nunca mais tendo retornado ao Brasil. Uma Regência Trina Provisória, instituída nesta data, governaria o reino até que o novo monarca atingisse maioridade.

Ao longo dos anos seguintes, as terras da fazenda do Córrego Seco estiveram em mãos de três arrendatários. O primeiro foi Thomaz Gonçalves Dias Correia da Silva Goulão, proprietário da fazenda vizinha da Engenhoca, “em transação processada através de Samuel Phillips & Co, a firma procuradora de SAR D. Pedro de Alcântara no Brasil”⁵, seguido de Robert Malpas e Antônio Joaquim Tinoco⁶.

1.1.2.

D. Pedro II concretiza o sonho do pai

No ano de 1839 “registrou-se a adjudicação da Imperial Fazenda Córrego Seco à SMI D. Pedro II”⁷, após solucionado “o resgate da dívida assumida por SMI D. Pedro I pela compra da referida propriedade”⁸. Esta fazenda passou às mãos da família imperial em 1842 quando o inventário de D. Pedro I foi encerrado⁹. Abriu-se, desta forma, o caminho para que D. Pedro II decidisse

⁴ FRÓES, Carlos de Oliveira. *Petrópolis, a Saga de um Caminho(5), Gênese e Evolução do Território Petropolitano*. Ensaio, 2006, (10) Capítulo 11, p.13.

⁵ FRÓES, 2006, (10) Capítulo 11, p.14.

⁶ LACOMBE, Américo Jacobina. *Paulo Barbosa e a Fundação de Petrópolis*. Petrópolis 1940.p.6.

⁷ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.9.

⁸ Idem.

⁹“O Marques de Itanhaém na qualidade de Tutor do Imperador, e Paulo Barbosa da Sylva, na de Mordomo da Casa Imperial, não se submeteram, de início, à partilha aprovada pelo Conselho de Família de Lisboa em 6 de Outubro de 1834. A questão se arrastou nos tribunais até 1842. Nesse

construir seu palácio de verão na Serra da Estrela, concretizando e reafirmando, assim, o antigo sonho de seu pai. As terras haviam sido beneficiadas por obras de seu avô, com a construção da Calçada de Pedra, ainda no final do século XVIII.

No entanto sonhou-se alto, por ser Córrego Seco uma velha e inexpressiva fazenda, desprovida de atividade agrícola, implantada em uma região geograficamente muito acidentada, com diversos pequenos rios que cortavam morros e vales. Suas terras devolutas eram utilizadas apenas como uma via de passagem para a Província de Minas Gerais e para o norte do país, ponto de parada para pernoite de tropeiros que ali eram hospedados, em um velho e precário rancho, a única atividade lucrativa da fazenda.

Esta região serrana, entretanto, era cortada pela mais importante artéria econômica do Império, a antiga Estrada do Ouro. Pode-se cogitar que este fator tenha contribuído para que a criação do palácio no alto da serra da Estrela, já que ocupar a região contribuiria para um maior controle e fiscalização do território.

É provável que houvesse um consenso a favor deste empreendimento. De acordo com o sociólogo Norbert Elias¹⁰, mesmo em um regime imperial, portanto absolutista, o monarca não decide sozinho, mas equilibrando tensões entre os diferentes grupos sociais que o cercam. Embora Elias tome por base o período do rei francês Luís XIV, com características absolutistas incomparavelmente mais acentuadas que a do Imperador do Brasil, algumas aproximações podem ser feitas, especialmente, a da utilização da corte como mediadora. Talvez isso estivesse expresso nas autoridades que cercavam o monarca, e que com ele articulariam a criação de Petrópolis: o Mordomo Paulo Barbosa, o engenheiro Júlio Frederico Koeler e o Visconde de Sepetiba, Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho (1800-1855).

ano, Paulo Barbosa como Mordomo da Casa Imperial e Samuel Philips & Cia. como procuradores da Duquesa de Bragança (a antiga imperatriz D. Amélia), inventariante e administradora dos bens deixados por D. Pedro I, assinaram um acordo, ratificando-se a partilha feita em Portugal. Só em 23 de março de 1842, assina o Mordomo a declaração de haver recebido a parte correspondente ao Imperador do Brasil e às princesas D. Francisca e D. Januária. Só desta data em diante estas propriedades passaram definitivamente a ser administradas pela Mordomia. Do ano seguinte data o decreto de arrendamento da fazenda a Koeler para a criação da Colônia (Arch. Do Inst. Histórico).” In: LACOMBE, 1939, p. 35, nota 3.

¹⁰ ELIAS, Norbert. *Sociedade de Corte*. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro. 1985, p.13.

1.2.

A história dessas terras: o Caminho Velho e o Caminho Novo

A história territorial da Capitania do Rio de Janeiro nos remete ao Caminho Velho que, embora geograficamente distante da região da futura Petrópolis, foi o primeiro caminho aberto cortando as matas de seus sertões. Até o final do século XVII, esta era a única via que atravessava as extensas florestas que cobriam o sul da capitania, uma trilha que levava à Província de Minas Gerais, a partir de Paraty, passando pela rota dos bandeirantes, cuja ligação com o Rio de Janeiro fazia-se por via marítima. Tribos indígenas povoavam a região, e se estabeleciam às margens de seus principais rios e afluentes mais caudalosos. Conhecido também como Caminho Real ou Estrada Real, esta artéria atendia à exploração das minas de ouro e diamantes durante o Brasil colônia, e ligava a antiga Vila Rica, atual cidade de Ouro Preto, ao porto de Paraty no Rio de Janeiro.

Preocupada em fiscalizar a saída do ouro do Brasil em direção à Europa, a Coroa Portuguesa opta por escoar seus produtos pelos portos localizados na Baía de Guanabara, mais próximo do olhar português, abandonando o antigo porto de Paraty. Com este intuito abre-se uma nova via no interior da capitania, chamada Caminho Novo, que ligava a cidade de Vila Rica à do Rio de Janeiro, passando por Paty do Alferes. O fato foi oficializado através de um acordo firmado em 1698, entre o Governador e Capitão-General da Capitania do Rio de Janeiro, Arthur de Sá e Menezes, e o sertanista Garcia Rodrigues Paes, filho do paulista Fernão Dias Paes¹¹. A abertura deste caminho oficial era do interesse da Administração Geral do Império e “reduziria a 15 dias a viagem entre a região aurífera e o porto do Rio de Janeiro, um terço dos 45 dias anteriormente necessários na rota por Paraty¹²”.

¹¹ FRÓES, 2006, (2) Capítulo 1, p.2.

¹² CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. Coordenação. *Caminho do Rio à Juiz de Fora*. M.Carrilho Arquitetos. São Paulo, 2010. p.35.

Por volta de 1711 o novo trajeto já estava pronto, primeira manifestação efetiva em relação ao território onde mais tarde surgiria Petrópolis, marcando o início da ocupação da bacia do médio inferior vale do rio Paraíba¹³.

A importância do fluxo comercial desta via a transformaria na principal artéria econômica do Brasil por muitos anos consecutivos – cenário só modificado com a mudança do principal polo econômico do país para a região São Paulo, já no século XX. Ela garantiria também o início de uma posição de centralidade à cidade do Rio de Janeiro em relação ao resto do Brasil. Uma centralidade econômica, mas também de poder que, nas terras do alto da Serra da Estrela, ancoraria sua extensão.

Esta nova artéria tinha um trecho de sua rota atravessando a Serra do Couto¹⁴, que foi considerado inadequado pela maioria de seus usuários. Por esta razão, alguns anos depois, seria construído um atalho no trecho final deste caminho, o Atalho do Caminho Novo, que logo ultrapassaria o primeiro em importância. Esta artéria, que mais tarde ficou conhecida como Caminho do Proença pode ser considerada a gênese do território petropolitano¹⁵.

¹³ “E, inserida naquele território (da Bacia do Médio Inferior Vale do Paraíba) , estava a micro-região formada pela faixa da Bacia do Piabanha, considerada a montante do baixo curso do referido rio, onde mais tarde surgiria Petrópolis e suas áreas de influência adjacentes.

Seus limites naturais poderiam ser, assim, conjecturados: pelo norte, a linha imaginária, distante cerca de duas léguas da margem direita do rio Paraíba; pelo leste, o alinhamento da crista da Serra dos Órgãos e do seu contraforte que corre em direção à Serra do Taquaril; pelo sul, o trecho da Serra do Mar, naquela época também chamada eventualmente, de **Serra dos Órgãos e, a partir de meados do Século XVIII, passaria a ser conhecido como Serra da Estrela**; e, pelo oeste, outro trecho da Serra do Mar, mais conhecido na época como Serra da Boa Vista ou, algumas vezes, como Serra do Marcos da Costa e, ultimamente, tem sido referido - erradamente - como Serra do Couto.” In: FRÓES, 2006, (2) Capítulo 1, p.1.

¹⁴ “Contraforte da Serra do Mar, originado no ‘sítio do Manoel do Couto’ (hoje Xerém)...” In: FRÓES, 2006, (2) Capítulo 1, p.1, nota 1.

¹⁵ FRÓES, 2006, (1) Introdução, p.2.

Embora existam diversos detalhes e considerações, na obra de Carlos Fróes, sobre a história destas terras, procuramos, a seguir, fazer uma síntese do que ali ocorreu.

As Ordenações Filipinas, que regiam as divisões territoriais da colônia, estabeleciam que os Caminhos Gerais, ainda que fossem de propriedade e interesse do Governo Geral, “...deveriam ser abertos e mantidos pelos concessionários das Sesmarias outorgadas ao longo dos seus trajetos.”¹⁹ Por isso, fez este Sargento-Mor o “...serviço à sua custa, ficando o dito caminho mais breve que o anterior, o da Serra do Mar, quatro dias”.²⁰



Figura 2: Vistas da serra por trás da Mandioca - 460 x 528 mm

Aspecto do *Novo Caminho de Minas*, aberto a partir de 1722, pelo Coronel Bernardo Soares de Proença ao galgar a serra da Estrela. (...) ²¹

Sabe-se que, no final de 1722, Bernardo Soares de Proença conseguiu despertar o interesse de fazendeiros e moradores da baixada que se propuseram a colaborar com ele na abertura desta variante do chamado Caminho Geral por

¹⁹ FRÓES, 2006, (3) Capítulo 2, p.4.

²⁰ FRÓES, 2006, (3) Capítulo 2, p.6.

²¹ “Observar a tropa, o tropeiro e como a estrada era larga. É preciso não confundí-la com a estrada carroçável construída posteriormente, a partir de 1842 e que continua prestando relevantes serviços. A que aí vemos foi aproveitada, em parte, pelo leito da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará. Hoje E.F. Leopoldina. (Coleção da Academia de Belas Artes de Viena).” In: FERREZ, Gilberto. *Iconografia Petropolitana (1800 – 1890)* . Ministério da Educação e Cultura, Museu Imperial, Petrópolis, 1955.

Inhomirim, que em troca receberiam da Coroa grandes extensões de terras. Encaminharam uma petição à SMR assinada por “...seis dessas pessoas ligadas a Bernardo Soares de Proença que haviam manifestado interesse pelas devolutas ‘terras do fim do caminho’”²². Assim, “...no ano de 1723, foram distribuídas, ao longo do traçado da projetada variante, no segmento serrano, seis Sesmarias em série, destinadas a preencher todo esse percurso.”²³ Na virada para a década de 1730 elas já se registravam como ocupações efetivas ao longo do Atalho, território pré-petropolitano. Eram elas: as Sesmaria Tamaraty, Sesmaria Rio da Cidade/Paciência, Sesmaria Araras, Sesmaria das Pedras, Roça do Secretário, e a Sesmaria de Francisco Rodrigues Távora.²⁴

O Caminho do Proença, concluído em 1725, desde sua criação ganhou uma dimensão estratégica por tornar-se a principal rota para Minas Gerais. Por ele passaria, décadas mais tarde, Joaquim José da Silva Xavier (1746-1792), o Tiradentes, em sua viagem para o Rio de Janeiro onde seria enforcado por ordem da Coroa Portuguesa, em um dos mais emblemáticos episódios da história do Brasil.

Para as duas antigas vias citadas, a do Caminho Novo, ou Caminho do Couto - cuja rota original era por Paty do Alferes -, e pelo Caminho Velho - que passava por Paraty e pela rota dos bandeirantes -, “...esse fato foi desastroso, ante a desclassificação do primeiro como Caminho Geral e do segundo como ‘rota alternativa tolerada’”.²⁵

Havia algumas habitações esparsas ao longo do Caminho do Proença²⁶, cujas atividades econômicas eram de subsistência tais como agricultura, roças de apoio e criações de animais de pequeno porte. A maior parte destes locais serviam ao atendimento de tropeiros, estabelecidos como ranchos para pernoite e troca de ferraduras, casas de pasto e pousos. Não chegavam, porém, a constituir núcleos de povoamento. Eram fruto da localização estratégica que ocupavam, e concediam ao

²² FRÓES, 2006, (3) Capítulo 3, p.10.

²³ Idem

²⁴ FRÓES, 2006, (3) Capítulo 3, p.15.

²⁵ FRÓES, 2006, (3) Capítulo 2, p.7.

²⁶ FRÓES, 2006, (6) Capítulo 6, p.2.

distrito Serra-Acima do Inhomirim uma identidade própria que o diferenciava das circunvizinhanças²⁷.

A baixa densidade populacional da região pode ser confirmada por não haver ali condições para estabelecimento de uma Freguesia e nem mesmo de um Curato. Até 1750 toda esta região até o alto da serra era subordinada à Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Inhomirim. Os registros mostram apenas alguns moradores locais “em torno das três ‘igrejinhas’, N. Sra. do Amor de Deus, na Fazenda Rio da Cidade; N. Sra. da Conceição da Lapa, na Roça do Secretário; N. Sra. do Carmo, nas ‘terras de Magé’²⁸, sendo que somente para as duas primeiras fora facultada o uso da pia batismal, sendo a terceira pouca coisa mais do que um simples oratório.

1.2.2. O Rancho do Córrego Seco

Em torno de 1772 Antônio Bernardo de Proença - neto de Bernardo Soares de Proença, que cinquenta anos antes havia aberto este Caminho - desmembrou a metade sul da Sesmaria Tamaraty e realizou a venda para Manoel Vieira Affonso, que fundou no local a fazenda do Córrego Seco²⁹. E, “a partir daí, a pioneira Sesmaria Tamaraty ficara subdividida em duas fazendas – Fazenda Córrego Seco e Fazenda Tamaraty – com forma e superfície idênticas.”³⁰

Havia ali a exploração de um modesto rancho, que desde essa época começou a ser citado pelos viajantes como ‘Rancho do Córrego Seco’. Este era o único local no alto da serra capaz de abrigar as tropas que viajavam para as Minas Gerais:

“Era uma casa de feio aspecto, diz Raffard, (op.cit.) assobradada, com uma varanda na frente, com balaústres toscos de madeira, e outra varanda em continuação ao lado; nas outras faces, janelas de peitoril. Diante da casa havia outra, térrea, tendo em um dos claros da frente pintada uma enorme ferradura e em outro “Ferram-se animais, - A.D. da Costa Dantas”. No mesmo seguimento e

²⁷ FRÓES, 2006, (6) Capítulo 6, p.2.

²⁸ Idem.

²⁹ FRÓES 2006, (5), Capítulo 5, p.11.

³⁰ Idem.

do lado oposto um grande rancho com seis lances feito com esteios de madeira, onde descansavam e se arranchavam as tropas que vinham de Minas.”³¹

O rancho ficava localizado próximo ao Marco dos Sete Caminhos³², lugar muito conhecido por tropeiros que por ali passavam. Atualmente o local corresponde ao final da Avenida do Imperador, próximo à Igreja do Rosário. Os viajantes que comumente faziam paradas naquele ponto, referiam-se ao lugar como Córrego Seco, o que gerou mal entendidos até mesmo entre historiadores, confundindo-o com o lugar da casa-sede da fazenda, de mesmo nome, construída somente por volta dos anos 1800.³³ Esta antiga residência, localizada em região que hoje corresponde à rua Marechal Deodoro, próxima à Avenida do Imperador, foi inadvertidamente demolida, e em seu lugar existe um edifício denominado Pio XII.

Nestes primeiros tempos, porém, ainda não havia acesso entre o local da casa-sede da fazenda e o Rancho do Córrego Seco, o que só ocorreria muito mais tarde com a construção da Povoação de Petrópolis. Aí, então, seria aberta uma via de ligação entre esses dois pontos, a Avenida do Imperador.

³¹ LACOMBE, 1939, p. 6.

³² “O citado rancho ficava localizado à beira do Atalho, numa várzea onde o Rio Seco inflectia bruscamente para a esquerda, em busca de sua barra no Rio Quitandinha, dali distante cerca de 220 braças.” FRÓES, 2006, (7) Capítulo 7, p.6.

³³ Esta casa mais tarde passou por grandes reformas e melhorias feitas pelo engenheiro Koeler, que a tornou seu domicílio ao ser incumbido de implantar a cidade em 1843. Foi nesta residência que, em 1847, a Família Imperial hospedou-se em seu primeiro verão em Petrópolis. Após a morte de Koeler, teve diversos proprietários, instalando-se mais tarde ali, o Hotel Inglês, as Pensões Mills, Macedo e Geoffroy, sendo que esta última ainda a ocupava antes de ser demolida, em 1942. Localizava-se na margem direita do rio Quitandinha, antes de seu encontro com o rio Seco, depois chamado Palatino, em terreno que pertenceria mais tarde à Vila Imperial.



Figura 3: *Aspecto da fazenda do Córrego Seco em 1817.*

Litografia de Xav. Nachtmann, de esboço de Karl Friedrich Philip Von Martius; ocorre na prancha n. 24 do *Atlas zur Reisen in Brasilien* de Dr. V. Spix e Dr. V. Martius.

A ilustração acima vem acompanhada da descrição:

“ É a vista mais remota que se conhece do lugar onde, em 1817, fundar-se-ia Petrópolis. Assim se referem Spix e Martius sobre Córrego Seco , em 1817, em sua obra *Viagem pelo Brasil*, p.158 - vol. 1 “...Córrego Seco, um pobre povoado, elevado 2.260 pés franceses acima do mar. Aqui pernoitamos uma vez, na miserável venda, que nos deu pleno antegosto dos incômodos, a que nos teríamos de nos sujeitar, viajando para o interior. Como manjar tivemos farinha de mandioca seca ao sol, carne de vaca coriácea; como pousada um banco duro, sem almofada nem coberta...”³⁴

³⁴ FERREZ, Gilberto. *Iconografia Petropolitana (1800 – 1890)*. Ministério da Educação e Cultura, Museu Imperial, Petrópolis, 1955, prancha número 22.



Figura 4: Casa da Fazenda do Córrego Seco, década de 1940, à época da Pensão Geoffroy

Na virada do século XVIII para o XIX, mais precisamente a 31 de dezembro de 1799, as terras pré-petropolitanas eram ocupadas por oito propriedades forais, existentes ao longo da faixa do atalho do Proença. Eram elas: Embrião da Fazenda Alto-da-Serra ; Fazenda Córrego Seco ; Fazenda Tamaraty ; Embrião da Fazenda Samambaia ; Fazenda Rio da Cidade ; Fazenda Araras ; Fazenda Rocinha das Pedras ; Roça do Secretário³⁵.

Havia também nesta época propriedades (fazendas, embriões de fazendas, sesmarias e roças) localizadas em faixas territoriais que se estendiam a partir das Quadras do Atalho, denominadas Sobre-quadras. Dentre as 29 catalogadas por Fróes³⁶, destacamos aqui cinco delas: à Leste do Atalho havia a Fazenda do Manoel Correa, a Fazenda Santo Antônio, o Embrião da Fazenda Olaria (ainda não definido), e a Fazenda da Ponte (Embrião do Engenho de S. Domingos de Benfica), entre outras; e, a oeste do Atalho, entre outras, havia a Fazenda Quitandinha.

³⁵ FRÓES, 2006, (7) Capítulo 7, p.3.

³⁶ Idem.

1.2.3.

A Calçada de Pedra mandada construir por D. João ainda residente em Portugal

Com o declínio da extração do ouro em fins do século XVIII, a Coroa Portuguesa volta-se para os produtos derivados da cana-de-açúcar, que já representavam cerca de 40% das exportações brasileiras. É nesta época que o café aparece pela primeira vez na pauta de exportações e, embora surja em pequena escala, seu potencial crescimento já é previsto. Empreendimentos rurais de grande porte são, então, estimulados. Esta atividade reforça, ainda, o potencial econômico da microrregião da bacia do Piabanha como via de escoamento da produção agrícola.

Como era provável que o volume de transporte de cargas crescesse enormemente, a criação de caminhos carroçáveis, ou seja, de estradas mais modernas, tornou-se inevitável. Era urgente uma grande melhoria no rudimentar sistema viário existente. Assim, mesmo com o declínio da extração de minerais preciosos, o Caminho Novo se afirmava como a mais importante via do Brasil desde a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, quando a Colônia foi elevada à condição de Vice-Reino.

Prevvia-se também que a forma de ocupação territorial das terras da microrregião do Vale do Piabanha, “...que até então vinha caminhando serena e ordenadamente por metas menos ousadas”³⁷, passasse por grandes mutações: “consequentemente, era bastante provável a intensificação do interesse para novas aquisições ou arrendamento de terras, o que certamente iria precipitar o processo de fracionamento das, ainda, extensas propriedades forais locais.”³⁸

Essas transformações permitem associar ao sonho do Imperador a oportunidade de um controle mais efetivo sobre a circulação de riquezas entre a capital e o interior do Brasil, possibilitando que a corte pudesse elaborar políticas de ocupação e povoamento da região com o intuito de criar novas áreas de produção agrícola.

³⁷ FRÓES, 2006, (7) Capítulo 7, p.2.

³⁸ Idem.

Também deve ser associada a essa nova hipótese a importância que a região passaria a possuir desde o início do século XIX. Com ela surgiu o desabrochar de uma economia onde o mercado europeu mostrava-se receptivo aos produtos brasileiros, podendo-se prever que a produção rural mineira, assim como a da região serrana passaria por um forte crescimento: “...uma vigorosa expansão da cafeicultura (que) se desenvolvia pelas férteis terras do Médio Inferior Vale do Parahyba adjacentes ao Caminho de São Paulo.”³⁹ Havia também estímulo a outras culturas agrícolas básicas, e de maior porte, como a de algodão e fumo, bem como da pecuária bovina e suína.⁴⁰

Com vistas a este crescimento econômico já anunciado em fins do século XVIII, SAR o PR D. João, ainda residente em Portugal, ordena a revitalização do Caminho Novo através da Carta Régia de 21.X.1799. O monarca tentava, com essas e outras medidas, criar estruturas básicas a fim de incrementar a economia e ampliar o desenvolvimento da colônia. Dentro desta lógica, um dos pontos centrais de interesse da Coroa Portuguesa era modernizar o trecho inicial da principal via de escoamento de sua produção econômica, adaptando o padrão das estradas para que se tornassem carroçáveis: “...para carros de tração animal, cuja capacidade era quinze vezes maior do que a de uma besta de carga”⁴¹, até então utilizada. Por isso, a mando de D. João, é construída a Calçada de Pedra, estrada da subida da Serra da Estrela. Considerados os recursos técnicos da época e a difícil condição topográfica da região, foi uma obra sólida e de primorosa execução, iniciada em 1802, e terminada sete anos mais tarde.

Logo após, adaptou-se também para o tráfego de estrada carroçável o trecho da baixada - do Porto da Estrela até a raiz da serra. Notadamente, iniciava-se uma mudança em relação ao sistema viário colonial, pois “era a primeira vez que a Administração Geral estava assumindo a responsabilidade e as despesas para a construção e melhoramentos em vias gerais, ônus esses que, até então, eram

³⁹ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 8, p.1.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 9, p.7.

repassados aos concessionários das terras forais adjacentes”⁴², os concessionários das Sesmarias, como foi o caso, anteriormente descrito, do Caminho do Proença.

Esta foi uma entre diversas modernizações pelas quais passaria o antigo Caminho Novo, também conhecido como Caminho do Ouro (e mais tarde como Estrada Geral de Minas Gerais). É de se notar que representava uma imensa modernização a transformação de uma antiga trilha para tropas ou mulas, em estrada carroçável para receber carros de tração animal. A parte da estrada entre o Porto da Estrela e a passagem do rio Paraibuna, já próximo à divisa com Minas Gerais, que correspondia a toda a extensão do trecho fluminense, ficou oficialmente conhecido como Estrada Geral da Estrela⁴³, e, mais tarde, como Estrada Normal da Estrela.

John Mawe, comerciante e mineralogista inglês que viajou para a Capitania de Minas Gerais um mês após a inauguração da Calçada de Pedra, em seu diário de viagem a descreve como “excelente estrada calçada”⁴⁴; e a localidade do Córrego Seco, como “uma pequena povoação situada em uma áspera região bastante selvagem e montanhosa na qual não se encontra meio acre de terreno plano”.⁴⁵

1.2.4.

A vinda de D. João VI para o Brasil deflagra importantes ações para a região

A vinda da Família Real Portuguesa, em 1808, acabaria por beneficiar esta região, futuro território petropolitano. Uma série de medidas foi deflagrada por D. João VI, entre elas, a abertura dos portos às nações amigas, e, a instituição do livre trânsito em todas as vias do Brasil “...encerrando a exclusividade por busca de metais preciosos e cargas valiosas importadas da metrópole”⁴⁶. Isso permitiu que viajantes estrangeiros, antes proibidos de frequentar nossas rudimentares estradas, comesçassem a circular por elas livremente. Em suas viagens, esses viajantes, compulsoriamente acompanhavam modificações e obras ao longo dos caminhos, e

⁴² Idem.

⁴³ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 8, p.2.

⁴⁴ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 9, p.8.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 9, p.7.

as descreviam em depoimentos e relatos de viagem, que seriam publicados a partir da década de 1820. Alguns destes depoimentos ilustram este trabalho.

A elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal e Algarves, a 16.XII.1815, também se tornaria favorável aos os desígnios do território pré-metropolitano, “...ante sua proeminente posição em relação à Corte e das posturas extremamente favoráveis assumidas pelo Príncipe Regente em relação à principal estrada do Brasil.”⁴⁷

Quando SMR D. João retorna à Portugal em 1821, as relações entre Minas Gerais e o porto do Rio de Janeiro haviam sido muito revigoradas. SA D. Pedro de Alcântara assume o governo do Reino Unido do Brasil na qualidade de Príncipe Regente. Seria ele que no ano seguinte, em viagem à Província de Minas Gerais, decidiria comprar a fazenda serrana do Córrego Seco, conforme mencionado no início deste capítulo, em negociação efetivada somente em 1830.

Alguns anos depois, em 1827, com o falecimento da Imperatriz D. Leopoldina, D. Pedro I, já viúvo, hospedou-se na Fazenda do Padre Correa acompanhado da Marquesa de Santos, levando, inclusive, os filhos que tinha com ela: “essa foi a única visita, documentalmente comprovada, que o Imperador teria feito à referida fazenda, em companhia de sua amante.”⁴⁸ No entanto, sempre foi dada muita repercussão à diversas versões sobre viagens do monarca à fazenda do Padre Correa, sozinho ou junto com a Marquesa, todas consideradas fantasiosas.⁴⁹

D. Pedro I se casaria em segundas núpcias no ano seguinte com a Imperatriz, SA D. Amélia de Leuchtenberg, em uma união articulada pelo futuro Mordomo da Casa Imperial, Paulo Barbosa da Silva, que se encontrava na Europa. Sabe-se que entre 20 e 21 de dezembro de 1828, o casal hospedou-se na Fazenda do Padre Correa⁵⁰.

Durante os anos de 1825 a 1830, Paulo Barbosa da Silva, então Capitão do Imperial Corpo de Engenheiros, morou na Europa, representando o Império

⁴⁷ FRÓES, 2006, (9) Capítulo 9, p.11.

⁴⁸ FRÓES, 2006, (10) Capítulo 10, p.8.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ FRÓES, 2006, (10) Capítulo 10, p.9.

brasileiro em missões vinculadas ao Ministério da Guerra e ao Serviço Diplomático. Suas relações foram especialmente intensas com a Áustria e a Alemanha, as duas grandes potências políticas e militares da época⁵¹. Estas condições teriam sido decisivas para seu estreitamento com as figuras mais proeminentes daqueles países:

“No exercício da Mordomia, ele estabeleceu ótimos relacionamentos com diversas personalidades de origem germânica, dentre eles os notáveis Maurice Rugendas, Carl Friedrich von Martius, Príncipe Adalberto de Prússia e Príncipe Maximilian da Áustria e outros. Assim, podemos entender a simpatia recíproca que reinava entre ele e os germânicos.”⁵²

Hábil diplomata e homem de confiança do Governo Imperial, seria ele um dos principais responsáveis pela formulação e concretização de parte do sonho que seria edificado na Serra da Estrela.

1.3.

Concretizando outra parte do sonho: Júlio Frederico Koeler chega ao Brasil

Após a independência do Brasil, diversos oficiais portugueses aqui residentes retornaram à sua pátria natal, esvaziando nossos exércitos. Por essa razão o governo brasileiro iniciou uma política de incentivo à vinda de oficiais estrangeiros, através do Regimento de Estrangeiros, popularmente conhecido como batalhões de estrangeiros.

Foi assim que em 1828 chegou ao Brasil o alemão Julius Friedrich Koeler. De acordo com o Jornal do Comércio de 3 de julho de 1828, veio a bordo da Galera de Bremen, denominada Harmonie, em uma travessia do Atlântico que teve a duração de “...62 dias na viagem, trazendo 225 alemães, dois oficiais subalternos e quatro famílias com 24 pessoas, destacando-se entre os passageiros o Tenente Coronel, Jorge Antônio Schaeffer, sendo a mesma notícia dada pelo ‘Diário do Rio de Janeiro’, da mesma data.”⁵³

Ainda neste ano, Koeler, que havia servido ao exército prussiano, fez testes para a Academia Militar do Rio de Janeiro. Para ser admitido como oficial

⁵¹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.11.

⁵² Idem.

⁵³ CASADEI, Thalita de Oliveira, *Koeler no Brasil- Resumo*, p.1 nota1.

do exército e no Imperial Corpo de Engenheiros foi-lhe necessário prestar exames perante uma banca formada por determinação dos deputados da junta de Direção dos Estudos da Imperial Academia Militar⁵⁴, “... composta de altos expoentes da época, destacando-se entre eles frei Custódio Alves Serrão, naturalista e diretor do Museu Nacional, o conselheiro Cândido Batista de Oliveira, o ministro Manuel Felizardo de Sousa e Melo, e Francisco Cordeiro da Silva Torres e Alvim, futuro marechal de campo, que seria o visconde de Jerumirim e primeiro presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”⁵⁵.

Controvérsias quanto ao grau de dificuldade deste exame colocam historiadores em posições opostas: alguns acreditam que ele teria sido muito rígido, enquanto outros afirmam que os testes não passaram de uma mera formalidade. O fato é que, após a avaliação, Koeler foi admitido como Primeiro Tenente do Corpo de Engenharia do Exército Imperial, passando a servir ao exército brasileiro. Algum tempo depois, porém, foi afastado dessa função por questões exclusivamente políticas – período em que D. Pedro II retirou do Exército Imperial os batalhões estrangeiros - tendo então sido contratado para ser engenheiro civil na Província do Rio de Janeiro.

Casou-se na catedral de Niterói com D. Maria do Carmo Rebelo de Lamare, em 1830, em ato religioso que contou com a licença da Igreja, devido ao noivo ser luterano e a noiva católica, e com ela teve um filho. Em 1833 naturalizou-se brasileiro, e assim pode voltar a servir ao exército imperial.

Curiosamente, documentos comprovam que Koeler havia estudado medicina na Universidade de Giessen, Alemanha. No Brasil, desde o início trabalhou como engenheiro em obras públicas, especialmente em projetos, construção de estradas, e levantamentos topográficos. É possível que sua formação em engenharia decorra de sua passagem pelo exército prussiano, uma vez que obras e construções de grande porte faziam parte deste tipo de treinamento.

⁵⁴ ABREU, Antônio Izaias da Costa, *A Morte de Koeler, a Tragédia que Abalou Petrópolis*. In: 150 anos da Colonização Alemã em Petrópolis. Anais do Colóquio e artigos publicados sobre a Imperial Colônia de Petrópolis, Petrópolis: IHP / UCP, Julho de 1995.p.117.

⁵⁵ ABREU, 1995, p.120.

São poucos os dados referentes à sua formação e vida antes de emigrar para o Brasil. Limitam-se à um extrato em alemão do registro de seu batizado, e um certificado impresso em latim, de membro da Academia de Giessen, ambos pertencentes ao Museu Imperial de Petrópolis⁵⁶.

Nos arquivos da Universidade de Giessen, na Alemanha, localizamos a relação de disciplinas estudadas, seu registro como estudante, e o nome de seu pai como professor da mesma universidade⁵⁷. Há uma grande diversidade de temas aplicados no curso.

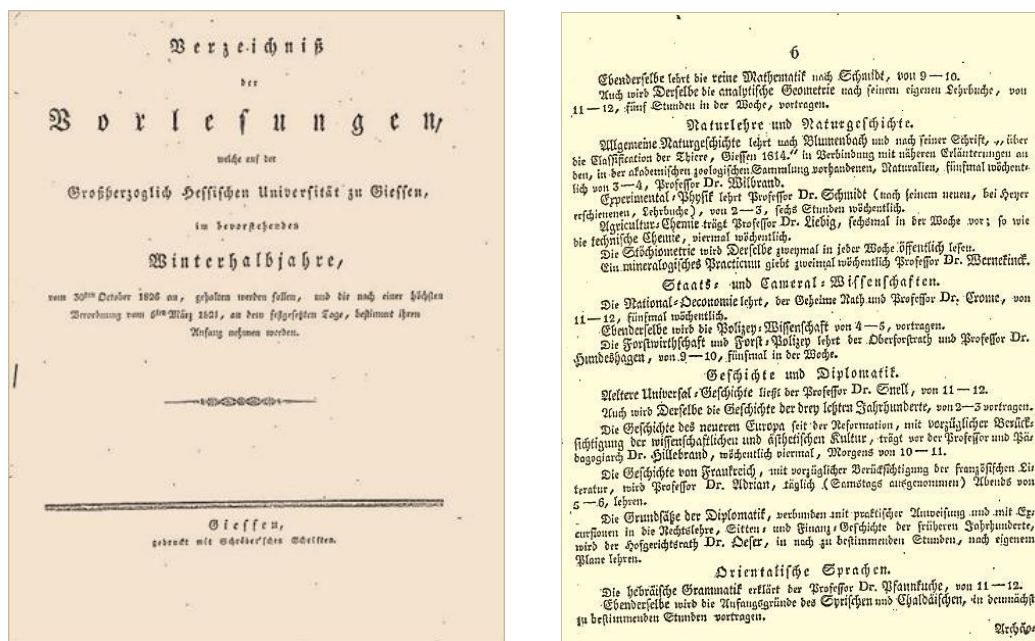


Figura 5: Registros da Universidade de Giessen, 1826, impresso em escrita Schröder.

No Brasil, sua biografia registra, em pouco mais de quinze anos, obras e projetos tais como:

“Casa de Correção do Rio de Janeiro, a ponte sobre o rio Paraíba do Sul, no município de mesmo nome, a ponte sobre o rio Sarapuí, na Baixada fluminense, o nivelamento da Serra das Abóboras, a construção de Casas de Câmara e cadeia, em Maricá e Itaboraí, a Igreja da Glória, no Largo do Machado, no Rio de Janeiro, a estrada Niterói-Campos, o levantamento topográfico e construção de Petrópolis, o Palácio de veraneio de Sua Majestade Imperial, D. Pedro II, na mesma cidade, onde hoje funciona o Museu Imperial.”⁵⁸

⁵⁶No momento não disponibilizados ao público, porém publicados com definição pouco clara no livro *A Morte de Koeler- A tragédia que abalou Petrópolis*, de Antônio Izaías da Costa Abreu.

⁵⁷ Em anexo ao final deste trabalho.

⁵⁸ABREU, Antônio Izaías da Costa. *A Morte de Koeler a Tragédia que Abalou Petrópolis*. In: 150 anos da Colonização Alemã em Petrópolis, 1995, p.120.

A experiência profissional de Koeler, seu conhecimento da região da Serra da Estrela e suas boas relações com personalidades que cercavam o monarca, especialmente o Mordomo Paulo Barbosa, o habilitaram para que fosse convidado para projetar e construir o Palácio Imperial, assim como para fazer o plano da povoação de Petrópolis que seria edificada em seu entorno.

Antes, porém, o engenheiro introduz na Província do Rio de Janeiro relevantes experiências de trabalho com mão de obra de origem germânica, e alguns ineditismos técnicos, conforme veremos mais à frente.

1.3.1.

A contínua modernização das estruturas viárias do Império

Durante o período regencial, há uma retomada da modernização das estruturas viárias do Império, iniciada por D. João ainda no século anterior, com a construção da Calçada de Pedra. Esta seria uma preocupação recorrente durante o segundo reinado, tanto por parte do governo Imperial, como por aqueles das províncias. O objetivo era o de aprimorar a qualidade das estradas, transformando-as em carroçáveis, de forma a melhorar o escoamento da produção.

Afirmando esta postura, em 1835 foi aprovado o primeiro projeto viário da Província de Minas Gerais que, elaborado por políticos mineiros, atendia, compreensivelmente, aos seus próprios interesses. Era um projeto arrojado, o primeiro do Império a planejar uma rede intermodal, ligando o porto do Rio de Janeiro às Províncias do Centro e do Nordeste, via Minas Gerais⁵⁹. Vinha sendo desenvolvido desde 1831, e, para este plano “... foi concebido um sistema ideal de vias carroçáveis - longitudinais e transversais - cuja espinha dorsal deveria ser uma "estrada larga e de boa qualidade, apta para carros de tração animal", ligando o Rio das Velhas à Corte, a qual, no dizer dos mineiros, seria a ‘Estrada da Corte’”⁶⁰.

Esta via percorreria inevitavelmente parte da Província do Rio de Janeiro, e, a revelia dos fluminenses, retraçava “...trechos julgados inaceitáveis da antiga

⁵⁹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.17.

⁶⁰ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.1.

Estrada Geral da Estrela”⁶¹, que correspondiam à “..‘árdua subida da Serra de Estrela’, à ‘difícultosa travessia do Parahyba’ e às ‘aguras da Serra das Abóboras’”⁶², substituindo-os por um novo trajeto. Estes três pontos deveriam ser eliminados para que a antiga rota pudesse ser aceita pelos mineiros. Tal fato viria acarretar algumas divergências entre as duas Províncias, o que em muito atrasaria a sua definição final.

Neste mesmo período, o Governo da Província do Rio de Janeiro reestrutura-se administrativamente e cria uma Diretoria de Obras Públicas⁶³. Júlio Frederico Koeler, então 1º Tenente do Imperial Corpo de Engenheiros, foi designado para chefiar a 2ª Seção, denominada ‘do Centro’, que englobava os Municípios de Magé, Parahyba do Sul, Valença, Iguassu e Vassouras.

Ao engenheiro cabiam diversas tarefas, entre as quais a responsabilidade pela construção da Estrada Geral de Minas Gerais, em seu percurso dentro da Província do Rio de Janeiro. Visando esse objetivo ele desenvolveria três ações preliminares, e complementares entre si: o ‘Plano e Projeto da Ponte de Parahyba do Sul (26.I.1836)’, o ‘Levantamento da Planta da Estrada da Estrela (28.XI.1836)’ e o ‘Projeto de uma Planta do Rio Piabanha (28.XI.1836)’.⁶⁴

Estas três ações eram um zelo preliminar, pois a via em questão era considerada a maior fonte de receita do Governo da Província do Rio de Janeiro, cujo porto escoava um crescente comércio de café para a Europa. Assim, mesmo sendo essa estrada do interesse e responsabilidade da Administração Geral, o governo local assumiu os custos das “...obras de manutenção e melhoramentos que estavam paralisadas há longo tempo”⁶⁵.

As primeiras obras a serem feitas na estrada sob o comando de Koeler tinham por objetivo a correção dos três pontos considerados pelos mineiros os mais críticos do percurso: a subida da serra pela Calçada de Pedra, a travessia do Parahyba e as dificuldades da Serra das Abóboras. O principal deles, a Calçada de

⁶¹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.2.

⁶² Idem.

⁶³ Provisoriamente, pela Lei de 11.IV.1835 e, efetivamente, pela Lei de 19.XII.1836. In: FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.1.

⁶⁴ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.2.

⁶⁵ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.1

Pedra, requeria manutenções constantes diante do intenso fluxo de tráfego por que passava, além de possuir curvas muito fechadas que dificultavam seu trânsito. Esta importante estrada, que cerca de quarenta anos antes havia sido construída por determinação de D. João com as melhores técnicas e recursos da época, encontrava-se superada.

Koeler foi convocado para fazer manutenções e modernizá-la. Porém, ao invés de reformá-la propõe ao monarca a construção uma nova estrada, com traçado menos acentuado e mais confortável para os viajantes.

D. Pedro II aceita os argumentos do engenheiro. Esta obra, que se inicia ainda no final da década de 1830, daria à Koeler a oportunidade de executar novos experimentos.

1.3.2.

Dois experimentos inéditos de Koeler

Após o projeto da nova estrada estar pronto, por volta de janeiro de 1839, deu-se o início da demarcação do terreno de subida da serra. A mão de obra disponível e até então utilizada era a de escravos, africanos livres, açorianos e alguns trabalhadores germânicos que haviam sido contratados para as obras públicas provinciais⁶⁶.

No entanto, um fato inesperado viria a mudar este cenário, a chegada ao Rio de Janeiro de um navio com famílias de imigrantes alemães que aqui aportara de maneira aparentemente casual:

“Essas famílias faziam parte de um contingente embarcado no Brigue Justine, cujo destino seria a Austrália, sendo que seus componentes eram migrantes germânicos contratados como colonos. No Porto do Rio de Janeiro esses passageiros se rebelaram, sob alegação de maus tratos recebidos a bordo e decidiram não prosseguir viagem, ficando, assim, rompido o contrato que fora firmado.

Ante tal situação, os migrantes solicitaram autorização para permanência no Brasil. Após o atendimento das formalidades legais exigidas para imigração de estrangeiros, o grupo foi encaminhado para as instalações da Sociedade Protetora de Colonização do Rio de Janeiro.”⁶⁷

⁶⁶ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.6.

⁶⁷ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.7.

Eram cinquenta e uma famílias de imigrantes, que foram levadas por Koeler para o alto da Serra da Estrela, e lá se estabeleceram. O engenheiro, provavelmente, percebeu nesta situação uma oportunidade não só de trabalhar com seus contrerrâneos, mas também de utilizar uma mão de obra mais qualificada, atualizada e livre⁶⁸. Assim, contratou-os para trabalhar na nova estrada. Este fato acabou por se constituir em uma experiência pioneira na medida em que se tratava de uma das primeiras tentativas de utilização de mão de obra não escrava no Brasil. Além disso, pela primeira vez os trabalhadores estavam acompanhados de suas famílias. Para elas foi improvisado um local de moradia, conforme se vê a seguir:

“Pouco antes da virada para a Década de 40, nas imediações da antiga casa-sede da Fazenda Itamaraty, um novo tipo de ocupação ao longo da Estrada Geral da Estrela, chamava a atenção dos viajantes. Ali, cerca de dois anos, foram assentadas em modestos "quartéis de madeira" cinquenta e uma famílias de origem germânica, cujos varões foram colocados à disposição de Koeler para as "obras da Serra da Estrela, podendo-se observar no local a existência de 'pequenas plantações e criações'”.⁶⁹

O trabalho desempenhado por este grupo administrado pelo engenheiro teve uma extraordinária qualidade técnica. Koeler ganhou a total confiança dos setores mais prestigiados do Império que passaram a respeitá-lo por sua capacidade como profissional, ainda que essas obras tenham sido interrompidas por falta de verbas, e retomadas somente em 1842.

Além da mão de obra assalariada, Koeler introduziu também uma moderna técnica de pavimentação de estradas, ainda inédita no Brasil, a macadamização⁷⁰. A qualidade do serviço prestado foi tão satisfatória que esse processo tornou-se um requisito para a compactação de novas pistas.⁷¹ Foi preciso, entretanto, adaptar o processo de pavimentação, denominado de macadamização pelo processo alemão, aos meios existentes no Brasil. Assim, testava-se um novo padrão técnico, uma experiência que antecipava a construção da primeira parte do

⁶⁸ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.6.

⁶⁹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.7.

⁷⁰ Sistema de calçamento de estrada criado pelo inglês Mac Adam (1758-1836). Consiste numa camada de pedra britada de cerca de 30 cm de espessura, aglutinada e comprimida. O sistema utilizado por Koeler foi uma versão alemã deste processo.

⁷¹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.6 .

segmento fluminense da Nova Estrada Geral de Minas Gerais, também chamada de Estrada Normal da Estrela’⁷²:

“Em pouco mais de um ano, foi aberta essa variante, cuja pista tinha 757 braças de extensão e 40 a 45 palmos de largura. No centro dela, foi construído "um trilho com largura de 18 palmos, segundo o sistema Mac Adam (sic)". Em determinados pontos, foram colocadas banquetas laterais de proteção, valas para escoamento das águas, esgotos transversais e três pontilhões.”⁷³

Essas experiências são fatos que podem demonstrar que a atuação do engenheiro germânico se intensificava cada vez mais na região. Isto permitiu que ele se transformasse em um corresponsável pela realização do sonho Imperial a ser construído no alto da serra:

“Ressaltamos que Koeler realizou no Itamaraty uma experiência inédita, com um grupo formado por famílias e não por trabalhadores desacompanhados. Sabia ele que a presença dos familiares iria propiciar as condições básicas para um desempenho mais estável, humano e de melhor qualidade para as obras viárias da 2ª Seção de Obras Públicas.”⁷⁴

O historiador continua acentuando o papel do engenheiro alemão:

“Na verdade, o que Koeler estava pretendendo era organizar uma ‘colônia de operários germânicos’, para a qual foram improvisadas as seguintes instalações e atividades de apoio: áreas para pequenas roças e criações; escola; oficina destinada à confecção e reparo de ferramentas; Caixa de Socorro e Auxílio Mútuo; Assistência Médica, com apoio da infraestrutura da Imperial Fábrica de Pólvora; e Assistência Religiosa, havendo provas documentais de que, pelo menos uma vez, o Pastor Avé Lallemand teria oficiado um Ato Evangélico naquele local.”⁷⁵

A experiência destas instalações de apoio parece ter sido avaliada positivamente, pois outras muito semelhantes viriam a ser utilizadas anos alguns depois, na criação da Imperial Colônia de Petrópolis.

⁷² Idem.

⁷³ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.6 .

⁷⁴ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.8 .

⁷⁵ Idem.

1.3.3. A Pseudo-Colônia do Itamaraty

Estes imigrantes foram estabelecidos nas terras da Fazenda do Itamaraty. O local, embora possuindo características de colônia, não o era oficialmente, uma vez que a política de colonização de estrangeiros ainda estava em vias de ser encaminhada ao Legislativo. Por esta razão foi intitulada pelo historiador Carlos Fróes de ‘Pseudo-Colônia do Itamaraty’⁷⁶, denominação que mantivemos.

Koeler “...se transformara num campeão da colonização na província do Rio, pois a sua tentativa do *Justine* fora a única bem sucedida...”⁷⁷. Seu desempenho foi elogiado por várias autoridades. Para que se tenha ideia do significado de sua atuação e dos desdobramentos dela decorrentes, citamos o depoimento do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Paulino José Soares de Souza, em ofício de 24.III.1839, a seu respeito:

“(...) desde 1835 servia como chefe da 2ª Seção das Obras Públicas com toda a inteligência, atividade e zelo, pelos interesses da Fazenda Pública, dando sempre satisfatória conta das numerosas comissões, de que tinha sido encarregado, tendo entre elas e principalmente o primeiro lugar o importante trabalho da planta para o melhoramento da Estrada da Serra da Estrela, a mais perfeita e completa de todas quantas se fizeram no mesmo gênero.”⁷⁸

E do Vice-Presidente da Província, no exercício da Presidência, João Caldas Vianna, em ofício datado de 27.VII.1839, também referindo-se ao engenheiro:

“(...) declaro ter ficado muito satisfeito, em geral, com a execução das obras da Seção e muito especialmente com a da Ponte de Parahyba do Sul e com a parte da Estrada Normal feita em Itamaraty, pela perfeição e solidez com que são construídas e assim também com o trabalho dos colonos e arranjo e boa ordem das Colônias, o que tudo denota a inteligência, zelo e atividade, boa vontade e dedicação, com que se emprega nos serviços a seu cargo.”⁷⁹

⁷⁶ “Essa Colônia - ou, mais precisamente, “Pseudocolônia” - dispôs até de um Regulamento que foi, oficiosamente, aprovado pelo Presidente da Província, o Visconde de Baependi. Entretanto, não havia condições para seu enquadramento ao modelo para implantação de Colônias de Estrangeiros nas Províncias, que estava sendo delineado oficialmente, buscando uma sintonia com a “política de colonização por estrangeiros”, tema esse já bastante discutido por todos os setores interessados e em vias de ser encaminhado ao Legislativo.” FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.8.

⁷⁷ LACOMBE, 1939, p. 9.

⁷⁸ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.9 .

⁷⁹ Idem.

Em reconhecimento por sua atuação, Koeler foi promovido à Major do Imperial Corpo de Engenheiros a 28.XII.1839.

A ocupação e povoamento da área territorial da futura Petrópolis continuaria a ter nas ideias e atuação de Koeler um de seus fundamentos. Exemplo disto é a homologação do já citado Plano da Estrada Normal da Estrela, de sua autoria exclusiva, pela Lei Provincial nº 193, de 12 de maio de 1840. Além de definir o projeto da estrada e a viabilização de seus recursos, Koeler baixara normas para execução da obra e definira os padrões técnicos a serem observados⁸⁰.

Essas determinações foram decisivas para superar os constantes fracassos de alargamento e abertura de novas variantes, em Minas Gerais e no Rio de Janeiro, pois até então “...os incipientes processos de compactação das pistas não proporcionavam ‘tráfego contínuo de carros de rodas a tração animal’, fazendo com que permanecessem utilizadas, apenas, por ‘viandantes ou tropas de muares’.”⁸¹

E não só no setor viário estavam se processando realizações, mas também na forma da política de emprego de mão de obra estrangeira⁸².

As medidas de estímulo à vinda de estrangeiros para o Brasil haviam sido iniciadas no período da regência de D. João VI. Foram intensificadas após a independência do Brasil, e permaneceram como uma política do Governo durante todo o Império. Tinham dois objetivos: qualificar a mão de obra utilizada na lavoura, e promover a ocupação e o aumento populacional do território brasileiro.

Entre estas medidas governamentais se sobressai a lei provincial orçamentária de 1839, que permitia contratar os serviços de colonos alemães já estabelecidos no Brasil. No ano seguinte, em maio de 1840, é estabelecida a Lei da Colonização, que passa a oficializar a vinda de imigrantes, consolidando o caminho para a colônia que se instalaria em Petrópolis poucos anos depois:

⁸⁰ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.9 .

⁸¹ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.10.

⁸² Idem.

“A Lei nº 56 de 10.V.1840 conferiu à Província do Rio de Janeiro competência para ‘promover contratos para o estabelecimento de Colônias Agrícola-Industrias na sua jurisdição’. E a Lei PRJ, Nº 226 de 20.V.1840 baixou as diretrizes para ‘execução do Plano Geral de Colonização do Rio de Janeiro’.”⁸³

Entretanto, apesar dessas medidas positivas, houve conflitos entre os imigrantes germânicos e o governo provincial no alto da serra da Estrela. A falta de verbas fez com que, no segundo semestre de 1840, a Pseudo-Colônia do Itamaraty entrasse em processo de crise e desagregação, o que foi para Koeler um duro golpe.

O temperamento tenaz do engenheiro, porém, o levou a ver no problema uma oportunidade de identificar os erros do empreendimento. Compreendia o ponto de vista dos imigrantes, assim, o episódio ao invés de ter abalado sua vontade, o levou a realizar uma nova tentativa. Isso aconteceu logo a seguir:

“Com base em seus próprios depoimentos - posteriormente prestados - Koeler já estaria estabelecendo contatos junto a ‘cidadãos influentes e autoridades do Grão-Ducado de Hesse’, sobre a vinda de famílias daquela região que desejassem emigrar espontaneamente para o Brasil, na condição de colonos. E dessas injunções teriam conhecimento os Conselheiros Aureliano Coutinho, Honório Hermeto Carneiro Leão, Caldas Vianna e o Mordomo Paulo Barbosa.”⁸⁴

Nesta época, o engenheiro compra a Fazenda Quitandinha, contígua ao Córrego Seco, que mais tarde, em 1841, ele próprio doaria à Coroa, para ser anexada às terras da Imperial Colônia. No mesmo período, a fazenda de propriedade de Pedro II acabara de ter desembaraçados os problemas relativos ao seu inventário, por injunções do Mordomo Paulo Barbosa.

Para realizar o projeto que tinha em mente, Koeler se aproveitou do fim do contrato de arrendamento do Córrego Seco à terceiros, conforme o exposto:

“No decurso do primeiro trimestre do ano de 1843 o Major Júlio Frederico Koeler formalizou junto à Imperial Casa uma proposta para arrendamento da Imperial Fazenda Córrego Seco, cujo contrato havia expirado recentemente. Naquela ocasião ele teria exposto ao Mordomo Paulo Barbosa o seu ‘plano para estabelecimento de uma Colônia de Estrangeiros na Serra da Estrela’, tendo recebido dele o maior apoio.”⁸⁵ Não se sabe se este plano incluiria a edificação de um palácio e de uma povoação, porém, é provável que esta última

⁸³ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.10.

⁸⁴ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.13.

⁸⁵ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.15.

estivesse presente, dado o fato de que uma das exigências da legislação vigente “era o projeto da colônia estar vinculado a uma Povoação, Vila ou Cidade.”⁸⁶

Não há dúvida de que o projeto para instalação de uma colônia serrana de imigrantes já vinha sendo elaborado pelo engenheiro. Um artigo de Manuel de Araújo Porto Alegre publicado em 19.VI.1859 na jornal “O Parahyba” reforça esta afirmação: “(...) ideia essa que havia antes iniciado Júlio Frederico Koeler em um opúsculo impresso com o fim de criar uma companhia para este fim”.⁸⁷ Este ‘opúsculo’, criado antes de março de 1843, seria o próprio ‘Plano de Colonização’ que Koeler apresentou ao Mordomo Paulo Barbosa, o qual em 1843 fora submetido a SMI⁸⁸. Entendemos que, enquanto Koeler foi o responsável pelo plano da Colônia de imigrantes, o Mordomo, por sua experiência de política e de vida, o foi pela a criação de Petrópolis, certamente com o apoio de outros expoentes do Império. Este consenso teria permitido a ideia ser levada adiante, uma vez que, como mencionado anteriormente, um monarca não governa sozinho, mas em harmonia com elementos da corte.

Koeler e Paulo Barbosa eram velhos e bons amigos, ambos oficiais do Imperial Corpo de Engenheiros. Américo Jacobina Lacombe esclarece:

“Koeler é um velho entusiasta da colonização; já trabalhava com colonos alemães desde o *caso do Justine* em 1837. Estes colonos haviam estado no Córrego Secco e passado depois ao Itamaraty. De certo nos entendimentos com o mordomo só pensava na colônia. Está claro que não poderia partir do Koeler a ideia de somar a esse empreendimento já de si tão importante esse elemento que dá a nota característica e única do plano: a criação da povoação-colônia de Petrópolis.”⁸⁹

Paulo Barbosa elabora o Decreto Imperial que tomou o número 155, e, à 16 de março de 1843 o apresenta ao Imperador D. Pedro II, que o aprova. A partir de então seria criada uma povoação-colônia, denominada Petrópolis, centralizada no Palácio do Imperador.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ FRÓES, 2006, (11) Capítulo 12, p.14.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ LACOMBE, 1939, p. 57.

1.4.

Petrópolis ganha especificidade por estar centralizada no Palácio do Imperador

O fato de estar centralizada no Palácio do Imperador garante uma singularidade à Petrópolis enquanto povoação-colônia. Este Palácio foi construído com o intuito de substituir a antiga residência de verão da Família Imperial, a Fazenda de Santa Cruz, que nunca fora de agrado de Pedro II. Uma povoação construída ao seu redor transformou-se rapidamente em cidade, sem sequer passar pelo estágio de vila. Esta centralidade se manteria por cerca quatro décadas de convívio do monarca com a povoação, posteriormente, cidade. Lá, ele residia cerca de cinco meses por ano, usualmente acompanhado da Corte brasileira, composta de ministros, políticos, empresários, diplomatas e do médico particular do Imperador. Algumas representações diplomáticas e embaixadores chegariam a ter residência fixa em Petrópolis.

Manifestada no espaço físico das cidades, esta convergência de poder se estende aos planos político, social e cultural, irradiando-se pelos demais setores da sociedade.

No Brasil, a raiz desta centralidade é algumas décadas anterior à criação da cidade serrana: localiza-se na transferência da família real portuguesa para o Brasil, em 1808. Com ela transplantou-se para nosso país, e mais especificamente para o Rio de Janeiro, modelos e mecanismos de um modelo de organização social monárquico.

Norbert Elias, em *A Sociedade de Corte*, faz uma análise sobre as relações existentes nas sociedades do Antigo Regime, especialmente no período histórico francês dos séculos XVII e XVIII. O autor tenta compreender o surgimento de uma cultura cortesã, centralizada na presença do rei, tomando como exemplo a Corte de Luís XIV, celebrizado como o principal modelo de monarquia absolutista, na Europa.

Lembra-nos, porém, o historiador Francisco de Vasconcellos que “enganam-se os que imaginam D. Pedro II feito à imagem e semelhança de Luís

XIV, para quem o Estado era ele mesmo. O nosso monarca era apenas Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil.”⁹⁰

Respeitada essa diferença, e acrescida das distâncias geográfica, cultural e temporal entre o monarca brasileiro e o rei francês, restam os períodos de vilegiatura em palácios verão, provavelmente os únicos pontos que podem os aproximar.

Enquanto representação espacial o Palácio de Versalhes foi o grande símbolo da corte de Luís XIV onde, de 1682 a 1789, abrigou-se a monarquia francesa. Construído nos arredores de Paris, a cerca de vinte quilômetros da cidade, garantia distância suficiente para o isolamento da Corte das desordens e das doenças da cidade, que àquela época sofria com aglomerações. Paris havia crescido conturbadamente diante de uma guerra civil, caracterizada pela disputa entre aristocratas que rivalizavam entre si: a Fronde (1648-1653). Luís XIII foi o responsável pela construção do pavilhão de caça de Versalhes (1624), que ao longo das décadas seguintes foi ampliado sucessivamente até tornar-se a principal representação absolutista do governo de Luís XIV.

Petrópolis apresenta, sob o aspecto social, a sociedade cortesã brasileira como uma extensão do Paço Imperial de São Cristóvão. Ainda lembrando Elias, a Corte era articulada por uma etiqueta e uma ordem hierárquica que poderia ser muito, ou pouco, rígida. No caso da cidade serrana, certamente era pouco rígida, devido ao temperamento moderado do monarca.

A Corte brasileira era considerada de hábitos muito simples, aos olhos dos viajantes estrangeiros: “a falta de pompa nos hábitos da corte e de luxo nas habitações imperiais é motivo de espanto de quase todos os viajantes. Já no fim do segundo Império Quesada informa que muitas residências particulares eram mais luxuosas que os palácios do Imperador”⁹¹.

Segundo Lacombe, na visão de Gilberto Freire faltava à corte ser mais elegantemente mundana, para que assim pudesse enriquecer a imaginação

⁹⁰ VASCONCELLOS, Francisco. Jornal Tribuna de Petrópolis, coluna Opinião, Petrópolis, 15.10.2013.

⁹¹ LACOMBE, 1939. P. 45.

burguesa e popular com sugestões de beleza. E ainda que, a moral de D. Pedro II se constituiria em virtudes, raras e preciosas em um lar doméstico, mas nocivas à popularidade de um príncipe⁹², o que teria dado um tom acinzentado ao segundo reinado.

Estas características de correção e simplicidade, que para Freire tirariam o brilho mundano da corte, em nada interferiu na centralidade de poder, que neste período se manteve ilesa. À ela somou-se a capitalidade da cidade do Rio de Janeiro, cuja extensão se ancorou no alto da Serra da Estrela, reafirmando o espaço geográfico onde começava a surgir Petrópolis.

⁹² LACOMBE, 1939, p.45.