

AJUSTE ENTRE TECNOLOGIA E O PASSADO ESCRAVISTA: O IMPACTO DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA E DA IMIGRAÇÃO ITALIANA NA HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO DE SÃO BERNARDO (1850-1910)

*ADJUSTMENT BETWEEN TECHNOLOGY AND THE SLAVERY PAST:
THE IMPACT OF RAILWAY CONSTRUCTION AND ITALIAN IMMIGRATION
ON THE HISTORY OF SÃO BERNARDO EDUCATION (1850-1910)*

Adriana Santiago Silva 1

Claudia Panizzolo 2

Resumo: O objetivo do estudo é verificar como a construção da ferrovia São Paulo Railway e o processo imigratório ocorridos na segunda metade do século XIX impactaram a história da educação da Freguesia de São Bernardo. Ancorado nos estudos de Martins (2004; 2015); Panizzolo (2020); Sevcenko (2004); Souza (2009) realiza-se uma análise de como aspectos de ordem econômica e populacional foram decisivos no tocante ao funcionamento das instituições escolares. Buscou-se na perspectiva da Micro-História (Ginzburg, 2007) analisar os documentos, cujos resultados apontam que, mesmo diante de dificuldades no tocante à frequência, houve ampliação de escolas na segunda metade do século XIX e primeiras décadas do XX e os filhos de imigrantes estavam matriculados nelas, juntamente com as crianças brasileiras que já habitavam em São Bernardo.

Palavras-chave: História da Educação. São Bernardo. Ferrovia. Imigração Italiana.

Abstract: The objective of the study is to verify how the construction of the São Paulo Railway and the immigration process, which occurred in the second half of the 19th century, impacted the history of education in the Parish of São Bernardo. Anchored in studies by Martins (2004; 2015); Panizzolo (2020); Sevcenko (2004); Souza (2009) and an analysis of how economic and population aspects were decisive regarding the functioning of school institutions. We sought from the perspective of Micro-History (Ginzburg, 2007) to analyze the documents, the results of which indicate that, even in the face of difficulties regarding attendance, there was an expansion of schools in the second half of the 19th century and the first decades of the 20th and children of immigrants were enrolled in them, along with Brazilian children who already lived in São Bernardo.

Keywords: History of Education. São Bernardo. Railroad. Italian immigration.

- 1 Doutoranda e Mestre em Educação pela Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP. Pós-graduada em Docência do Ensino Superior e Neuropsicopedagogia. Licenciada em Letras e em Pedagogia. Pesquisadora na área da História da Educação, com ênfase nos processos de escolarização na infância ao longo dos séculos XIX e XX. Membro do Grupo de Estudos e Pesquisa Infância, Cultura, História - GEPICH. Atualmente é diretora escolar no município de São Bernardo do Campo – SP. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5688235059377682>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4766-3288>. E-mail: adriana.santiago@unifesp.br
- 2 Estágio Pós Doutoral na Universidade de Caxias do Sul (Brasil) e na Università degli Studi Del Molise – Itália (2018-2019). Professora Associado IV da UNIFESP desde 2011. Líder do Grupo de Estudos e Pesquisa Infância, Cultura, História - GEPICH; membro pesquisadora do Grupo “ História da Educação, Imigração e Memória” – GRUPHEIM e do Grupo de Pesquisa “TRANSFOPRESS BRASIL - Grupo de Estudos da Imprensa em língua estrangeira no Brasil. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7842950333039932>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3693-0165>. E-mail: claudia.panizzolo@unifesp.br

Introdução

Localizada entre a Serra do Mar e a cidade de São Paulo, a Freguesia¹ de São Bernardo era rota obrigatória de passagem dos viajantes, que transportavam mercadorias de Santos para a Província, por meio da Calçada do Lorena, que foi construída no século XVIII.

Tal empreendimento foi de tamanha importância, que no ano de 1922, no governo estadual de Washington Luís, foi construído um memorial em homenagem à Calçada do Lorena, cujos mosaicos em azulejos recuperaram o cotidiano da época em que ocorriam os transportes por muares. Em 1979, durante o governo estadual de Paulo Salim Maluf, houve uma restauração no Caminho do Mar e em 1992 foi recuperado um trecho de 200m da Calçada do Lorena. Hoje, a área é uma atração turística, com possibilidade de compra de pacotes para visitação no município atual de São Bernardo do Campo, localizado na região metropolitana paulista.

A Calçada tornou-se um elemento fundamental para a história paulista pelo fato de estar próxima   "crista da Serra do Mar" (Morse, 1970, p. 39). Essa localiza o permitiu   cidade de São Paulo a distribui o de mercadorias para as diversas localidades e fez com que o crescimento da futura metrópole prosperasse.

Para São Bernardo, a constru o da Calçada do Lorena teve grande influência na economia, posto que por anos foi utilizada como principal forma de transporte de mercadorias no trajeto da Serra do Mar, principalmente de a u ar, produto em ascensão na época. O tropeirismo² transformou-se em um "dos principais meios de vida dos seus habitantes durante boa parte do século XIX" (São Bernardo do Campo, 2011, p. 2).

Esse pequeno povoado foi contemplado pela lei imperial de 1827, que criou as escolas denominadas de Primeiras Letras, que estabelecia a cria o de escolas em todas as vilas e lugares onde houvesse popula o, regulamentando assim a amplia o da oferta de escolas públicas e no ano de 1830 foi criada a primeira escola para o sexo masculino em São Bernardo, cujo mestre foi o padre Thomaz Innocencio Lustosa, que durante as três décadas lecionou para as crianças são-bernardenses.

O declínio econômico ocorrido a partir de 1850 afetou profundamente a Freguesia, uma vez que se verificou que o meio de transporte, que até então era realizado pelas tropas de mulas, não atendia mais a demanda, em especial pela baixa velocidade, desperdício de produtos e custos elevados, o que inviabilizava a expansão da agricultura. Acrescido ao fato de o café também estar em pauta nas exporta es, era necessária a moderniza o do transporte, assim como seu barateamento, tornando-se fundamental a constru o de linhas ferroviárias (São Bernardo do Campo, 2011).

Os dias de glória da Calçada do Lorena findaram-se em meados de 1860 com a constru o da ferrovia, em consequência da constru o da estrada de ferro Santos-Jundiaí. Mudou-se o trajeto para o transporte de cana-de-a u ar e "o caminho do mar foi abandonado". Esse abandono impactou a economia de São Bernardo, agravando a pobreza. A Freguesia começou a se reestabelecer economicamente em meados de 1877, com a intensifica o do fluxo imigratório (São Bernardo do Campo, 2011).

O presente estudo pretende verificar como a constru o da ferrovia *São Paulo Railway* e o processo imigratório, ambos ocorridos na segunda metade do século XIX, impactaram a história da educa o da Freguesia de São Bernardo.

Ancorado nos estudos de José de Souza Martins (2004; 2015); Claudia Panizzolo (2020); Nicolau Sevcenko (2004) e Rosa Fátima de Souza (2009) realiza-se uma análise de como aspectos de ordem econômica e populacional foram decisivos no tocante ao funcionamento e amplia o das institui es escolares. Aborda-se ainda as dificuldades encontradas pelos imigrantes estabelecidos em São Bernardo no tocante as suas necessidades básicas de sobrevivência, a saber: saúde e moradia.

¹ Freguesia era uma divisão territorial urbana estabelecida a partir de uma paróquia erigida, equivalendo a menor divisão administrativa que poderia existir.

² "Os tropeiros eram condutores de tropas de cavalo ou mulas, que atravessavam extensas áreas transportando gado e mercadorias. Os percursos podiam durar várias semanas, envolvendo regiões do Sul, Sudeste e Centro-oeste do Brasil. Essa atividade existiu desde o século XVII até início do século XX." Mais informa es disponíveis em: <http://www.tropeirosdasgerais.com.br/historia.htm>. Acesso: em: 8 jan. 2024.

Buscou-se na perspectiva da Micro-História (Ginzburg, 2007) analisar os documentos, cujos resultados apontam que, mesmo diante de dificuldades no tocante à frequência, por motivos de trabalho fosse dos pais de família que trabalhavam por curtos períodos na construção da ferrovia e se mudavam com frequência ou até das crianças para ajudar no sustento da casa, houve ampliação de escolas na segunda metade do século XIX e primeiras décadas do XX e os filhos de imigrantes estavam matriculados nelas, juntamente com as crianças que já habitavam em São Bernardo.

O artigo está organizado em quatro seções e considerações finais. A primeira seção intitulada *“Necessidades sociais novas, adaptação de costumes, novas regulações da conduta, novos horizontes”*: a ferrovia e seu papel civilizador elucida como se deu o processo de construção da estrada de ferro na Serra do Mar e seus impactos na sociedade da época. A segunda seção denominada *O fim da escravidão e o processo imigratório, uma moeda e seus dois lados: trabalho e lucro* faz uma análise da mudança social em virtude da Lei Áurea e a chegada de um grande número de imigrantes no Brasil, enfocando São Paulo e São Bernardo. A terceira seção nomeada *“[...] uma história de cor pálida, esmaecida, indigente e com gosto de fome”*: novas gentes chegam em São Bernardo trata sobre a difícil chegada dos imigrantes em solo brasileiro e de como se organizaram em núcleos coloniais na Freguesia; a quarta e última seção designada *“[...] esperam-se ainda grande número de famílias imigrantes, as quais além de outras vantagens, assim o entendo, deve-se a instrução para seus filhos”*: a ampliação de escolas em São Bernardo realiza um estudo acerca da ampliação das escolas em função do aumento da demanda, motivada pelo processo imigratório.

“Necessidades sociais novas, adaptação de costumes, novas regulações da conduta, novos horizontes”: a ferrovia e seu papel civilizador

Nomeada como *São Paulo Railway*, a ferrovia foi projeto audacioso e inovador, sendo sua construção publicada em periódicos da época, devido a sua magnitude. De acordo com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), o trecho que apresentou maior dificuldade de construção foi o da Serra do Mar, com 800m de desnível em uma extensão de 8km, sendo necessário construir um plano inclinado com quatro patamares.

De acordo com Taunay (2004), Irineu Evangelista de Sousa, mais conhecido como Barão de Mauá, foi um personagem fundamental para o sucesso do empreendimento ferroviário, ao acreditar nas pesquisas e no levantamento topográfico da Serra de Paranapiacaba, realizados pelo engenheiro Mornay e pelo prussiano Frederich Fromm.

A ideia de impulsionar os vagões por meio de cabos de aço, extremamente avançada para a época, ganhou força e oficialmente o projeto foi aprovado a partir do Decreto n.º 1759 do imperador D. Pedro II, datado de 26 de abril de 1856. O privilégio e os planos de construção foram cedidos a *São Paulo Railway Company*, empresa sediada em Londres, e a empreitada dos serviços coube à firma *Robert Sharp & Sons*, também de Londres. As obras foram iniciadas em 1860 e, em 1867, todo o trecho da Serra do Mar já estava concluído (Gaiarsa, 1968).

A construção da ferrovia na segunda metade do século XIX trouxe consigo uma nova mentalidade, colocou em xeque o tempo, ao propor rapidez e modernidade. Martins (2004) afirma que até a criação da linha férrea as mudanças do mundo moderno chegavam de forma fragmentária e marginal em São Paulo. Segundo o autor:

Essa lentidão foi abalada na década de 60 do século XIX quando, com surpreendente rapidez, a ferrovia saindo do porto de Santos galgou quase de supetão a serra íngreme do mar e inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade, a nova mentalidade que disseminava, a da pressa do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares antes separados por dias de cavalgada. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alteração no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-

se de fato o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. **O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa** (Martins, 2004, p. 8, grifo nosso).

O excerto que nomeia o título da seção foi extraído da obra de Martins (2004), ao afirmar que, apesar da ferrovia não ser a causa das mudanças, ela atuou como mediação incisiva para que ocorressem, afinal a maquinaria tornava palpável a modernidade, trazendo consigo “necessidades sociais novas, adaptação de costumes, novas regulações da conduta, novos horizontes” (Martins, 2004, p.9).

Tratava-se de uma forma de reinterpretar a realidade, que começou a se modificar pela transição de uma sociedade escravista, que anunciava se dissipar frente a uma sociedade industrial que nascia, sendo que a última propunha a “emergência da vida cotidiana e da vida privada” (Martins, 2004, p. 9), aliada à reprodução ampliada do capital (Silva, 2021).

As consequências sociais advindas a partir da linha férrea foram diversas, não ocorrendo de forma linear. A ferrovia modificou a vida cotidiana, marcando os diferentes estilos da elite tradicional e dos pobres, observando-se de forma clara a separação entre o público e o privado (Silva, 2021). De acordo com Martins (2004):

Na cidade de São Paulo, vida privada foi a vida da elite confinada no interior dos palacetes. Vida cotidiana foi a vida da população pobre, rápida e crescentemente alcançada pelos horários estritos, pela disciplina do trabalho, pela demarcação do dia, da hora e do minuto como o tempo dessa modernidade que chegava desigualmente a diferentes âmbitos da sociedade (Martins, 2004, p. 9).

O autor também afirma que enquanto os palacetes foram eleitos como lugar do ócio com estilo, trazendo as mulheres para o espaço da sala das visitas, colocando-as como referência de suavidade, a disciplina industrial fazia com que o trabalhador livre se sujeitasse a um regime de trabalho pautado na disciplina e lógica empresarial.

Cabe ressaltar que o final do século XIX anunciava o fim do trabalho escravizado, propondo assim mudanças sociais que aconteceram por meio de ajustes entre o passado e a nova configuração dada. Um novo modo de vida propunha-se, ainda que a permanência em relação à força de trabalho da classe subalterna fosse notória:

[...] Porque o Brasil de meados do século XIX era um Brasil que sabia que a escravidão ia acabar. A cessação do tráfico negreiro dizia isso e a Lei de Terras criava um regime fundiário que pressupunha isso. **Mas o escravo continuava ali, como necessidade econômica e como força de trabalho dominante** (Martins, 2004, p. 10, grifo nosso).

Ainda, de acordo com o autor, foi no Alto da Serra, na época parte da Freguesia de São Bernardo, que a lógica da empresa e disciplina do trabalho materializaram-se de forma distinta dos bairros da elite paulista e, neste aspecto, foi relevante a contribuição da arquitetura. Não apenas a ferrovia, que separava (e, ao mesmo tempo, juntava) os passageiros em primeira e segunda classes, mas a funcionalidade dos modelos das casas vitorianas do Alto da Serra propunha uma certa ordem, de modo a reorganizar os costumes e a própria vida, cabendo à entrada da rua da frente a porta social e de acolhimento às visitas, enquanto a viela traseira se destinava a receber matérias-primas da vida doméstica. “Em Paranapiacaba o fundo é por onde entrava o carvão, lenha, as coisas sujas, a matéria-prima da vida cotidiana, e a parte da frente estava reservada para receber as visitas, o excepcional, o não cotidiano” (Martins, 2004, p. 15).

A necessidade de separar os lugares privilegiados dos comuns trazia à tona a concepção burguesa, amplamente difundida a partir do pensamento organizacional, que além de visar o capital tinha em mente a ideia civilizatória das classes menos abastadas, trazendo consigo, a partir da distinção social, o elemento de civilidade pautado na lógica empresarial.

A arquitetura de Paranapiacaba acarretou a difusão da mentalidade da vida interior e privada como resíduo da necessidade de construir um espaço de ostentação, uma espacialidade que distinguisse bastidores e palco. Essa foi a forma de estender a concepção burguesa de decoro à classe trabalhadora. De certo modo, os hierarcas da empresa transformaram-se em missionários da civilização. **Foi na ferrovia, embora não só nela, que a empresa também se propôs como missão civilizadora, como expressão de um projeto maior de dominação, mais amplo do que a mera extração da riqueza** (Martins, 2004, p. 10, grifo nosso).

A mudança do caminho do mar proposta a partir da construção da ferrovia indicava uma reorganização de rota. Se antes o caminho percorrido de Santos a São Paulo procurava encontrar desvios possíveis para facilitar o trajeto, foi a partir da construção da ferrovia que o caminho foi endireitado definitivamente, passando a ser do oeste para o leste na direção do mar (Martins, 2004). Com o endireitamento da rota, novos caminhos foram traçados também para a população são-bernardense.

O fim da escravidão e o processo imigratório, uma moeda e seus dois lados: trabalho e lucro

De acordo com o jornal Folha do ABC³, dez anos após a construção da estrada de ferro, em 1877, aportava em Santos o navio a vapor *Sud-America* que zarpou de Gênova, região da Ligúria e trazia as famílias dos imigrantes italianos que subiram a Serra do Mar. Segundo estimativas, instalaram-se em meados da segunda quinzena de outubro na Freguesia de São Bernardo, no Casarão do Bonilha⁴, até que fossem chamados para tomar posse das terras por intermédio dos projetos de ocupação.

Cabe recuperar que a intensificação do processo imigratório no Brasil, que compreendeu as duas últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, teve início no mesmo período das lutas abolicionistas, que resultaram na criação da Lei Áurea, no ano de 1888, marcando o fortalecimento da necessidade de trabalho livre, expansão ferroviária e crescimento populacional em razão da imigração (Silva, 2021).

De acordo com Pereira (2004), dentre as outras nacionalidades que chegaram em terras brasileiras durante os séculos XIX e XX, o grande número de imigrantes italianos destaca-se, chegando em torno de um milhão e quinhentos mil.

O autor enumera quatro fatores preponderantes para compreender a chegada expressiva de imigrantes italianos no Brasil, sendo o primeiro de caráter economicista, principalmente no sudeste do país, pois a mão-de-obra escravizada passa a ser substituída pela do italiano assalariado. O segundo fator estava atrelado ao projeto de branqueamento do país, pois a vinda dos europeus “poria, pelo menos em termos numéricos, em segundo plano a população negra, quebrando, dessa forma, em favor do segmento branco, o então considerado “perigoso” equilíbrio demográfico entre as “duas” raças” (p. 88). O terceiro fator a ser considerado seria a preocupação política de não trazer populações culturalmente distantes do padrão brasileiro, como no caso, os orientais, a exemplo dos japoneses, o que desfaria não apenas princípios de ordem racial, mas também cultural. Por fim, a religião católica apostólica romana praticada pelos italianos foi um fator importante para fortalecer a igreja católica brasileira, que se enfraquecia mediante a proposição republicana de separação entre Igreja e Estado (Silva, 2021).

3 Matéria intitulada A imigração italiana em São Bernardo - 142 anos, publicada em 25 de outubro de 2019. disponível em: <http://www.folhadoabc.com.br/index.php/luiz-jose-m-salata/item/13923-a-imigracao-italiana-emsao-bernardo-142-anos>. Acesso em: 8 jan. 2024.

4 Nascido no ano de 1782 em Porto Feliz, município localizado no interior paulista, Francisco Martins Bonilha possuía um posto militar, equivalente ao atual de segundo-tenente, o que lhe deu a patente de alferes. Foi uma das pessoas mais influentes da Freguesia no século XIX, exerceu vários cargos em São Bernardo, entre eles de fiscal suplente, juiz de paz e inspetor de ensino (Santos, 1992).

Dessa forma, as preocupações economicistas, raciais, culturais e religiosas foram preponderantes para a grande imigração europeia italiana em terras brasileiras. O branqueamento da nação com a vinda do europeu se manifesta nos dados estatísticos de São Bernardo, conforme demonstrado na tabela 1:

Tabela 1. População de acordo com a cor de pele, 1890

Homens					Mulheres					Total				
Branco	Pretos	Caboclos	Mestiços	Total	Branca	Pretas	Caboclas	Mestiços	Total	Branco	Pretos	Caboclos	Mestiços	Total
3114	128	253	326	3821	2789	100	256	310	3455	5903	228	509	636	7276

Fonte: Diretoria Geral de Estatística - Recenseamento (1890).

Olhar para esses números e identificar que pessoas foram fadadas a um processo com vistas à extinção de um povo, quer pelos maus tratos sofridos na condição de escravizados, ou mesmo pela política de branqueamento da nação, na qual não cabia o negro e o indígena, remete a uma reflexão sobre os alicerces em que o país e, neste caso microscópico, a Freguesia, foi estabelecida (Silva, 2021).

Dentre as mudanças ocorridas durante o período imigratório, é importante destacar que a paisagem urbana de São Paulo nas últimas décadas do século XIX ganhou forças e mudou o panorama local, alterando-se de forma significativa. A cidade provinciana começou a adquirir padrões cosmopolitas do mercado capitalista internacional (Sevcenko, 2004). Assim, as elites paulistanas passam a apregoar um padrão que não considerava mais as raízes naturais, tão sagradas para os indígenas e negros:

A aversão das novas elites em relação aos rios, às várzeas e à natureza exuberante da Piratininga, que faziam justamente dessas as áreas sagradas para os índios e as mais atraentes para os negros e seus descendentes, secretou um pendor deletério das camadas dirigentes para estabelecer os referenciais da cidade na sua própria área construída, nos portentos da engenharia, nas dinâmicas dos fluxos de mercadorias, finanças e comunicações, nos processos de valorização, nos nichos de segregação social e assepsia ambiental (Sevcenko, 2004, p. 25).

A São Paulo de outrora se desconstruía, apagava sua identidade e raízes por meio do novo formato urbano. Elas não eram mais atraentes, o padrão a ser seguido demandava extinguir não apenas uma paisagem, mas uma cultura. O ambiente alterava-se e o que não combinava com a nova proposta era posto de lado, escondido, segregado (Silva, 2021).

Também se alterava a prosperidade que a região paulista possuía em virtude do cultivo de café e, conseqüentemente, a alta demanda de mão-de-obra, que atraiu imigrantes de várias partes. Com o declínio dos preços do café nas décadas iniciais do século XX, houve necessidade de busca de novas oportunidades de trabalho, ligadas à indústria e ao comércio.

Somado a tudo isto, o impacto populacional na região foi notório. A pressão demográfica logo se tornou tão intensa que, já por volta das primeiras décadas do século XX, a atividade mais rentável passou a ser a especulação imobiliária, para qual muitos cafeicultores decadentes passaram a desviar seus recursos. A perpetuação dessa situação se tornou um problema crônico da cidade, com uma demanda de imóveis sempre exponencialmente maior do que a oferta. Era esse o quadro expresso pelo slogan pífilo, porém dramaticamente verdadeiro, louvando São Paulo como “a cidade que mais cresce no mundo” (Sevcenko, 2004, p.25).

Em São Bernardo não foi diferente. O fim da escravidão trouxe consigo a necessidade de mão-de-obra, solução encontrada com a chegada dos imigrantes, que trouxeram consigo força

de trabalho e novos costumes. O casarão do Bonilha, que anos depois se tornou o local onde foi instalado o primeiro grupo escolar, abrigou a hospedaria dos imigrantes até 1890. Todavia, na contramão, o projeto nacionalista do Brasil⁵, exigia o distanciamento dos costumes herdados da nação pátria dos imigrantes.

Cabe retomar que desde a vinda da família real para o Brasil, no ano de 1808, anunciava-se uma mudança de rumos, apontando para a independência do Brasil, que até então esteve sob a tutela de Portugal. Com essa mudança de colônia para país independente em 1822, fazia-se necessário ressignificar os símbolos nacionais, com vistas à proposição de Estado-Nação.

A literatura brasileira⁶ contribuiu nesse sentido, por meio da representação do indígena como herói nacional, o que foi pauta de obras literárias de autores do século XIX, como José de Alencar, por exemplo, que os representou na segunda metade do século XIX em suas obras intituladas *O Guarani* (1857) e *Iracema* (1865), colocando em evidência os verdadeiros nativos do Brasil, com vistas a exaltar o que era nacional (Silva, 2021).

Todavia, é necessário observar que o indígena de Alencar era idealizado, com traços europeus e representava características do Romantismo brasileiro, que se inspirava na mesma concepção europeia, a exemplo de Almeida Garrett, poeta português, que na obra *Viagens na minha Terra* (1845) realizou um trabalho semelhante, cujo intuito era despertar o sentimento de nacionalismo nos portugueses (Silva, 2021).

Em outras palavras, as mudanças anunciadas ainda estavam de certa forma vinculadas aos modelos europeus e o rompimento não se deu de forma automática com a independência do Brasil. Nesse sentido, para Kreutz (2016), o papel da escola foi fundamental para o estabelecimento “de uma identidade nacional, sendo ao mesmo tempo um elemento de incentivo à exclusão de processos identitários étnicos” (p. 351). É importante considerar que:

[...] A identidade étnica também não é uma realidade muda. Ela é uma das instâncias fortes no engendramento do processo histórico, mesmo quando marginalizada no imaginário nacional. Em cada grupo étnico há uma história de luta pela determinação de suas metas e valores (Kreutz, 2016, p. 352).

Essa luta foi traduzida em reivindicações importantes no tocante às condições básicas de sobrevivência: saúde, moradia e educação. A próxima seção tratará com mais detalhes como os imigrantes europeus se estabeleceram na Freguesia de São Bernardo.

“[...] uma história de cor pálida, esmaecida, indigente e com gosto de fome”: novas gentes chegam em São Bernardo

Para além dos processos identitários que estavam em pauta, tratar do processo migratório ocorrido no Brasil em meados do século XIX pressupõe recordar as condições do imigrante ao chegar em terras brasileiras.

A citação que nomeia a seção foi extraída de uma consideração de Panizzolo (2020), ao afirmar que:

A história das crianças (e) imigrantes italianas ou descendentes reitera a história de tantas outras que viveram em diferentes lugares e tempos históricos, como bem retratou Heywood

5 De acordo com Kreutz (2016), há um conjunto de estudos dedicados acerca de como a formação da nacionalidade se constituiu a partir do século XVIII no Ocidente, havendo uma propensão da afirmação da unidade, logo a universalização de conceito de povo e nação teria um papel fundamental no projeto nacionalista. Importa mencionar que o processo de formação de nacionalidade no Brasil se deu ao mesmo tempo que a imigração, portanto havia a necessidade de se apregoar uma cultura uniforme e, nesse sentido “A escola foi chamada a ter um papel central na configuração de uma identidade nacional” (Kreutz, 2016, p. 351).

6 Cabe destacar que Carlo Ginzburg se vale de elementos diversos para elaborar reflexões históricas, como, por exemplo, processos inquisitoriais, obras literárias e obras de arte, que nesse caso se tornam instrumentos indiretos para acessar determinados conhecimentos. De acordo com Aguiar, Leonardi e Peres (2021), para Ginzburg “a densidade literária, assim, apresenta-se como uma importante recomendação aos historiadores de ofício” (p. 8)

(2004) em sua obra *Uma história da infância*. Da mesma forma se assemelha com a história das crianças nascidas no Brasil naquela época (e de muitas até os dias atuais). Uma história de lá e de cá do oceano Atlântico, marcada por privação, abandono, fome e exploração da mão de obra infantil, **uma história de cor pálida, esmaecida, indigente e com gosto de fome** (Panizzolo, 2020, p. 151, grifo nosso).

Martins (2015) ao escrever *Diário de uma Terra Lontana* aborda sobre a partida e o desenraizamento que envolveu o processo imigratório, comentando sobretudo, das angústias vividas pelos habitantes do Núcleo Colonial de São Caetano. A morte das crianças esteve em pauta nas palavras do autor, ao mencionar que:

O país estranho e as condições adversas constituíam o cenário do dia a dia dos que chegavam. Sublinho, em particular, a verdadeira tragédia dos viajantes do Sully, navio francês que trouxe para o Brasil os mantovanos da segunda leva de imigrantes do Núcleo Colonial, em 1878. A morte das crianças, uma já durante a viagem; outras, nas primeiras semanas na nova terra. Crianças que tiveram por nova pátria o pedaço de terra de sua sepultura no Cemitério da Consolação. Não há como não reviver o trágico no modo como essas vidas perdidas dão o recado ao historiador de hoje: nomes impressos na lista de passageiros dos que embarcaram em Gênova, no dia 8 de dezembro de 1877, que se repetem alguns dias depois, em janeiro e fevereiro de 1878, nos atestados de óbito e de pobreza assinados pelo vigário da Igreja do Brás. **Vieram para morrer em terra estranha, partiram para sempre antes de chegar e brincar** (Martins, 2015, p. 20, grifo nosso).

Uma estratégia do governo imperial para instalar os recém-chegados europeus foi a criação de núcleos coloniais, que em seu cerne apontavam para a organização das futuras cidades.

Diante de tantas ameaças ao sistema de escravidão, a solução para a falta de braços para a lavoura havia sido encontrada desde a primeira década do século XIX, com a primeira tentativa do governo imperial na implantação de núcleos coloniais: a estratégia consistia na contratação de trabalhadores assalariados europeus, e a forma de fixá-los ao país seria por meio da distribuição de pequenas propriedades. Os núcleos coloniais desempenhariam a função de “germens” de futuras cidades, uma vez que havia necessidade de povoamento e estruturação social do país, por meio de uma classe média que deveria ser formada por um novo elemento nacional, diferente do negro, seguindo planos do governo imperial para “embranquecimento” da população brasileira (Silva, 2008, p. 46)

Os núcleos coloniais São Bernardo e São Caetano foram criados no ano de 1877 e, de acordo com a biblioteca do IBGE, produziram uma mudança importante no cenário são-bernardense:

Em 1877 foi instalado, nas terras desapropriadas da fazenda dos Beneditinos, o Núcleo Colonial de São Bernardo, que vai dar nova vida a Villa. Constituiu-se 15 linhas coloniais que posteriormente originaram os atuais bairros de São Bernardo do Campo. A presença do imigrante, majoritariamente italiano, é predominante nesse fim de século XIX e início do século XX, contribuindo para ampliar a miscigenação. O cultivo da terra é intensificado. Planta-se, colhe-se, fabrica-se, produz-se... Os campos vão sendo devastados, as matas

derrubadas, as estradas alargadas, ruas corrigidas e calçadas, as vilas edificadas e casas construídas [...] (IBGE, 2021).

Os imigrantes se estabeleceram em hospedarias ao chegarem no Brasil. Em São Paulo destaca-se a Hospedaria dos Imigrantes como um marco para estabelecimento no novo continente, no entanto, muitos dos imigrantes foram recebidos em São Bernardo, no antigo casarão do Bonilha e depois transferidos para os lotes, conforme já mencionado anteriormente. De acordo com Santos (1992), a distribuição das linhas coloniais foi organizada da seguinte maneira no núcleo São Bernardo:

Tabela 2. Nomes das linhas do Núcleo Colonial São Bernardo

Nome da linha	Ano da criação	N.º de lotes	Localização atual
Jurubatuba	1877	79	Bairro Assunção
São Bernardo Velho	1877	19	Av. Senador Vergueiro com Av. Kennedy (sede antiga da Fazenda dos Beneditinos)
Sede	1877	146	Centro de São Bernardo do Campo
São Bernardo Novo	1877	82	Bairro Montanhão (Pico do Bonilha até Parque do Pedroso)
Rio dos Meninos	1886	23	Bairro Rudge Ramos
Galvão Bueno	1887	33	Demarchi e Batistini
Camargo	1887	12	Alves Dias até Jd. Continental
Dutra Rodrigues	1888	29	Região da estrada da Pedra Branca (Represa Billings)
Rio Grande	1888	83	Represa Billings até Bairro dos Fincos
Rio Pequeno	1891	70	Riacho Grande
Capivary	1891	76	Riacho Grande
Bernardino de Campos	1894	62	Riacho Grande
Dr. Campos Sales	1897	76	Riacho Grande

Fonte: Santos, p. 251 (1992).

Foram localizadas informações nos livros de colonos, que estão sob a guarda do Arquivo Público do Estado de São Paulo, que além dos imigrantes italianos, que representavam a maior parte dos moradores, habitavam no núcleo colonial São Bernardo pessoas advindas de outros países. Nestes registros, além de brasileiros, constam as nacionalidades austríaca, alemã, espanhola, francesa, polonesa, dinamarquesa, russa e suíça.

Acerca do núcleo de São Caetano foi registrado por Mimesse (2001) que:

[...] A condição de vida dos colonos foi extremamente precária quando de sua chegada, em 28 de julho de 1877. As 28 famílias encontraram as ruínas das construções da antiga fazenda composta pela casa grande, a capela e as 12 casas das antigas senzalas. Além disso, moravam no local quatro famílias de brasileiros, três formadas por ex-escravos dos beneditinos e uma família de alemães (Mimesse, 2001, p. 21).

A paisagem urbana de São Bernardo, tal qual São Paulo, passa por uma mudança com a chegada dos imigrantes, que, cabe mencionar, foi difícil, com turbulências registradas pela imprensa paulista. Em 1878, chegaram a paralisar o trabalho, alegando falta de pagamento de salários e pouca comida. O jornal *A Província de São Paulo*, na ocasião, publicou uma matéria sobre o núcleo de São Bernardo:

[...] Esse estado de coisas tem produzido conseqüências desagradáveis que ainda podem vir a ser bastante funestas. Por duas vezes já se tem revoltado os colonos do núcleo de São Bernardo, ameaçando e até impedindo a viagem do diretor da colônia, o engenheiro Leopoldo José da Silva, a esta Capital. O presidente da Província tomou conhecimento do fato e fez seguir até lá o conselheiro Furtado, então chefe de polícia interino. Esta autoridade conseguiu dissuadir os colonos, salvando talvez a vida do engenheiro (A Província de São Paulo, 1878 *apud* Santos, 1992, p. 251).

A condição dos imigrantes foi uma questão não muito resolvida, pois ao chegarem em um lugar com uma grande herança escravagista, acabavam sendo submetidos a tratamento semelhante ao aplicado às pessoas escravizadas. Os lotes cedidos aos colonos quando da chegada em São Bernardo eram pagos com prazo de seis meses, e neste período, deveriam trabalhar na lavoura, roçando e plantando. O direito à obtenção do título definitivo da propriedade era dado após o pagamento integral dos débitos à Fazenda Nacional. Com isso, a Freguesia passou a ter em suas terras crescimento de plantios de chá, mata de madeira de construção e café, o que movimentou a economia local, tendo assim os imigrantes um papel preponderante no movimento autonomista que propiciou a criação do município de São Bernardo no final do século XIX (Santos, 1992).

O processo imigratório iniciado no período imperial, estendeu-se ao período republicano. Ainda a respeito das discussões sobre a moradia, foram localizados no Arquivo Público do Estado de São Paulo⁸ documentos que revelaram a dificuldade de se estabelecer um contrato para a construção das casas dos colonos italianos em São Bernardo, como é o caso do ofício datado de 20 de dezembro de 1878, escrito por Augusto José de Castro Silva, endereçado ao Barão de Três Rios, vice-presidente da Província de São Paulo:

Enviando a vossa senhoria as cinco propostas recebidas em virtude dos editais publicados em duas folhas diárias desta Capital para construção de 20 casas provisórias no núcleo colonial de São Bernardo, cabe me declarar que preferida a proposta de Felício Fagundes como mais vantajosa quer em relação ao preço das casas, quer em relação ao prazo dentro do qual deviam estar concluídas, recusou ele assinar o contrato, o que obriga-me a anunciar nova concorrência (Silva, 1878, p. 1).

Também foi localizado no Arquivo Público do Estado de São Paulo um abaixo-assinado datado de 22 de dezembro de 1878, encaminhado por Leopoldo Guimarães, engenheiro-chefe, reivindicando a autorização para construção de 20 casas no núcleo colonial de São Bernardo:

O abaixo-assinado propõe-se a fazer 20 casas no núcleo colonial de São Bernardo, nos lugares que lhe forem designados, lugares estes em que possam chegar carros com material para construção das ditas casas; sendo cada casa pela quantia de 350 (trezentos e cinquenta mil réis), obrigando-se o proponente a dá-la [...] no prazo de 60 dias, salvo o caso de força indicar que o impossibilite; as casas serão feitas conforme a planta apresentada e debaixo da supervisão de um engenheiro, para que depois não se tenha de desmanchar algum trabalho por qualquer pretexto (Guimarães, 1878, p.1).

O preço e o prazo aparecem como dificultadores para realização das obras, assim como a liberação de recursos com pontualidade para os colonos, conforme é possível identificar no documento escrito por Augusto José de Castro Silva para o Barão de Três Rios, vice-presidente da Província, em 27 de dezembro de 1878:

8 Documentos disponíveis no Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem C7215.

Enviando a vossa excelentíssima as quatro propostas inclusas recebidas por ocasião do novo concurso aberto para construção de 20 casas provisórias no núcleo de São Bernardo, cabe-me declarar a vossa excelentíssima que [...], excessivo o preço das casas e em outras o prazo para a respectiva construção, resolvi rejeitar todas, ordenando ao chefe da comissão de medição de lotes que contratou trabalhadores aqui e em São Bernardo no intuito de executar-se a obra administrativamente. [...] rogo a vossa excelentíssima se digne de oportunamente autorizar com presteza o pagamento das férias, que poderá ser efetuado nos dias e pelo modo adaptado em relação aos subsídios concedidos aos colonos. Se não houver pontualidade, a medida será ineficaz visto como, sendo admitidos, por exceção, colonos para trabalhadores sem o prejuízo da cultura dos lotes e com atenção a diária, que poderá ser incluída no salário, deixarão eles a obra, a qual a princípio recusaram hoje, aceitam em consequência de neles ter revivido a confiança pela efetiva entrega dos últimos subsídios (Silva, 1878, p. 1).

A vida dos colonos era uma vida de muito trabalho, de pobreza e pouco acesso à educação. Gente simples, que encontrou muitas dificuldades também ao que concernia à saúde ao chegarem em terras brasileiras. Os documentos relatam a precariedade dos atendimentos médicos na Freguesia e, quando os casos graves resultavam em óbito, havia o agravante de não se ter onde enterrar os corpos na região:

Sobre o falecimento dos colonos que são estabelecidos em São Caetano, o transporte dos cadáveres para capital ou para a Freguesia de São Bernardo sendo muito difícil e os colonos pobres não podendo suportar os ônus que este transporte possa exigir foi determinado por vossa senhoria a criação do cemitério destinado aos moradores deste núcleo. Em Sant'Ana existe um onde tem sido sepultados colonos ali falecidos e em São Bernardo são conduzidos para o cemitério da Freguesia que se acha em pequena distância. Tem sido celebradas missas nas capelas existentes nos diferentes núcleos alternativamente. Cumpre-me levar ao conhecimento de vossa senhoria que muito tem sido os pedidos remetidos à Inspeção Geral das terras e colonização de imigrantes estabelecidos [...] (Sobre o falecimento..., 1878, p. 1).

A questão dos mortos chegou a ser documentada pelo padre Lustosa em 15 e outubro de 1877, que escreveu um documento a Antonio de Castro Jr., encarregado do serviço de colonos, informando que não poderia mais receber corpos provenientes do núcleo colonial São Caetano. O ofício de n.º 218, datado de 21 de março de 1878, redigido pela “comissão medição de lotes coloniais estabelecimento de imigrantes no município da capital da Província de São Paulo”, endereçado ao João Batista Pereira, Presidente da Província, relata a escassez de médicos para realização de visitas a todos os núcleos da região:

Conforme o que vossa excelentíssima comunicou-me em ofício de 2 do corrente, de ter comissionado o senhor doutor Flávio Augusto Falcão para ir visitar os doentes nos núcleos coloniais a meu o cargo, exceto o de São Bernardo, cumpre-me declarar a vossa excelentíssima que o mesmo doutor somente fizera no dia 2 do corrente a visita no núcleo da Glória e no dia 3 no núcleo de São Caetano, tendo procedido as visitas no núcleo de São Bernardo; comunicando-me verbalmente que assim determinara vossa excelentíssima. Como se torna necessário que seja procedida a visita médica nos outros núcleos, aguardo a deliberação de vossa excelentíssima (Comissão mediação de lotes coloniais, 1878, p. 1)

Os documentos indicam que questões de ordem administrativa impactavam diretamente na qualidade de vida das pessoas, sendo que, tanto para o escravo liberto quanto para o imigrante recém-chegado, as mudanças geraram um misto de esperança, tristeza e muito trabalho. Todavia, a permanência do lucro e manutenção do capital por meio do trabalho, livre ou escravo, sustentou-se de modo a indicar os novos rumos à Freguesia.

“[...] esperam-se ainda grande número de famílias imigrantes, as quais além de outras vantagens, assim o entendo, deve-se a instrução para seus filhos”: a ampliação de escolas em São Bernardo

O excerto que nomeia a seção foi retirado de um ofício escrito em 4 de novembro de 1886, pelo inspetor Francisco Antonio de Oliveira Salles, endereçado a Arthur Cesar Guimarães, inspetor geral da Instrução Pública solicitando a criação de novas cadeiras de Primeiras Letras:

V.Sa. não ignora o incremento que ultimamente tem tido a população dos diversos pontos da circunscrição desta Freguesia, onde aliás esperam-se ainda grande número de famílias imigrantes, as quais além de outras vantagens, assim o entendo, deve-se a instrução para seus filhos.

A colônia tem progredido e há de progredir mais ainda com a introdução de novos imigrantes para o que já se está procedendo a demarcação de novos lotes.

Nestas circunstâncias, pois, é a bem não só dos interesses dos imigrantes, como ainda dos eruditos da nossa Província que com justiça soube colocar-se na vanguarda das mais civilizadas e progressistas do Império, julgo de urgente necessidade a criação de cadeiras públicas em diversos pontos desde distrito literário (Salles, 1886, p. 1).

O inspetor também afirmava no documento a necessidade de que a escola a ser criada fosse “do sexo masculino na Capela de São Bernardo Velho, cuja população é avultada, sendo só de estrangeiros superior a vinte, além dos filhos de pais brasileiros” (Salles, 1886, p. 2).

A escola esteve atrelada ao processo de constituição dos Estados-Nação no mundo ocidental durante o século XIX. Vista como uma solução para alavancar o desenvolvimento econômico-social e o progresso, a educação pautada como “instrumento de moralização e de civilização do povo e de regeneração da nação” (Souza, 2009, p. 262) pressupunha, por exemplo, que o ensino de algumas matérias, dentre elas a língua nacional, contribuiriam para a modernidade e progresso.

[...] Matérias como história nacional, língua pátria, geografia nacional, o ensino dos direitos e deveres dos cidadãos, difundiram-se em âmbito internacional, sendo vistas como conteúdos que ajudariam a construir nações modernas a partir de colônias, tribos, impérios. [...] todas as matérias que passaram a constituir os programas do ensino primário no Ocidente, de alguma forma, foram justificadas e propostas com a finalidade de vincular os estudantes à ideia de nação e cidadania (Souza, 2009, p. 262).

A nacionalização por meio da língua portuguesa evidencia-se nos relatos de professores, a exemplo do documento escrito em 01 de novembro de 1887, pelo professor Joaquim Ferreira Alambert, mestre de uma escola masculina localizada no território da Freguesia de São Bernardo, enviado ao inspetor geral da Instrução Pública da Província, relatando a importância da aquisição da língua para superação das dificuldades escolares:

Como já disse, sendo quase todos italianos, encontram, como é natural, muita dificuldade na aquisição de conhecimentos das matérias constitutivas do programa de ensino nas escolas públicas. Creio, porém, que esta dificuldade em breve desaparecerá com a frequência e conhecimento da língua portuguesa que forem adquirindo (Alambert, 1887 *apud* Martins, 2015, p. 170).

As dificuldades apresentadas sobre a compreensão da língua portuguesa foi um dos fatores principais para que as escolas fossem implantadas. Mimesse (2001) afirma que “com o crescimento econômico e a expansão da área inicial estabelecida para o núcleo, a necessidade de aprender a língua portuguesa foi aumentando” (p. 24).

De acordo com Silva (2021), a partir da década de 70 do século XIX as taxas de crescimento demográfico impulsionaram as políticas governamentais a efetivarem a criação de novas escolas. O recenseamento geral do Império de 1872 e os recenseamentos de 1890 e 1900 demonstram o crescimento da população e são essenciais para uma reflexão sobre a necessidade iminente da ampliação de escolas.

Tabela 3. População do Brasil e de São Paulo: 1872 - 1920

Ano	Brasil	São Paulo
1872	9.930.478	837.354
1890	14.333.915	1.384.753
1900	17.438.434	2.282.279
1920	30.636.605	4.592.188

Fonte: IBGE - População nos Censos Demográficos (2010).⁹

No ano de 1893, em 18 de julho, já no período republicano, foi realizado um levantamento dos estabelecimentos de Instrução Pública de São Bernardo, verificando-se um número de 12 escolas públicas e 4 particulares. As informações estão contidas em um documento escrito por Manoel Jorge de Oliveira Catta Preta e Ítalo Setti, que assinam em nome do Conselho de São Bernardo. O documento foi encaminhado pela Câmara Municipal de São Bernardo para o diretor geral da Instrução Pública.

A fotografia mais antiga localizada sobre a Instrução Pública são-bernardense é de uma escola para meninos, de 1906 (figura 1). A fotografia com as crianças e o professor João Batista Brasileiro, corrobora a afirmação da convivência das diferentes classes sociais na mesma escola. Na foto, identifica-se crianças bem vestidas e outras descalças, sendo estas localizadas na parte inferior da foto, enquanto aquelas em lugar de destaque, próximas à bandeira.

Figura 1. Escola isolada masculina da Vila de São Bernardo, 1906



Fonte: Centro de Memória - Secretaria de Cultura de São Bernardo do Campo (1906).

⁹ Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=4&uf=00>. Acesso em: 8 jan. de 2024.

Nessa foto, não se observou a presença de crianças negras. As informações constantes no *Centro de Memória de São Bernardo* indicam que a maior parte das crianças na foto é constituída por filhos de imigrantes italianos: Colombo, Setti, Corazza, Gerbelli, Duzzi e Borali, alguns dos sobrenomes que aparecem nos registros de frequência dessa turma. Entre estes alunos também há representantes de antigas famílias brasileiras da região, como Lima e Galvão Bueno.

Conforme alerta Barthes (2009), o intuito não é assumir a imagem como uma cópia real e sim uma possibilidade de interrogação a partir da realidade representada. Nesse sentido, chama a atenção os “descalços” estarem ao lado do professor, na primeira fileira. Seriam os alunos que mereciam maior atenção? Ou os que se destacavam em relação ao comportamento? Seria ao acaso essa organização para a foto? A disposição das crianças foi a partir da altura? Ou de forma aleatória? Para essas perguntas não foram localizadas respostas. Porém o professor, de forma impecável, em seu assento, permanece no centro da imagem.

Anos depois, Pessotti (2007), memorialista que escreveu sobre São Bernardo, relata seu primeiro dia na escola, vinte anos após essa foto, em 1926. Nesse relato, é possível também identificar as desigualdades sociais no ambiente escolar:

Chegado nosso primeiro dia de escola, fomos tomados de desânimo e nervosismo, como filhotes assustados, e ingressamos no bando irrequieto e barulhento, sem uniforme, junto com os filhos de gente urbana, calçada e bem vestida. **A maioria, de classe média e humilde, apresentava pés descalços, boné na cabeça e roupas de pano simples, às vezes comprado em saldos de retalhos, confeccionados modestamente pelas mãos maternas, que faziam de tudo, desde a cozinha, o forno, o tanque até a roça** (Pessotti, 2007, p. 85, grifo nosso).

Se a presença das crianças na escola era constatada, no trabalho também não foi diferente. Os registros fotográficos do início do século XX também remontam a realidade do trabalho infantil do final do século XIX. Se na primeira metade do século XIX o trabalho estava mais voltado para a agricultura, a partir das últimas décadas do mesmo século com o progresso, o trabalho no campo cede espaço às fábricas moveleiras, de charutos e carvoarias que se estabeleceram na Freguesia. Em ambos os casos, as crianças eram trabalhadoras.

Figura 2. Funcionários da Fábrica de Charutos *A Delícia*, de propriedade do Sr. Ítalo Setti, 1904



Fonte: Centro de Memória - Secretaria de Cultura de São Bernardo do Campo (1904).

Figura 3. Foto de funcionários da Fábrica de Móveis e Cadeiras *Cassettari*, situada à rua Marechal Deodoro, na década de 1920



Fonte: Centro de Memória - Secretaria de Cultura de São Bernardo do Campo (1920).

Desse modo, o crescimento populacional e econômico da Freguesia de São Bernardo resultou em ampliação de escolas. Contudo, de acordo com Silva (2021):

Às crianças dessa Freguesia foi ofertada a escola, mas eram poucas as que conseguiam frequentar as aulas, porque era necessário o sustento para a sobrevivência. O trabalho infantil, deste modo, não era opcional em São Bernardo, fazendo-se “necessário”. Destarte, a garantia da frequência das crianças às aulas foi um grande, se não o maior, desafio para os mestres de Primeiras Letras (Silva, 2021).

Não foram localizados registros de existência de escolas específicas em São Bernardo no período estudado para as crianças imigrantes, brancas e livres. No que se referia à situação econômica, as crianças imigrantes também enfrentavam, juntamente com suas famílias, diversas dificuldades. De acordo com Panizzolo (2020), “as crianças compuseram um grupo social que, sozinhas, acompanhadas por adultos ou juntamente com seus pais, saíram da Península Itálica, na maioria das vezes, em meio à fome e à miséria” (p. 135). A autora também afirma que:

Para essas crianças, ordenamentos legais foram estabelecidos quanto ao tipo de situação a que não poderiam ser expostas: interessante é notar que, em outro ordenamento legal, desta feita, na lei sobre a emigração, publicada no ano de 1888, apenas um único artigo referia-se às crianças, indicando ser passível de perder a licença para conduzir a embarcação, aquele que permitisse o embarque de criança destinada à mendicância e à prostituição (Panizzolo, 2020, p. 141).

É possível identificar que o trabalho infantil, por exemplo, não era questão de preocupação da legislação na época, pois “[...] ao que parece, o problema não era o trabalho infantil em si, mas determinadas ocupações a serem desempenhadas no país para o qual imigravam” (Panizzolo, 2020, p. 142).

E escolha entre trabalho e escola não foi possível, prevalecendo a primazia pelo primeiro. A escola, preterida, foi frequentada quando possível, o que não parece algo desatualizado neste vasto Brasil.

Considerações finais

Ao analisar a história de São Bernardo, há de se considerar que, ao longo do século XIX, a Freguesia era composta, em sua maioria, por gente simples, pobre, com poucos recursos, em grande parte escravizada. Tratava-se de uma sociedade formada majoritariamente por trabalhadores rurais, cuja força de trabalho advinha de cultivar a terra e realizar transportes de produtos pela serra do mar (Martins, 1988).

A construção da estrada de ferro na segunda metade do século XIX trouxe consigo uma nova possibilidade de trabalho, porém, ainda assim, percebe-se pelos relatos dos professores, que os filhos dos trabalhadores na estrada de ferro apresentavam muitas faltas às aulas por dois motivos principais: a necessidade de trabalhar para ajudar no sustento da família e a necessidade de mudança de casa de forma recorrente, pois o trabalho na ferrovia apresentava-se como temporário para os chefes de família.

A imigração impulsionou o crescimento populacional e econômico, bem como uma nova identidade foi se estabelecendo em razão das misturas de etnias e costumes. Os anos pertencentes à última década do século XIX até a metade da primeira década do século XX foram marcados pela força econômica da fabricação de carvão e do corte de madeira em São Bernardo, que se destacava por apresentar “um desenvolvimento econômico superior aos demais bairros ou distritos que integravam o antigo município” (São Bernardo do Campo, 2011, p. 3).

A indústria moveleira começou a crescer, assim como indústrias voltadas para outros segmentos, como, por exemplo, licores, charutos e sabão. Concomitantemente ao crescimento das indústrias, uma grande crise econômica começou a infiltrar-se na cidade: a legislação passou a conceder benefícios fiscais às empresas que se estabelecessem em São Bernardo, e estas preferiam se instalar próximo à estação ferroviária, favorecendo o Distrito de Santo André.

A Freguesia estabelecida entre o Caminho do Mar e a cidade de São Paulo, apesar dos altos e baixos, enlevos e abalos, reinventou-se econômica e culturalmente. A imigração impulsionou o crescimento populacional e econômico, bem como uma nova identidade foi se estabelecendo em razão das misturas de etnias e costumes.

Dessa grande mistura, São Bernardo (e, por que não, o Brasil?) se tornou uma localidade em que há traços da imigração italiana, de um povo que de certa forma se adequou a uma realidade diversa da europeia.

Crianças a quem foi ensinado uma outra língua e apresentada uma escola imperial, com um flerte com a nova proposta republicana. Há caminhos de investigação de como se deu o acesso a esta educação, sendo possível afirmar que o processo de alfabetização contou com auxílio de manuais, cartilhas e catecismos, porém a vida foi regida pelo trabalho, luta por moradia e acesso à saúde, o que na verdade já permeava a vida das crianças são-bernardenses, na condição de livres ou não.

Fontes Documentais

COMISSÃO MEDIAÇÃO DE LOTES COLONIAIS. **Ofício apresentado ao Presidente da Província de São Paulo, Freguesia de São Bernardo, em 21 de março de 1878**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem C7215.

GUIMARÃES, Leopoldo. **Abaixo-assinado apresentado ao Presidente da Província de São Paulo pelo engenheiro chefe, Freguesia de São Bernardo, em 22 de dezembro de 1878**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem C7215.

SALLES, Francisco Antonio de Oliveira. **Relatório apresentado ao inspetor geral da Instrução Pública da Província de São Paulo pelo Inspetor Literário da Freguesia de São Bernardo, em 4 de novembro de 1886**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem 5.098.

SILVA, Augusto José de Castro. **Ofício apresentado ao Barão de Três Rios, vice-presidente da Província de São Paulo, Freguesia de São Bernardo, em 20 de dezembro de 1878**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem C7215.

SOBRE O FALECIMENTO... **Freguesia de São Bernardo, em 1878**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem 5.098.

SILVA, Augusto José de Castro. **Ofício apresentado ao Barão de Três Rios, vice-presidente da Província de São Paulo, Freguesia de São Bernardo, em 27 de dezembro de 1878**, Arquivo Público do Estado de São Paulo, Caixa Ordem C7215.

Referências

AGUIAR, Thiago Borges de; LEONARDI, Paula; PERES, Fernando Antonio **Ginzburg na oficina do historiador da educação**: algumas considerações metodológicas. Cadernos de História da Educação, v. 20, n. Contínua, p. e029, 9 abr. 2021.

BARTHES, Roland. **Câmara Clara: nota sobre a fotografia**. Lisboa: Edições 70, 2009.

GAIARSA, Octaviano Armando. **A cidade que dormiu três séculos**. Santo André: Tipografia Bandeirante Ltda, 1968.

GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo>, 2021. Acesso: em 9 jan. 2024.

KREUTZ, Lucio. A educação de imigrantes no Brasil. In: LOPES, E.M.T.; FARIA FILHO, L. M.; VEIGA, C. G. **500 anos de educação no Brasil**. Belo Horizonte: Autêntica, 2016.

MARTINS, José de Souza. **A escravidão em São Bernardo, na colônia e no império**. São Bernardo do Campo: CEDI, 1988.

MARTINS, José de Souza. A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido. **Revista USP**, São Paulo, n.63, p. 6-15, setembro/novembro 2004.

MARTINS, José de Souza. **Diário de uma Terra Lontana**: Os “faits divers” na história do Núcleo Colonial de São Caetano. São Caetano do Sul: Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul, 2015.

MIMESSE, Eliane. **A educação e os imigrantes italianos**: da escola de primeiras letras ao grupo escolar. São Caetano do Sul: Fundação Pró-Memória, 2001.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

PANIZZOLO, Claudia. **O cotidiano de crianças do lado de lá e de cá do oceano Atlântico**: algumas considerações sobre a infância entre fins do século XIX e início do século XX. Conjectura: Filos. Educ., Caxias do Sul, RS, 135-155, v. 25, Dossiê, 2020.

PEREIRA, João Baptista Borges. Italianos no protestantismo brasileiro: a face esquecida pela história da imigração. **Revista USP**, [S. l.], n. 63, p. 86-93, 2004. DOI: 10.11606/ Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/13369>. Acesso em: 9 jan. 2024.25, Dossiê, 2020.

PESSOTTI, Atílio. **Vila de São Bernardo**. São Bernardo do Campo: Secretaria de Educação e Cultura, 2007.

SANTOS, Wanderley dos. **Antecedentes históricos do ABC Paulista: 1550-1892**. São Bernardo do Campo: SECE, 1992.

SALATA, L. J. M. A Imigração Italiana em São Bernardo - 142 anos. **Folha do ABC**. São Bernardo do Campo, 25 out. 2019. Disponível em: <http://www.folhadoabc.com.br/index.php/luiz-jose-m-salata/item/13923-a-imigracao-italiana-em-sao-bernardo-142-anos>. Acesso em: 12 jan. 2024.

SÃO BERNARDO DO CAMPO. **História da cidade**. Disponível em: <https://www.saobernardo.sp.gov.br/historia-da-cidade>, 2011. Acesso em: 9 jan. 2024.

SEVCENKO, Nicolau. A cidade metástasis e o urbanismo inflacionário: incursões na entropia paulista. **Revista USP**, [S. l.], n. 63, p. 16-35, 2004. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/13365>. Acesso em: 30 out. 2021.

SILVA, Adriana Capretz Borges. **Expansão urbana e formação dos territórios de pobreza em Ribeirão Preto: os bairros surgidos a partir do núcleo colonial Antônio Prado (1887)**. 2008. 274 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de São Carlos, 2008.

SILVA, Adriana Santiago. **“Imperioso é o dever de preñar a todo cidadão com a instrução primária”**: as escolas de Primeiras Letras de São Bernardo (1830-1889). 2021. 207 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP, SP, 2021.

SOUZA, Rosa Fátima de. **Alicerces da pátria: História da escola primária no Estado de São Paulo (1890-1976)**. Campinas, SP: Mercado das Letras, 2009.

TAUNAY, Affonso de. **Na era das bandeiras**. São Paulo: Ed. Com. Melhoramentos de São Paulo, 2004.

Recebido em 28 de novembro de 2023

Aceito em 29 de janeiro de 2024