

## Um monopólio fúnebre na cidade de São Paulo (1855-1890)

### RESUMO

Este artigo analisa o monopólio do serviço de transporte funerário na cidade de São Paulo, entre 1855 e o fim do século XIX. Em 1856, a Assembleia Legislativa da Província de São Paulo concedeu o monopólio do serviço funerário ao empresário carioca Joaquim Marcellino da Silva, pelo período de 15 anos. Com o término do contrato, a Assembleia optou por entregar a prerrogativa à Santa Casa de Misericórdia, alegando que esta não iria especular com os valores do serviço. Após a concessão, no entanto, a irmandade "terceirizou" o transporte funerário. O contexto da atuação e as polêmicas que envolveram, os dois agentes têm como base atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo, os anais da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo e jornais de época.

**Palavras-chave:** Transporte funerário; Cemitério da Consolação; Santa Casa de Misericórdia; Cidade de São Paulo

- \* Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Professora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, atuando no Programa de Pós-graduação em História. CV: <http://lattes.cnpq.br/0008865180100924>
- \*\* Doutoranda do Programa de Pós-graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Atualmente é professora de Ensino Fundamental II e Ensino Médio da prefeitura de São Paulo, na EMEF Fernando Gracioso. CV: <http://lattes.cnpq.br/2615088128033070>

## A funeral monopoly in the city of São Paulo (1855-1890)

### ABSTRACT

This article tries to understand how the monopoly of the funeral transport service evolved in the city of Sao Paulo between 1855 and the end of the 19th century. In 1856, the State Legislative Assembly of Sao Paulo granted the funeral service monopoly, for a 15-year period, to the businessman Joaquim Marcellino da Silva. After the contract was over, the Assembly, after some debates, chose to grant the prerogative to the Santa Casa de Misericórdia ("Holy House of Mercy") on the grounds that it would not speculate over prices. After the concession, the fellowship "outsourced" the funeral transport, the context of action, and the controversies involved, the two agents are based on the minutes of the municipal chamber of São Paulo, the annals of the Legislative Assembly of the Province of São Paulo, and periodicals from that time.

**Keywords:** Funeral transport; Consolação Cemetery; Santa Casa de Misericórdia ("Holy House of Mercy"); City of São Paulo

## Un monopolio funerario en la ciudad de São Paulo (1855-1890)

### RESUMEN

Este artículo analiza el monopolio de los servicios de transporte funerario en la ciudad de São Paulo, entre 1855 y fines del siglo 19. En 1856, la Asamblea Legislativa de la Provincia de São Paulo otorgó el monopolio de los servicios funerarios al empresario carioca Joaquim Marcellino da Silva, por un período de 15 años. Con la finalización del contrato, la Asamblea optó por ceder la prerrogativa a la Santa Casa de Misericórdia, alegando que no especularía con los valores del servicio. Sin embargo, después de la concesión, la hermandad "subcontrató" el transporte funerario. El contexto de la acción y las controversias que involucraron, los dos agentes se basan en actas del cámara municipal de São Paulo, los anales de la Asamblea Legislativa de la Provincia de São Paulo y publicaciones periódicas

**Palabras Clave:** Transporte funerario; Cementerio de Consolação; Santa Casa de la Misericordia; Ciudad de Sao Paulo



**E**ste artigo aborda como se desenvolveram as primeiras décadas de existência do serviço de transporte funerário na cidade de São Paulo, a partir da metade do século XIX, articulando os interesses e as tensões entre os clientes, a municipalidade e os empresários. Na pesquisa foram utilizadas diversas fontes históricas, como jornais – em especial o *Correio Paulistano* –, as atas da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo e os anais da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo.

Em pesquisa anterior, abordei o tema do transporte funerário na cidade de São Paulo entre 1858 e 1890, enfocando a questão do monopólio do serviço de transporte fúnebre, que ainda recebia pouca atenção das pesquisas específicas sobre o assunto na historiografia sobre a morte na cidade de São Paulo (Pereira, 2018). Um exemplo deste espaço ainda aberto para pesquisas em relação ao serviço de monopólio do transporte funerário, em São Paulo, é referente à atuação da Santa Casa de Misericórdia; o que propicia a proposta deste artigo, no qual o foco incide sobre a execução desse serviço entre 1876 e o final dos anos 1920.

Segundo Michel Vovelle (1996, p. 12), “partindo da morte e das atitudes coletivas que a acolhem, a história quer reencontrar os homens e surpreendê-los na reação diante de uma travessia que não tem trapaça”. Essa travessia, contudo, não cessou de ser objeto de crenças e rituais entre as culturas e as épocas. O estudo da “morte” passou a ter destaque notadamente na década de 1970, com ênfase nas pesquisas francesas desenvolvidas por Vovelle (1974) e Philippe Ariès (2014).

Obras como as de Valladares (1972), Martins (1983), J. C. Rodrigues (1983), Guedes (1986), Reis (1991), C. Rodrigues (1997) e Borges (2017) demonstram a repercussão do tema no Brasil. Os estudos de temáticas associadas à morte na cidade de São Paulo apresentaram destaque a partir da década de 1980. Porém, ainda em 1977, houve uma publicação da Secretaria de Serviços e Obras da Prefeitura do Município de São Paulo intitulada “Como nasceu o serviço funerário”, de autoria de Maria Amélia Salgado Loureiro. Apesar do título da obra, nesse caso o serviço foi compreendido como a atividade de transporte funerário após a construção do Cemitério da Consolação; todo o trabalho está ancorado em pesquisas nas atas da Câmara Municipal.

Em 1986 foi defendida na USP a dissertação de Sandra Paschoal Leite de Camargo Guedes, acerca das atitudes perante a morte em São Paulo ao longo dos séculos XVII a XIX. A partir da pesquisa de inventários e testamentos do período, a autora analisou os cuidados com os mortos dos paulistanos e explorou os caminhos para a “laicização da morte”, que possibilitaram a construção dos cemitérios públicos na cidade. Na década seguinte, em 1995, Luís Soares de Camargo apresentou, na PUC-SP, a dissertação “Sepultamentos na cidade de São Paulo, 1800/1858”, na qual, além da análise das práticas fúnebres expressas nos testamentos, estudou o processo político e os debates na Câmara Municipal de São Paulo que culminaram na construção do Cemitério da Consolação, a questão do privilégio do transporte funerário foi apontada pelo autor.

Em 2004, Amanda Pagoto publicou seu estudo sobre a primeira década de existência do Cemitério da Consolação. Seu foco foram as críticas e os debates travados sobre a necrópole pelos jornais da época, especialmente pelo *Correio Paulistano*. Nessa pesquisa há maior ênfase

em relação à questão do privilégio funerário e ao “empresário da morte” (Pagoto, 2004, p. 107-115). Em sua tese, Camargo (2007, p. 428-429) analisou a vida e a morte no município, levantou questões concernentes ao transporte funerário e pontuou os debates que envolveram a Assembleia Legislativa de São Paulo no que tange à concessão do serviço, em 1876, em favor da Santa Casa de Misericórdia. Outras pesquisas vinculadas ao tema da morte paulistana foram realizadas por Moreno (1992), Schleumer (2005), Matrangolo (2013) e Pereira (2018).

A seguir será discutida a questão da formação do privilégio funerário na capital paulista.

## O transporte funerário na cidade de São Paulo

O crescimento da cidade, o aumento populacional, o temor dos surtos epidêmicos e a falta de locais para enterrar os não-católicos constituíram o conjunto de justificativas levantadas por médicos, higienistas, engenheiros, políticos liberais e uma parte da população geral, ao longo do primeiro quartel do século XIX, que defenderam a construção de cemitérios extramuros na cidade de São Paulo. Os debates sobre a construção de um cemitério tiveram início na cidade no ano de 1829 (Camargo, 1995). Ao longo das décadas seguintes, porém, o projeto de sua edificação contou com avanços e silêncios, sendo a questão retomada na Câmara Municipal com maior ênfase apenas nos anos 1850, com o começo das obras e, finalmente, a inauguração do Cemitério da Consolação, em 1858.

A formação do Cemitério Municipal da Consolação suscitou o interesse de alguns empresários, que desejavam explorar a área funerária. O serviço de condução de cadáveres já era conhecido em regiões do país que dispunham de cemitérios públicos, como as cidades de Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ) e Campo dos Goytacazes (RJ), uma vez que as necrópoles abertas eram construídas em locais afastados dos centros urbanos (Silva, E. A., 2005; Rodrigues, 1997; Franco, 2019). Consistia no privilégio de uma empresa de fazer o traslado do corpo até o cemitério em carruagens exclusivas para este fim, além de poder comercializar caixão, e outros aparatos para o cortejo fúnebre. A concessão desse serviço não impedia que particulares recorressem a outros meios, como carroças sem ornamentação, para levar seus mortos ao local de sepultamento.

Em abril de 1855, o arrendatário de um barracão da prefeitura, localizado ao lado da Praça do Carmo, era um espaço utilizado para se guardar transportes, Frederico Fontaine encaminhou documento à Câmara expressando seu interesse: “[...] acerca de sua pretensão de obter favores para a empresa que se propõe de conduzir cadáveres para os cemitérios extramuros em carros próprios”.<sup>1</sup> A autorização não era da alçada da Câmara Municipal, mas do governo provincial. Fontaine, contudo, não teve tempo de recorrer nem realizar outros requerimentos, pois faleceu no final de 1855.

No ano seguinte, na sessão de 14 de janeiro, duas pessoas encaminharam requerimentos de concessão do Barracão do Carmo, da Câmara: Cândido Justiniano, que desejava empregar o barracão para guardar os carros de sua empresa, e Malachias Rogério de Salles Guerra, que

<sup>1</sup> Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo (doravante CCMSP). Biblioteca: Atas e Anais da Câmara Municipal de São Paulo., 1855, p. 49. vol. XLII, 1940.



oferecia pagar anualmente e adiantado a quantia de 600\$000 (seiscentos mil-réis) por um contrato de cinco anos.<sup>2</sup>

Ao analisar os pedidos, a Comissão Permanente da Câmara constatou que Salles Guerra oferecera o adiantamento dos aluguéis para guardar os carros, enquanto Justiniano desejava instalar uma empresa funerária no espaço solicitado. Naquela ocasião, em razão do risco de epidemia de cólera que pairava sobre o município (Guedes, 1986, p.77-79), era relevante contratar um serviço funerário para transportar de modo ágil os corpos vitimados pela doença até o túmulo.

A Câmara deu preferência à proposta de Cândido Justiniano, que obrigou-se a alguns itens, entre eles: pagar 24 mil-réis de aluguel pelo Barracão do Carmo; não reclamar pagamento de melhorias que fossem feitas no barracão; e servir ao público na condução de cadáveres ao Cemitério da Consolação, estipulando-se valores entre 2 e 10 mil-réis pelo serviço e gratuidade aos indigentes declarados pelos párocos. Caso houvesse falhas no serviço, como não conduzir um cadáver no mesmo dia em que fosse exigido o transporte, a prefeitura cobraria multas que chegariam a 30\$000.<sup>3</sup>

Quando as regras para a assinatura do contrato emergencial foram estabelecidas, no mês de janeiro de 1856, o empresário estava presente e aceitou as cláusulas, apresentando como fiador Demétrio da Costa Nascimento, um negociante de carnes do Bexiga (no atual bairro da Bela Vista). Nessa ocasião, a aprovação do contrato foi dada pelos vereadores Azevedo Júnior e Sousa Barros.

No mês seguinte, a proposta de Justiniano recebeu um parecer favorável da comissão da Câmara. Os vereadores Dr. Gabriel José Rodrigues dos Santos e Dr. João Dabney de Azevedo Brotero solicitaram que a questão fosse encaminhada à Assembleia Provincial, para que esta ponderasse sobre a conveniência de uma empresa funerária. O texto destacava, ainda, que os preços oferecidos pelos serviços dos carros funerários eram muito altos para a cidade de São Paulo, sugerindo o estabelecimento de uma lei governamental que tabelasse o serviço fúnebre.<sup>4</sup> Em março, Cândido Justiniano negou-se a assinar o contrato. Não é impossível supor que o empresário tenha se desinteressado pelo contrato e pelos preços tabelados, buscando maior vantagem em outras atividades comerciais. Ao longo dos anos, ele teve diversos negócios. Ainda em 1858 seu nome apareceu nos classificados do jornal *Correio Paulistano*, em anúncio de uma fábrica de velas de sebo.<sup>5</sup> Assim, quem firmou o contrato de uso do Barracão do Carmo foi o empresário carioca Joaquim Marcellino da Silva, sendo seu fiador o capitão Antônio José Osório da Fonseca. No mês seguinte, abril, a proposta de Marcellino foi discutida na Assembleia Legislativa, até a edição da Lei nº 28, em 28 de abril de 1856.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Idem, p. 10.

<sup>3</sup> Idem, p. 20.

<sup>4</sup> Idem, p. 26.

<sup>5</sup> Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital Brasileira (doravante BN-HDB). *Correio Paulistano*, São Paulo. Ed. 619, p. 4, 9 fev. 1858.

<sup>6</sup> Acervo Histórico da Assembléia Legislativa de São Paulo (doravante AHALSP). Império. Legislação. Lei n. 28 de abri de 1856.



Essa lei dava as diretrizes sobre a atuação do empresário, em três itens essenciais. O art. 1º estabelecia que o transporte particular fosse tabelado e que teriam gratuidade de serviço os indigentes que falecessem fora das casas de caridade. O art. 2º tratava da redução dos preços do serviço para a quarta parte da tabela em época de epidemia. Já o art. 3º abordava o período do privilégio por 15 anos e seu perímetro geográfico de atuação, as freguesias da Sé, da Santa Efigênia e do Brás. O transporte particular não era proibido.

No anexo da lei foram estabelecidos os valores e tipos de condução de cadáveres. Existiam duas tabelas, a dos adultos e a dos anjos (crianças). Para os adultos havia quatro opções de preço. Na 1ª classe, a condução do cadáver era feita por carro de seis colunas devidamente ornamentado e com cocheiro fardado, sob o custo de 30\$000; o pároco também podia acompanhar o transporte, em um carro de quatro rodas, por 10\$000. Já na 4ª classe, o corpo era transportado em uma carroça fechada, pintada de preto com uma cruz e puxada por um só animal; nesse caso, o valor era de 4\$000. Para as crianças, existiam três categorias: a 1ª classe tinha o mesmo custo da dos adultos, enquanto a última opção, a 3ª classe, saía por 10\$000 e a condução do pároco, por 6\$000 (Loureiro, 1977, p. 39-42). Tabelado, o custo da morte, segundo a lei, buscava atender às necessidades dos diversos estratos sociais da cidade. Ao analisar cerca de 70 inventários dos anos de 1872 a 1882, Maria L.F. Oliveira (2005, p. 96) observou que o grupo considerado mais pobre (30 inventários), com riqueza de 2:499\$000 (dois contos e 499 mil-réis) a 10:400\$000, formado por pequenos funcionários públicos, pequenos negociantes, prestadores de serviços e cocheiros, dispndia entre 104\$425 e 159\$348 no funeral, enquanto os mais abastados, com fortuna de 40:001\$000 a 220:000\$000 (15 inventários), gastavam até 472\$100. Um grupo intermediário, composto de 18 inventários e com fortuna entre 10:401\$000 e 40:000\$000, utilizava até 297\$253 com despesas fúnebres.

Até pouco antes da promulgação dessa lei, o luxo e a ostentação dos funerais estavam concentrados na imponência do templo religioso, na influência da irmandade a que o morto pertencia e no espaço de sua cova dentro da igreja. João J. Reis (1991) explica que, apesar de pessoas de qualquer condição social serem enterradas na igreja, havia diversas hierarquias de local e tipo de sepultura. Covas dentro da igreja eram valorizadas, enquanto eram desprestigiadas as que ficavam no adro, onde geralmente eram enterrados escravos e pessoas pobres. Dentro dos templos existiam outras delimitações, como o espaço de sepultamento de cada irmandade e a proximidade do túmulo do altar, o que era considerado um privilégio.

No decorrer do século XIX, as práticas fúnebres brasileiras passaram por modificações, graças às alterações nos costumes e à influência dos discursos médicos. Observa-se que a ostentação fúnebre, além de expressa pelo número de missas, pela quantidade de pessoas no cortejo, pelas mortalhas e imponência da irmandade, começou a ser incrementada pelas carruagens e pela variedade de combinações de serviços oferecidos pelo transporte funerário, além da exibição dos túmulos, e se estes eram perpétuos ou provisórios. Norbert Elias (2001, p. 55) compreende que, no curso do processo civilizador dos últimos 500 anos, aproximadamente, houve mudanças nas atitudes das pessoas em relação à morte e ao modo de morrer. O autor afirma que em épocas antigas a morte era mais pública do que hoje. Mauro Dillmann (2016, p. 80) demonstra que “entre os séculos XIX e XX o culto social dos mortos ganhou importância



social, sendo expresso na organização de grandes funerais e grandes túmulos, cujo objetivo era evitar o esquecimento dos defuntos”.

A ostentação, agora, também chegava na forma de carros fúnebres ornamentados, animais enfeitados e cocheiro uniformizado, além da participação do pároco. Segundo Dillmann (2016, p. 283), o uso dos carros fúnebres se “disseminou entre os séculos XVIII e XIX, devido à distância dos cemitérios dos centros urbanos”. Segundo Machado (2011, p. 29-30), as primeiras carruagens chegaram ao Brasil com a comitiva da família real portuguesa, uma vez que esses veículos expressavam “status”; utilizá-los em funerais era um símbolo de opulência.

Caso fosse necessária parada do cortejo na igreja, o preço do serviço do transporte funerário era incrementado. Tal situação demonstra como os ritos fúnebres foram fragmentados, uma vez que, no período exatamente anterior à criação do cemitério público, o caminho do cortejo era da casa do morto ou do hospital à igreja e, de lá, ao local do enterramento. Essa fragmentação dos ritos foi observada por P. Ariès (2014, p. 666), que referiu que, no caso de Paris, o afastamento dos novos cemitérios já não permitia fazer o cortejo de uma vez só – sendo a retirada do corpo feita na casa, o serviço, na igreja, e a inumação, no cemitério.

No caso paulistano, a opção de parar ou não na igreja ocorria porque o planejamento do Cemitério da Consolação agregara um pequeno templo católico no qual as cerimônias fúnebres podiam ser realizadas. Também é possível destacar que, mesmo não ocorrendo enterros dentro da igreja, a identidade cristã era mantida por meio da arquitetura cemiterial. Apesar de o cemitério ser público, ele ainda era uma instância da igreja e, antes de ser inaugurado, devia ser benzido por padres (Guedes, 1986, p.79; Rodrigues, 2005, p. 152-153; Rodrigues, 2014, p. 272-273). Renato Cymbalista (2002, p. 77) expressa: “No caso dos cemitérios paulistas, a religiosidade veste-se principalmente de referenciais cristãos, e mais especificamente católicos, aqueles que por séculos haviam sido os únicos oficialmente permitidos”.

Logo após o cemitério ser benzido e inaugurado, em 1858, e das atividades de Joaquim Marcelino da Silva terem início, o art. 1º da Lei nº 28 causou um dos primeiros desentendimentos com a empresa funerária. Tratava-se de uma queixa encaminhada por Antonio da Silva Prado, o Barão de Iguape, provedor da Santa Casa de Misericórdia entre 1847 e 1875:

[...], requer, pois, a mesa da Santa Casa a esta Câmara que se sirva formular um ato de postura pelo qual se permitia serem sepultados no Cemitério da rua da Glória somente os cadáveres dos pobres, que falecerem no referido Hospital de Caridade, sujeitando-o esta Câmara a aprovação provisória do Exmo. Governo, visto que é incompatível com os recursos desta Irmandade pagar a Joaquim Marcellino da Silva, a vista da exceção da Lei Provincial de 1856 quanto aos pobres que falecerem nas casas de caridade, a condução dos cadáveres dos pobres, tratados em dito Hospital, em carros a ele pertencentes, e nem ter o estabelecimento de Caridade serventes bastantes, com os quais possa fazer conduzir os mencionados Cadáveres para o cemitério da Consolação.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> CMCMSp. Biblioteca: Atas e Anais da Câmara Municipal de São Paulo, 1858, p. 136, vol. XLIV (44), 1941.



Não foi por coincidência que a primeira entidade a se queixar dos valores do serviço funerário tenha sido a secular Santa Casa de Misericórdia, pois os “novos tempos” lhe tiravam “direitos” estabelecidos, como alugar seu banguê para que as demais irmandades conduzissem seus cadáveres. Seu provedor o Barão de Iguape, era favorável à existência de cemitérios contíguos às igrejas e, em 1860, participou de abaixo-assinados de irmandades que requeriam a construção e/ou a permanência de cemitérios em seus adros. Sua solicitação para que fosse mantido o cemitério da Rua da Glória (Cemitério dos Aflitos) como destino tradicional dos cadáveres párias (soldados, indigentes, supliciados e acatólicos) – como o era desde 1779 até a inauguração do Consolação (Amaral, 1980, p. 126) – pode ter sido uma forma de contestação à possibilidade de se misturarem os mortos de diferentes grupos sociais, como supostamente ocorreria no Cemitério da Consolação. Contudo, conforme apresentado por Camargo (2007, p. 206), naquele período havia um agravante, pois, desde o início de 1858, São Paulo estava sofrendo com uma epidemia de varíola. A Câmara Municipal chegou a fechar por alguns dias, entre fim de junho e início de agosto. O Cemitério da Consolação foi inaugurado às pressas, sem estar totalmente concluído, devido à alta mortalidade epidêmica. Custear o sepultamento de todos os cadáveres falecidos no hospital da Santa Casa geraria um grande custo à irmandade. O mesmo autor também destaca que, na época, esse era o único hospital permanente da cidade (Camargo, 2007, p. 270). Além disso, no Regulamento do cemitério, de 1858, no capítulo III, art. 21, é garantida a gratuidade das sepulturas aos pobres e indigentes assistidos pela Santa Casa (Pagoto, 2004, p. 152).

Na ocasião, o vereador Sertório foi nomeado para conversar com o empresário Joaquim Marcellino, tendo definido uma redução no preço da condução de cadáveres da Santa Casa e do Hospital dos Lázaros, que passou a ser de 2\$000, menos da metade do preço mais baixo da tabela oficial (o da chamada 4ª classe), cujo custo era de 5\$000. Esse fato demonstra que foi necessária uma negociação para que os artigos 1º e 2º da Lei nº 28 fossem considerados. Outra questão a ser ponderada é que a essa lei tratava da gratuidade do enterro de indigentes, porém não eram considerados os pobres assistidos pelas casas de caridade, como diferentemente, ocorriam no Regulamento do cemitério. Esse período epidêmico revelou aspectos frágeis do serviço funerário, como a questão das taxas fúnebres em um momento atípico da cidade.

Após a reunião entre o empresário e Sertório e a revisão de determinados valores sobre o serviço de transporte funerário, a alteração do contrato foi encaminhada ao governo provincial. Em 21 de agosto de 1858, Joaquim Marcellino enviou o ofício à Câmara, informando ter “adicionado ao contrato por ele celebrado com o Exmo. Governo, respeito à mesma condução de cadáveres, com a obrigação voluntária de também de conduzir para o mesmo Cemitério os cadáveres dos indigentes que falecerem no Hospital da Caridade desta Cidade”.<sup>8</sup> Assim, em dezembro de 1858, o art. 1º da Lei nº 28 ganhou um aditamento que esclarecia a condução gratuita dos indigentes do hospital da Santa Casa. Com a indicação do texto legal, essa questão foi superada.

---

<sup>8</sup> Idem, p. 147.

Havia queixas recorrentes nos jornais da época sobre a empresa funerária. Ao pesquisar em periódicos de época os debates que envolviam as transformações fúnebres na cidade de São Paulo ao longo da década de 1850, Pagoto observou que “em quase todas as reclamações persistia a acusação de arbitrariedade da Câmara Municipal ao criar um privilégio de monopólio que, para muitos, teve como consequência a criação de apenas mais uma despesa no momento de realizar o sepultamento dos entes queridos” (2004, p. 113). Às despesas com testamento, inventário, irmandades agora eram acrescentadas eram acrescentadas as taxas do serviço funerário e do cemitério.

Em maio de 1862, porém, uma nova queixa contra o serviço fúnebre foi apresentada pelo jornal *Correio Paulistano*, com o relato de um incidente, durante o funeral do alemão protestante Christiano Frank, que trabalhou como mestre de obras por 32 anos na cidade de São Paulo. A queixa relatava:

O Sr. Joaquim Marcellino da Silva goza nesta cidade do privilégio dos carros fúnebres e nenhum cadáver pode ser levado para o último jazigo sem pagar-se primeiro o exorbitante tributo ao monopolista. Pagou-se, pois o carro fúnebre para levar o defunto Christiano Frank à última morada. A maior parte dos alemães residentes nesta cidade acompanharam os restos mortais de um amigo e patricio: mas qual foi a surpresa deles, quando viram parar o cocheiro, que conduzia o caixão com o defunto, no meio da estrada, em frente do portão do cemitério católico, – declarou ele, que tinha ordem expressa do seu dono, o dito sr. Joaquim Marcellino da Silva, de parar no mesmo ponto e de não levar o caixão ao cemitério protestante; – e como todos os meios persuasivos nenhum efeito em tal cocheiro produzirão, foi forçoso de carregarem as pessoas da comitiva o morto toda a distância, da estrada até o túmulo.

Neste fato reconhecem os alemães protestantes um desdém, um menosprezo, uma demonstração injuriante, feita a uma classe inteira, à classe que representa exclusivamente a indústria nesta cidade, classe que, vivendo sem ostentação, sem pretensões com todo o sossego atualmente as leis do país – concorre tanto a todos os misteres da sociedade como ao tesouro público com os pesadíssimos direitos que paga.

Será o motivo deste procedimento inexplicável fanatismo religioso? Não o creem, pois não há nação mais liberal e tolerante a este respeito do que a nação Brasileira.

Será talvez desígnio pessoal, ou desinteligência ou ordem da Illm<sup>a</sup> Câmara? Todos ignoram, mas como precisem de esclarecimentos nestas dúvidas, e direito de tal procedimento – e se o senhor Marcellino pretende continuar no mesmo regimento; pois neste último caso se achariam na necessidade de requerer à Câmara a licença, de terem um próprio carro fúnebre para seu uso, visto não acharem conveniente serem expostos todos os dias a repetições dos caprichos e insultos de quem quer que seja.

S. Paulo, 6 de maio de 1862. Em nome da comitiva fúnebre do finado Christiano Frank. Os Encarregados.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> BN-HDB. *Correio Paulistano*, São Paulo. Ed. 1801, p. 4, 9 mai. 1862



Tal descontentamento mostrou as diversas facetas dos serviços de transporte funerário e a relação da cidade com os não católicos. Os responsáveis pela reclamação indicaram que consideravam os valores cobrados pelo serviço fúnebre um “exorbitante tributo ao monopolista”, sobretudo porque o cortejo do finado Christiano Frank fora interrompido no meio do caminho. Alegaram também que a “injúria” foi contra uma classe que representava a indústria na cidade. Tal conduta fez o grupo levantar distintas hipóteses para as motivações do ocorrido. Seria desdém pelos alemães ou fanatismo religioso? Ao mesmo tempo em que fizeram críticas, os reclamantes ressaltaram o respeito religioso que imperava no país, direcionando diretamente a queixa ao serviço funerário privado e cogitando uma eventual influência da Câmara Municipal para que o cortejo não chegasse ao Cemitério dos Protestantes. Tal posicionamento era justificado pela abertura de um precedente para que a comunidade protestante pudesse solicitar um serviço funerário exclusivo para seus membros.

É importante destacar que, segundo o contrato de Joaquim Marcelino estabelecido com o governo provincial, sua função era levar os cadáveres até o cemitério da Consolação, sendo possível entender até a entrada, e não até o local exato do túmulo. A partir de então é possível apreender uma alteração na forma de cuidar dos mortos, pois, nessa questão, não se tratava mais da existência de um conjunto de ritos fúnebres estabelecidos para preparar o morto em sua jornada ao além, mas de uma relação impessoal e contratual. As funções do condutor de cadáveres estavam postas por determinada legislação, corroborando um conflito entre os clientes, a família do morto, seus ideais de sepultamento e a reclamação de seus direitos – uma vez que tinham pagado caro pelo serviço do empresário e suas funções. Nesses termos, o cadáver deixava de ser um “alguém” e tinha sua identidade esvaziada, tornando-se um “objeto” circunscrito à relação entre comerciante e clientes, nos parâmetros de um contrato. Norbert Elias (2001, p. 37) observou que, paulatinamente:

O afastamento dos vivos em relação aos moribundos e o silêncio que gradualmente os envolve continuam depois que chega o fim. Isso pode ser visto, por exemplo, no tratamento dos cadáveres e no cuidado com as sepulturas. As duas atividades saíram das mãos da família, parentes e amigos e passaram para especialistas remunerados.

Durante o século XIX houve o avanço de um discurso médico/higiênico baseado na teoria dos miasmas, segundo a qual pessoas adoeciam em razão de um conjunto de odores fétidos provenientes de matéria orgânica em putrefacção nos solos e lençóis freáticos contaminados. Claudia Rodrigues (2011, p. 158) aponta que, no início do Império, o corpo morto era associado ao sagrado, mas a partir de meados do século XIX tal crença sofreu transformações, “com a emergência do saber médico e com a progressiva laicização e secularização da sociedade que introduziram novas concepções sobre o corpo morto”. Reis (1991, p. 247) explica que os médicos passaram a considerar que a “decomposição de cadáveres produzia gases que poluíam o ar, contaminavam os vivos, causavam doenças e epidemias. Os mortos representavam um sério problema à saúde pública”. Conforme explicava Corbin (1987, p. 15): “O olfato antecipa a ameaça, discerne a distância, a podridão nociva e a presença do miasma. Ele assume a repulsa



de tudo o que é perecível. A promoção do ar assegura a promoção do sentido privilegiado da vigilância inquieta”. Portanto, para evitar as doenças era necessário evitar agentes e costumes considerados nocivos, como o enterro dentro das igrejas, consideradas locais abafados e com pouca ventilação, e evitar os “odores” da morte. Segundo esse prisma, foram respaldados discursos para a construção de cemitérios em locais distantes e arejados, com um afastamento seguro entre vivos e mortos.

A distância do cemitério dava margem para o desenvolvimento do transporte fúnebre. Além da fragmentação dos ritos, como indicado por Philippe Ariès (2014), houve a divisão das atividades ligadas à morte: de um lado, a Igreja e seus cuidados; de outro, administradores de cemitérios, coveiros, empresários do ramo fúnebre, médicos que verificam as causas da morte.

No dia seguinte à reclamação da comitiva fúnebre de Júlio Frank, e atento às críticas, Joaquim Marcellino encaminhou um ofício à Câmara, junto com a cópia da carta enviada ao jornal:

Não desejando que se reproduzam queixas contra o serviço funerário, como se vê do Correio Paulistano de hoje, em que tão injustamente fui pela primeira vez agredido; julguei de meu dever pedir providências a vv. ss. em ordem de fazer com que o caminho que conduz ao portão do cemitério protestante, se preste ao trânsito de carros, sendo esta dificuldade física o que produziu a queixa que se encontra no dito jornal, visto que o cocheiro que conduziu o cadáver de Christiano Frank não tinha um meio qualquer pelo qual pudesse fazer com que o carro fúnebre chegasse junto ao portão do cemitério de que se trata. Espero, pois da solicitude de vv. ss. que esta dificuldade seja removida. S. Paulo, 9 de Maio de 1862.<sup>10</sup>

Disposto a esclarecer os fatos, no ofício encaminhado aos vereadores o empresário solicitava a liberação do caminho até o Cemitério dos Protestantes para o veículo que transportava os corpos. No fim do mesmo mês também foi encaminhado à edilidade um abaixo-assinado com 42 assinaturas, encabeçada por Carlos Rath, que reclamava das condições do espaço e das dificuldades de conduzir os cadáveres até o Cemitério Protestante quando chovia, corroborando as afirmações do empresário Joaquim Marcellino (Magalhães, n.d., p. 42). Tais descrições evidenciavam a precariedade de acesso, cobrando dos vereadores uma solução que permitiria aos carros do serviço funerário chegar ao interior do cemitério: recobrir as ruas ao seu redor com pedregulhos.<sup>11</sup>

Anos antes, em 1859, um vereador solicitou que se cercasse com taipas a área protestante do Consolação, justificando: “Não podendo ser inumados dentro do cemitério da Consolação os cadáveres dos protestantes, e não sendo decente que o sejam em campo aberto, em lugares que podem servir de pasto aos animais”.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Idem. Ed. 1802, p. 4, 10 mai. 1862

<sup>11</sup> CMCMSp. Biblioteca: Atas e Anais da Câmara Municipal de São Paulo, 1862, p. 82, vol. XLVIII (48), 1945.

<sup>12</sup> Idem, 1859, p. 41, vol. XLV (45), 1941.



É importante destacar que o projeto e a execução do Cemitério da Consolação foram realizados pelo engenheiro dr. Carlos Rath. Destaque-se que o próprio Rath era protestante e, para ele, talvez tenha sido mais que necessário incluir em sua planta um “cemitério protestante”. Observa-se que, conforme apresentado nos estudos de C. Rodrigues (2008, p. 31), as necrópoles públicas eram uma jurisdição da Igreja Católica, e os não praticantes dessa religião contavam com a delimitação de espaços nos cemitérios católicos para sepultar seus mortos. Pagoto (2004, p. 66) afirma que, ao longo do século XIX, a população não-católica, em especial protestantes, na cidade de São Paulo era relevante, sendo que por muito tempo esses indivíduos eram enterrados no Cemitério dos Aflitos. A questão foi momentaneamente resolvida apenas em 1851, quando foi construído um cemitério não-católico (o Cemitério dos Protestantes), em um terreno próximo ao Convento das Recolhidas da Luz, na região da atual Avenida Tiradentes. Essa necrópole continuou a funcionar inclusive após a inauguração do Consolação, pois os primeiros registros do novo cemitério protestante remontam ao ano de 1862 (Magalhães, n.d., p. 17-22). Apenas após a Proclamação da República, em 1889, e a secularização dos cemitérios, no ano seguinte, os impasses que envolviam o sepultamento dos não-católicos e a Igreja Católica – que até o fim do Império teve os cemitérios sob sua jurisdição – passaram a caminhar para uma resolução (Rodrigues, 2008, p. 35).

## A concorrência ao empresário monopolista

Na sessão de 10 de fevereiro de 1870 foi lido na Câmara Municipal um ofício em que o chefe de polícia interino da capital, Vicente Ferreira da Silva Bueno, remetia:

três artigos de Posturas sobre alguns proprietários de cocheiras que usurpam o direito e o privilégio de Joaquim Marcelino da Silva acerca do transporte dos Cadáveres em seus carros ao Cemitério público, cujo privilégio lhe foi concedido pela Lei Provincial n.º 28, de 28 de Abril de 1856, e oferece ditas posturas como garantia daquele privilégio pedindo que a Câmara as adote e solicite sua aprovação definitiva da Assembleia Legislativa Provincial. A Comissão Permanente.<sup>13</sup>

Por sua vez, a Comissão Permanente da Câmara, demonstrando desinteresse, entendeu que não era de sua alçada tratar, por posturas municipais, a exclusividade do contrato de Joaquim Marcellino. Para o órgão, uma vez que o acordo fora celebrado entre o empresário e o governo provincial, a este cabiam as providências. Assim, segundo o comunicado, a Câmara não poderia quebrar ou interferir na hierarquia dos poderes estabelecidos. Portanto, a questão levantada pelo chefe interino deveria ser tratada diretamente pela Assembleia Legislativa. A situação ficou alguns meses sem solução, até que o governo publicou a Lei nº 101, de 30 de abril de 1870, que aplicava multas aos proprietários de carros e cocheiros que desrespeitassem a exclusividade do contrato de Marcellino.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Idem, 1870, p. 17, vol. LVI (56), 1947.

<sup>14</sup> AHALSP. Império. Legislação. Lei n. 101 de 30 de abril de 1870.



O fato é que, nesse período, a loja do empresário não era a única a oferecer serviços fúnebres e funerários. Desde 1868, o Diário de S. Paulo publicava anúncios da Loja do Silvado, que vendia caixões e fazia armações fúnebres.

Armação fúnebre e caixões: Na Loja do Silvado, rua do Carmo n. 61 vendeu-se caixões para adultos, a preços de 16\$000 réis a 400\$000 réis sendo este forrado de cetim branco, coberto de damasco preto, bordado a ouro, guarnecido de finíssimo galão, e com asas douradas, o que há de melhor; e para anjinhos, de 8\$000 réis à 40\$000 réis. Na mesma casa aluga-se armação fúnebre, e encarrega-se de mandar armar.<sup>15</sup>

Essa nova loja oferecia caixões e a armação para os velórios. A armação, segundo o Dicionário da Língua Portuguesa, consistia em “tudo que serve como adorno e ornato a casas e templos como como cortinas, fanetas, placas e trumoes”.<sup>16</sup> Reis (1991, p. 238) explica que “armar casas e igrejas queria dizer decorar esses recintos com panos cortinados e construir catafalcos de madeira também cobertos por panos fúnebres”. Porém Silvado ampliou seus serviços e passou a conduzir cadáveres até o cemitério. Em anúncios desse empresário publicados no Diário de S. Paulo no mês fevereiro de 1870 é dito que a funerária estava funcionando havia dois anos e esclarecia-se que ela enfrentava a concorrência com o apoio de seus clientes, buscando, ao contrário de Joaquim Marcellino, lucros “moderados”.<sup>17</sup> O contrato de Joaquim Marcellino, celebrado em 1º de abril de 1856 e com vigência de 15 anos, teria seu encerramento em abril de 1871. Quanto mais próximo do fim do contrato, mais frágil parecia ser a exclusividade do serviço de transporte funerário. Ainda em 1868, o italiano Severino Donato, ligado à atividade de transporte de carros de passeio na região da Sé, questionou a Assembleia Legislativa Provincial sobre a legalidade do privilégio fúnebre dado a Joaquim Marcellino em 1858, dizendo que este violava o art. 179, nos incisos 16 e 26, da Constituição de 1824.<sup>18</sup> Em 1870, Silvado fez um requerimento à Assembleia Provincial solicitando realizar a atividade de condução de cadáveres ao cemitério do município, afirmando que a dita lei de 1856 “tolhia seus direitos e liberdade industrial”.<sup>19</sup>

Havia uma grande expectativa acerca do fim desse contrato, como é possível constatar em notícia publicada no Diário de S. Paulo, sem assinatura, em 25 de março de 1871:

Aos srs. deputados provinciais  
No mês de abril próximo, finda-se o privilégio concedido pela lei nº  
28, de abril de 1856, a Joaquim Marcellino da Silva, para condução dos

<sup>15</sup> BN-HDB. *Diário de S. Paulo*, São Paulo. Ano III, n. 851, p. 3, 21 jun. 1868.

<sup>16</sup> Silva, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. 1. ed. Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCCLXXXIX [1789]. 2v.: v. 1: xxii, 752 p.; v. 2: 541 p. v. 1, p. 180

<sup>17</sup> HDB. *Diário de S. Paulo*, São Paulo. Ano. V, n. 1326, p. 4, 10 fev. 1870.

<sup>18</sup> Idem. N. CJ68.024. Pedido de privilégio para uso de carros fúnebres para o transporte de corpos para o cemitério, 1868.

<sup>19</sup> AHALSP. Império. Documento Histórico. N. CJ70.015. Autorização para estabelecer empresa de veículos de condução de cadáveres, 1870.



cadáveres da capital ao Cemitério da Consolação.

Três requerimentos foram apresentados à digna Assembleia: um de Joaquim Marcellino, outro de João Wiss e o terceiro do tenente João dos Santos da Silva, por Silvado, pedindo o primeiro a continuação do privilégio, por mais 12 anos, com os preços antigos, e os outros numa simples autorização para terem carros fúnebres, por preços muito inferiores – trinta a quarenta por cento menos do que o primeiro.<sup>20</sup>

Ao contrário de Marcellino e de Silvado, que possuíam empresas funerárias, o suíço João Wiss promovia viagens de trolleys entre São Paulo e Sorocaba, sendo proprietário de uma fábrica de carruagens na Rua Riachuelo, nº 3, cuja posse foi posteriormente transferida a João Hinze. A notícia era categórica ao afirmar que os serviços de Joaquim Marcellino eram caros, beneficiando os demais concorrentes, que primeiramente não queriam a exclusividade, mas apenas a autorização para ter carros fúnebres e ainda com preços inferiores.

O Almanak da Província de São Paulo de 1873 apresenta tanto Joaquim Marcellino da Silva como Silvado como proprietários de empresas funerárias.<sup>21</sup> O contrato de Joaquim Marcellino ainda teve uma sobrevida, porém ele continuou a sofrer concorrência e sua relação com a edilidade passou a ser cada vez mais tensa. Em março de 1873, o governo remeteu à Câmara Municipal um requerimento de Joaquim Marcellino solicitando a prorrogação de seu contrato pelo período de dez anos. O órgão deveria apresentar sua opinião sobre o pedido, mas em abril o presidente da casa, Ernesto Mariano da Silva Ramos, informou que essa apreciação não era mais necessária, uma vez que a Assembleia, sem esperar uma resposta, já havia deliberado sobre o assunto. Ciente da situação, o vereador Portilho insistiu que, mesmo já decidida a continuidade do contrato, a Câmara Municipal deveria registrar em ata sua posição, o que não foi aceito por voto de desempate. Tal situação mostra que, mesmo com consulta ao município, a Assembleia tomava suas decisões de modo autônomo, desconsiderando o parecer dos vereadores, um cenário fértil para conflitos entre os poderes local e estadual. Além do privilégio fúnebre, o empresário pediu a renovação por dez anos do arrendamento do Barracão do Carmo, o que foi aprovado pelo governo provincial, ao valor de 420\$000 anuais. A decisão foi informada à Câmara por ofício datado de 12 de agosto.

Em 10 de julho 1873, o procurador da Câmara informou que Joaquim Marcellino estava devendo 100\$000 em impostos sobre os carros funerários, referentes ao ano anterior (1872). O empresário alegou ser injusta a cobrança, pois, uma vez que ele tinha o privilégio dos serviços funerários, também assumia o traslado gratuito de muitos pobres e esperava que a Câmara aguardasse uma resolução do governo. Tal afirmação gerou descontentamento entre os vereadores. Após análises, em 1874 a Câmara deliberou que o fato de Marcellino possuir um contrato para o transporte funerário não o isentava do pagamento de impostos; e ressaltou que o referido contrato se encerrara em 15 de agosto do ano anterior (1873). Apesar do requerimento de Joaquim Marcellino da Silva para a renovação do serviço de transporte funerário por dez anos, ela não se estendeu por todo esse tempo e provavelmente ocorreu

<sup>20</sup> BN-HDB. *Diário de S. Paulo*, São Paulo. Ano VI, n. 1650, p. 3, 25 mar. 1871.

<sup>21</sup> LUNÉ, A. J. B. de; FONSECA, P. D. (1873). *Almanak da Província de São Paulo para 1873*. São Paulo: Typ. Americana.



de modo precário, tendo o acordo sido encerrado definitivamente em 1876. Em seu estudo, Guedes (1986, p. 89) levantou a possibilidade de o contrato de Marcellino ter, de fato, a duração de 20 anos, devido à falta de empresa que oferecesse condições mais favoráveis. Silvado, que durante anos desobedeceu ao monopólio e estabeleceu uma empresa fúnebre, não foi citado nas atas da Câmara Municipal como um concorrente para o transporte funerário.

## **A Santa Casa de Misericórdia e o serviço funerário**

No ano de 1876, foi tomada uma decisão sobre o serviço funerário. Na 15ª Sessão Ordinária da Assembleia Legislativa, no dia 25 de fevereiro, foi lido um requerimento da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo pedindo para si o privilégio de operar as atividades fúnebres na cidade.

O tema foi encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia, que, em 13 de março de 1876, aceitou o pedido e apresentou o Projeto de Lei nº 111: “[...] considerando os relevantes e notórios serviços que esta pia instituição tem prestado à população desta cidade; considerando que as vantagens resultantes do deferimento da representação, redundarão em benefício dos habitantes indigentes da capital e de outros, e em geral de seus moradores”.<sup>22</sup>

Já na apresentação de um primeiro parecer sobre a decisão é possível notar a relevância do caráter “pio” da instituição (religiosa e de caridade), dando a entender que por tal motivo não haveria risco de abusos no valor das taxas nem de negligência em relação aos pobres. A minuta da lei informava que a concessão seria de 20 anos, com revisão a cada cinco anos das taxas cobradas pelo serviço e, em caso de epidemia, os valores da tabela seriam reduzidos a um quinto. O projeto deveria passar por três rodadas de discussões, antes de ser submetido ao voto dos deputados. A primeira delas ocorreu em 23 de março do mesmo ano, sob intenso embate de ideias entre os deputados Salvador José Corrêa Coelho, Francisco Antônio Dutra Rodrigues e Paulo Delfino da Fonseca. Os três apresentaram ao presidente da Assembleia, o barão de Piratininga (Antônio Joaquim da Rosa), sua posição sobre o serviço funerário e seus entendimentos sobre a questão da morte. As discussões iniciadas em 1876 corroboram a hipótese de que a renovação do contrato de Joaquim Marcellino Silva existiu apenas entre o período de 1871 e 1876.

A discussão teve início quando o deputado Corrêa se posicionou a favor do projeto que concedia privilégio à Santa Casa de Misericórdia da capital, justificando que esse serviço tinha sido vexatório aos munícipes, quando oferecido por particulares. Tal opinião desagradou ao deputado Delfino, categoricamente contrário à decisão. Corrêa afirmou que as queixas eram gerais, enquanto Dutra o ironizou, observando que as críticas chegavam até Mogi das Cruzes. A menção à cidade na qual Corrêa vivia insinuava um desconhecimento deste sobre os problemas da capital. Em resposta, o deputado retrucou:

As empresas funerárias devem estar ligadas a estabelecimento pio, como é a Casa de Misericórdia; porque alguns lucros que haja serão convertidos em benefício daqueles que necessitam do seu auxílio.

<sup>22</sup> AHALSP. Império. Anais da Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo, 1876.

E este estabelecimento tem um fim meramente humanitário, que é proteger a pobreza desvalida no último quartel de sua existência.<sup>23</sup>

A voz do político e advogado Salvador José Corrêa Coelho também incorporava seu alinhamento religioso. Em sua afirmação, um empresário que ousasse dominar tal atividade iria impor uma exploração econômica diante da desgraça alheia. Para evitar esse problema, ele argumentava que o serviço fúnebre deveria estar vinculado à caridade, representada pela Santa Casa de Misericórdia, que não teria como principal objetivo o lucro, mas o auxílio aos necessitados, sua vocação natural. Contudo, vale destacar, conforme apresentado por Renato Franco (2011, p. 5) a Misericórdia “era uma irmandade feita por leigos e para leigos, independente portanto, da influência eclesiástica em sua constituição e cotidiano”.

Boa parte dos deputados envolvidos nesse debate era integrante da irmandade em questão, razão de seu interesse direto em capitalizar recursos para a instituição e, assim, beneficiá-la. Havia, portanto, uma harmonização de propósitos, uma vez que eles entendiam que o serviço funerário era um negócio. No entanto, por sua especificidade, a execução da atividade e seu lucro deveriam estar alinhados à caridade.

Ao descrever a empresa funerária que prestava serviços na capital, o deputado Corrêa fez a seguinte descrição:

que aquela empresa vexa com preços excessivos à família desolada, que, depois de ter perdido um de seus membros, mergulhada em completa tristeza, ainda vem sobre ela pesar o dispêndio, exagerado, que causa ruína a sua fortuna!<sup>24</sup>

Ainda como forma de convencer os outros deputados, especialmente Paulo Delfino:

– Na Vila de São José do Paraitinga, a epidemia de varíola assolou a classe desvalida daquele lugar. Desapareceu uma família inteira: a do finado Antônio José Prado. Morreu ele, morreu a mulher e morrerão todos os membros da família, exceto uma menina.

O sr. Coronel P. Machado sabe disto.

O único varão que existia dessa família estava nesta capital, que também sofreu o golpe da epidemia aqui reinante.

Nota-se que a família Prado era apenas remediada; não era rica. Chama-se Leopoldo José do Prado esse moço.

Sabe v. Exc.<sup>a</sup> conta que mandaram para ser paga pelo inventário e partilha dos bens do pai? Perto de 1:000\$000, com a pompa do enterro de Leopoldo!

Pois é possível que fosse enterrado com pompa este varioloso?! Quem o acompanhou?<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Idem, p. 300.

<sup>24</sup> Idem.

<sup>25</sup> Idem.



Nessa história, com ares de parábola, Corrêa buscou apresentar a desventura da família Prado<sup>26</sup> e demonstrar como o empresário particular da morte tentara tirar o máximo proveito dos custos do serviço. Apesar do relato, o deputado Delfino ainda não ficou convencido, porém Joaquim José Vieira de Carvalho concordou com os argumentos de Corrêa. Após a votação, o projeto foi aprovado em primeira discussão.

Na discussão, o “empresário da morte” foi considerado ganancioso e mesquinho e, segundo alguns deputados, tiraria proveito da população. No entanto, em nenhum momento os legisladores questionaram o fato de a atuação de Marcellino ter sido concedida, normatizada e tabelada por lei provincial. As taxas cobradas pelo empresário eram fixas, não o impedindo de tentar obter lucro oferecendo adornos e itens extras em seu serviço. Nesse sentido, o ônus da atividade não recaía sobre a Assembleia nem suas leis, mas sobre o indivíduo que aceitava se submeter a esse serviço. A questão não era trabalhar com a morte, mas lucrar sobre ela. A atividade do transporte funerário é necessária à população, porém tem a peculiaridade do posicionamento do trato com a morte numa condição de fronteira; trata-se de uma área que naturalmente poderia incrementar o comércio municipal ou é assistencial? Seria uma tarefa profana ou sagrada? Sendo profana, a livre concorrência seria permitida; se sagrada, de alguma forma, ainda que adequada aos novos tempos, deveria integrar o âmbito religioso.

Segundo Flavio Saes (2004, p. 218), nessa época “o comércio adquiria certo vulto na capital. Além de alguns atacadistas, registrava-se um grande número de lojas de varejo”. Nessa efervescência, não é de duvidar que muitos comerciantes e empresários tivessem um interesse direto no rompimento do contrato fúnebre para explorar o serviço.

Nesse debate, outro fator interessante consiste no silêncio sobre outros empresários que comercializavam a atividade fúnebre, como Silvado. Logo, seria mesquinho apenas o empresário monopolista, ou seriam todos os que atuavam nessa área? Ao não questionarem tal situação, enfrentada continuamente por Marcellino ao longo do período de privilégio, é possível observar certa complacência dos poderes públicos perante o descumprimento da lei e a aceitação de uma concorrência ilegal como a de Silvado, devido aos valores considerados altos pelo serviço e, sobretudo, à existência de uma instituição que iria realizar a atividade com dignidade: a Misericórdia.

A segunda discussão do Projeto 111 teve início em 24 de março e tratou de uma alteração do art. 1º:

Fica o governo autorizado a conceder privilégio por 20 anos a Santa Casa de Misericórdia desta capital, para estabelecer o serviço dos enterramentos, incluindo-se nela veículos para condução de cadáveres, caixões, armação e mais objetos próprios das salas mortuárias.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> O *Almanak da Província de São Paulo*, de 1873, cita Antônio José do Prado como sendo vereador do município de “São José do Paraitinga”. In: LUNÉ, A. J. B. de; FONSECA, P. D. (1873), p. 169.

<sup>27</sup> AHALSP. Império. Anais da Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo, 1876, p. 311

Contudo, F. Abranches havia proposto alterar o início da frase do art. 1º, que se referia à Santa Casa com o acréscimo “com quem melhores vantagens oferecer”. O deputado Corrêa mais uma vez colocou-se contra a alteração, afirmando que:

como o último orador, declaro-me contra a emenda apresentada pelo nobre deputado residente em Guaratinguetá, e assim procedo porque não se trata de uma especulação comercial e, por conseguinte, de um recurso de ganância!<sup>28</sup>

O deputado Carvalho emendou, dizendo que “entendia que se tratava de uma questão pública”, enquanto Corrêa prosseguiu em seu raciocínio:

As empresas funerárias, embora deem algum lucro aos empresários, todavia são obras pias, e que devem, por conseguinte, estar debaixo da direção de um estabelecimento igualmente pio, ou seja a Santa Casa de Misericórdia.<sup>29</sup>

Nesse sentido, fica expressa uma ambiguidade na fala de Corrêa: a Santa Casa de Misericórdia não poderia concorrer com outros grupos por ser muito pobre, ao mesmo tempo em que essa condição era a sua justificativa para favorecê-la e, assim, obter algum lucro. Por ser uma entidade religiosa, as obrigações da Santa Casa estavam situadas no âmbito da jurisdição do sagrado. Portanto, o serviço funerário lhe era natural. Em contrapartida, para o deputado, os empresários ligados ao mundo profano, muito longe da caridade, transformavam a morte em um negócio cujo objetivo não era “socorrer”, mas ter vantagem financeira. Na instância empresarial, o tratamento dispensado ao morto era dessacralizado e contratual, sendo este o “objeto” do qual desenvolve o serviço; o tratamento ao cadáver era norteado pelo poder aquisitivo e de negociação de seus representantes.

Nessa época, a Província de São Paulo passava por um grande fervor econômico e social, com a criação da malha ferroviária e a expansão da economia cafeeira, que atraía mão de obra para a região (Queiroz, 2004, p. 20-21). Após 1850, em função das políticas imigratórias articuladas pelo poder público para atender às necessidades de mão de obra no país e extinguir a escravidão, um grande volume de pessoas chegou a São Paulo. Entre 1827 e 1886, a região de São Paulo recebeu 53.517 estrangeiros, que se instalavam inicialmente nas precárias hospedarias das áreas portuárias (Moura & Paiva, 2008, p. 15). Em 1850, a cidade tinha cerca de 31.500 habitantes; em 1910 já contabilizava 375 mil, tendo recebido nos 20 anos anteriores quase 1 milhão de imigrantes. Entretanto, a reboque dessa expansão, aumentaram as epidemias. Segundo Luís Camargo (2007, p. 276), as mortes por febres saltaram de 53, no início de 1860, para 244, em 1890. Surto de varíola acometiam a população com frequência, em especial ao longo das décadas de 60 e 70 do século em questão.

<sup>28</sup> Idem, p. 311

<sup>29</sup> Idem.



Ao finalizar o debate, sem grande contestação dos outros deputados, Corrêa sustentou:

Sem dúvida. E depois devemos nos lembrar de que a população na capital de São Paulo tem tido, nos últimos tempos, um crescimento tal que torna-se necessário a Santa Casa de Misericórdia seja colocada também em um pé que possa sustentar a imensidade de desvalidos que dela socorrem-se; além disso, temos a imigração de colonos, que, à vista da facilidade de transporte pelas estradas de ferro, afluem para a capital, onde muitos necessitam de apoio e de abrigo.<sup>30</sup>

Nessa fala, diferentemente das anteriores, Corrêa distanciou-se do discurso da caridade cristã, apresentando fatores referentes à expansão da capital paulista: a imigração e o aumento da população e da circulação graças às linhas férreas. Esses motivos tinham desencadeado a necessidade do crescimento proporcional da Santa Casa de Misericórdia, segundo o parlamentar. Em seu intuito de beneficiar e contemplar a instituição, nesse especial caso, a renda/lucro da exploração do serviço fúnebre se reverteria em benefícios às obras pias. Os deputados Abranches e A. dos Santos logo concordaram com Corrêa, especialmente com sua última colocação, na qual ele, sentido ter vencido o debate, insistiu:

– Agora, Sr. Presidente, quer V. Exc.<sup>a</sup>. ouvir minha opinião a este respeito? Vou respondê-la. Não julgo moral que estas empresas pertençam a particulares, porque é triste lucrarem e enriquecerem à custa das lágrimas de famílias consternadas.<sup>31</sup>

Tal opinião foi rebatida por Abranches, e um novo embate teve início:

Sr. Abranches – Mas quem é que faz isso?

Sr. Corrêa – Qualquer particular. Por isso digo, não considero honesto.

Sr. Abranches – A doutrina do nobre deputado é contra a liberdade de comercio.

Sr. Corrêa – Isto está fora do comercio, pode ser considerado uma espécie de coisa sagrada...

Sr. Abranches – O nobre deputado está enganado, é um verdadeiro comercio.<sup>32</sup>

A evidente exaltação de Corrêa indica a presença de uma questão latente em seu discurso: ele se opunha aos custos da morte, cobrados de modo abusivo pelo particular do serviço funerário, defendendo certos valores articulados a um ideal cristão e, neste caso em particular, muito distante dos princípios liberais do livre comércio. Ao se utilizar de um discurso emocional, porém, o deputado distanciou a imagem da Santa Casa da questão comercial e, conseqüentemente, do foco na obtenção de lucros com o serviço funerário para incrementar suas receitas, conectando-a a questões pias. Defendeu que as cobranças feitas pela irmandade

<sup>30</sup> Idem.

<sup>31</sup> Idem, p. 312.

<sup>32</sup> Idem.



não eram uma mera operação comercial, mas um importante auxílio filantrópico que se estabeleceria para sustentar as inúmeras obras de caridade promovidas pela Misericórdia.

Suas colocações acabaram por surtir algum efeito, dado que em 30 de março de 1876 o projeto nº 111 foi aprovado. A Santa Casa de Misericórdia pôde, enfim, estabelecer o serviço de enterramentos, por meio da Lei Provincial nº 69, de 2 de abril de 1876, que em seu art. 1 determinava que o privilégio seria por 20 anos e que o serviço de enterramentos seria composto de veículos para a condução de cadáveres, caixões, armações e objetos próprios das salas mortuárias. Já o art. 12 proibia que pessoas ou corporações fornecessem os serviços e itens do privilégio. O art. 14 dizia que a empresa funerária deveria ser montada em até 18 meses.<sup>33</sup>

Tendo os interesses da Santa Casa de Misericórdia sido discutidos por membros que a apoiavam, é possível concluir que o debate legislativo, apesar de sua intensidade em certos momentos, foi apenas protocolar. A Misericórdia voltava a ter destaque sobre a atividade fúnebre, como já o ocorrera no passado. Especialmente no século XVIII, a irmandade era detentora de caixões que transportavam os mortos da cidade (Loureiro, 1977, p. 33; Camargo, 1995, p. 56).

## A atividade funerária nas mãos da Santa Casa?

Conforme estabelecido na lei do dia 17 dezembro de 1879, a Santa Casa assinou contrato com o governo para estabelecer a empresa funerária. Apesar da assinatura, transcorreu quase um ano até que a situação fosse regularizada, em outubro de 1880. Nesse mês, a Misericórdia passou a anunciar nos jornais e divulgar a empresa funerária.<sup>34</sup>

Apesar de ter o privilégio sobre o serviço, a Santa Casa não o administrava diretamente. Na prática, a empresa funerária era comandada por empresários que representavam a instituição. Seus primeiros representantes foram os negociantes Antônio Bento de Paiva Azevedo e Aurélio Joaquim de Souza Fernandes. Com essa ação, muitas das questões pautadas pelos deputados em 1876 perdia sentido. Tal situação não era inédita no país, muito pelo contrário.

Em diversas regiões brasileiras a Misericórdia geria ou atuava nos serviços funerários. Em Belém, desde 1850, a Santa Casa administrava o Cemitério de Nossa Senhora da Soledade e recebia a renda dos enterros no local. Posteriormente administrou o Cemitério de Santa Isabel e, desde 1851, tinha o privilégio sobre o serviço de condução de cadáveres. Em 1890 ficou a cargo da irmandade a empresa de veículos funerários (Silva, E. A., 2005, p. 101; 144-158). Na cidade do Rio de Janeiro, desde 1851 a Misericórdia tinha sob seu domínio a administração dos cemitérios públicos e dos serviços de enterro, válido pelo período de 50 anos (Rodrigues, 1997, p. 128). Diferentemente, em Campos dos Goytacazes, apesar de a edilidade ter considerado a Santa Casa merecedora do privilégio fúnebre em 1856, a questão não prosperou, e a cidade passou a contar com 12 empresas funerárias em meados de 1880 (Franco, 2019, p. 188-94). Em Porto Alegre, a Santa Casa administrava um cemitério público e sem exclusividade, atuava

<sup>33</sup> Idem, p. 325.

<sup>34</sup> BN-HDB. *Jornal da tarde*: Publicação diária. São Paulo. Ano II, ed. 343, p. 3, 19 out. 1880.



no mercado de transporte funerário, além de ser a responsável pela condução de pobres e mendigos (Dillmann, 2013, p. 211-12). Na cidade de São Paulo, o monopólio abrangia o transporte fúnebre e objetos funerários, armação e caixão, não se estendendo à administração de cemitérios.

A concessão da Misericórdia paulistana não intimidou os concorrentes. A empresa funerária de Silvado ainda estava em atuação:

Empresa funerária: A antiga empresa funerária de Benjamim, Silvado e Com. faz público que continua a funcionar, sendo o seu escritório a Rua do Carmo 53 e o seu estabelecimento a mesma rua números 53 e 51. Esta empresa, tendo já sei grande redução nos preços das tabelas de carros e caixões mortuários, a contar de hoje ficam reduzidos a 5% menos do que os da tabela da lei número 69 de 2 de abril de 1876. Na cocheira da empresa, também se acham para alugar, por cômodo preço, ricos coupês para casamentos, lindas caleches, meias ditas, vitórias, landau, faitons.<sup>35</sup>

Pelos anúncios é possível observar a disputa existente no mercado funerário, pois, apesar do monopólio da Misericórdia, determinado pela Lei nº 69, de 1876, Benjamin, Silvado e Cia., eles informavam que seguiam com seu atendimento, oferecendo um desconto de 5% sobre a tabela oficial do serviço.<sup>36</sup> Tal redução de preços sobre os valores tabelados foi denunciada por Glauco Carneiro como prática de dumping – quando uma empresa oferece seus produtos e serviços muito abaixo do preço praticado pelo mercado (Carneiro, 1986, p. 365). Como referido, a funerária de Silvado, existente desde os anos 1860, já havia funcionado desrespeitando o privilégio de Joaquim Marcellino da Silva, o antigo concessionário do serviço funerário paulistano. Após a concessão dos privilégios à Santa Casa, os anúncios de Silvado nos jornais *Correio Paulistano* e *Jornal da Tarde* se estenderam até o fim do ano de 1880. Sobre essa situação, Loureiro (1977, p. 48-49) esclarece:

Esse tipo de associação entre a Irmandade e um particular, no caso Aurélio Joaquim de Souza Fernandes, não deu resultado, talvez pela concorrência da Empresa Benjamin Silvado & Cia., difícil de impedir, apesar das reclamações à Polícia e ao Governo Provincial, que aconselhavam o recurso à Justiça. E o impasse continuou até 1884. Nesse ano, a 18 de dezembro, o Irmão Provedor João Jacinto de Andrade resolveu convocar uma reunião para tratar especificamente do assunto, de vez que a situação tornava-se insustentável.

Não sendo possível evitar concorrência, a solução foi incorporar a funerária de Silvado ao contrato e, assim, usufruir da empresa funerária. Os empresários tiveram de pagar à Santa Casa o valor de 7:900\$000. Em 1885, foi constituída a empresa Fernandes, Azevedo & Comp.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> Idem.

<sup>36</sup> AHALSP. Império. Legislação. Lei provincial n. 69, de 2 de abril de 1876.

<sup>37</sup> BN-HDB. *Correio Paulistano*. São Paulo. Ano XXXII, ed. 8689, p. 3, 9 ago.1885.



Em 1890, Mattos & Cia. informou no Correio Paulistano a compra da empresa funerária Fernandes, Azevedo & Comp. Tal situação demonstra certa rotatividade entre os empresários do ramo.<sup>38</sup> Em 1891, o privilégio da empresa funerária foi foco da Companhia Locomotora Paulista. No ano seguinte, a Misericórdia passou a ter um novo concorrente, a Casa Rodovalho, fazendo com que a irmandade recorresse à Justiça para se proteger da concorrência:

Parecer de comissão: a comissão de justiça é de parecer que atendendo-se os devidos termos a reclamação da Santa Casa de Misericórdia intima-se Rodovalho Júnior & Comp., ah não continuar os referentes ao serviço funerário na capital, isso por considerar:

Que existe um privilégio para aquele serviço concedido a reclamante por lei provincial de 2 de abril de 1874;

Que essa intendência não tem competência para reconhecer ou não a caducidade daquele privilégio concedido por lei provincial;

Que assim sendo ela tem que respeitar o privilégio enquanto este não for declarado inexistente pelo poder judiciário, único competente para reconhecer da questão do privilégio; [...]

São Paulo, 18 de janeiro de 1892 – Álvaro Carvalho – Francisco de Barros.<sup>39</sup>

A notificação não intimidava Rodovalho Junior. Proveniente de família abastada, Antônio Proost Rodovalho Junior era filho do grande empresário paulista Antônio Proost Rodovalho, que administrava inúmeras atividades – inclusive comércio, empresas dos setores de ferrovias, iluminação pública, abastecimento de água e esgoto e construção civil. Além de tais atividades, foi gerente financeiro da Caixa Filial do Banco do Brasil e do Banco Comercial em São Paulo, o que reverberou em ações filantrópicas. Desde 1880 Rodovalho era o tesoureiro da Santa Casa de Misericórdia. Em 1889, com o filho, Rodovalho Junior, e Oscar e Agostinho Schwenk Horta, criou a Casa Rodovalho, fabricante de carros e carroças. A partir de então começaram a atuar no transporte funerário (Vicentini, 2007). Além de possuir grande poder aquisitivo, os Rodovalhos estavam ligados à Misericórdia, conhecendo os caminhos do monopólio fúnebre. Ainda em 1892, um anúncio de destaque foi publicado no jornal Correio Paulistano:

Empresa de Carruagem de Rodovalho Júnior & Comp.

Os proprietários dessa empresa comunicam ao público da capital que já receberam grande parte dos carros fúnebres destinados ao serviço de enterramento de cadáveres, devendo chegar dentro de poucos dias outros coches fúnebres, já despachados no Rio de Janeiro. [...]

Esta empresa achando-se caprichosamente montada, está em condições de bem servir ao público o mais exigente, garantido modicidade em preços e não temendo a concorrência.

O carro destinado à condução de cadáveres indigentes fica à disposição dos hospitais da capital, da polícia e dos pobres, fazendo serviço GRATUITAMENTE.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Idem. Ano XXXVII, ed. 10153, p.3, 11 de jul. 1890.

<sup>39</sup> Idem. Ano XXXVIII, ed. 10603. p. 2, 27 jan. 1892.

<sup>40</sup> Idem. Ano. XXXVIII, ed. 10.604, p. 4, 28 de jan.1892.



Em sua propaganda, os empresários destacam que deixam um carro para atender gratuitamente os indigentes, os pobres e a polícia, expandindo sua ação para atividades específicas da Misericórdia. Em fevereiro de 1892, por conta da polêmica envolvendo a empresa de carruagens da Rodvalho Junior & Cia., o Correio Paulistano promoveu, em sua sessão livre, um debate sobre a constitucionalidade da lei de 2 de abril de 1876. Para tanto, três questões foram levantadas:

- 1º A lei provincial é constitucional?
- 2º A Santa Casa de Misericórdia podia celebrar o contrato?
- 3º Pode ser intentada ação de nulidade do contrato perante o poder judicial?<sup>41</sup>

As respostas para as indagações foram fornecidas pelos advogados José Maria de Sá e Benevides, José Rubino, João da Silva Carrão e Francisco Antônio Dutra Rodrigues. Com base em princípios liberais e citando determinadas leis, todos emitiram parecer semelhante e sem conflitos, alegando que a lei do privilégio da Santa Casa impedira o livre comércio, sendo, portanto, inconstitucional. Eles destacaram ainda que, por ser uma corporação de mão morta (beneficente e de caráter permanente), a Misericórdia não poderia celebrar esse contrato com a província. Apesar de contar com algumas ressalvas, todos os debatedores entenderam que era possível anular a lei de 1876. Assim, a discussão promovida pelo jornal era unilateral, defendendo o ponto de vista dos empresários que quebravam a exclusividade de contrato da irmandade. Dutra Rodrigues sintetizou a visão dos debatedores:

Não há dúvida alguma que a Santa Casa de Misericórdia, prestando serviço de que se trata, serve de Medianeira aos que necessitam conduzir cadáveres aos cemitérios e especula com isso com esse serviço, podendo ganhar mais ou menos conforme o custo dos materiais que entregar e economia que fizeram. Além, pois de não terem as casas de misericórdia faculdade de direito civil para praticar atos da natureza dos contratados, o que importa nulidade do contrato de pleno direito, deve haver no caso de que trata de outra incapacidade de contrato especial e venha ter que naturalmente o compromisso da Misericórdia não tratará do assunto pelo que jamais poderá ela exercitar nele a sua atividade, e, pois é ou compromisso devidamente aprovada pelos poderes eclesiásticos e civil a regra de ação e princípio de constituição de tais corporações.<sup>42</sup>

Diferentemente do que ocorrera em 1876, quando os deputados da Assembleia Provincial buscaram beneficiar a Misericórdia sob o argumento de seu caráter pio, Dutra Rodrigues defendia que, justamente por se tratar de uma instituição de caridade, a instituição não deveria se envolver em questões comerciais; e mais: que ela estava especulando com a exclusividade sobre o serviço. Por ser a Santa Casa medianeira em diversas atividades

<sup>41</sup> Idem. Ano. XXXVIII, ed. 10613, p. 1, 9 fev. 1892.

<sup>42</sup> Idem.

filantrópicas não oferecidas diretamente pelo município – como os hospitais dos Pobres e dos Lázarus e a Casa dos Expostos –, naquele momento era interessante ao poder público manter certos privilégios para a irmandade, apesar dos eventuais debates sobre a legalidade do monopólio fúnebre que ocorria no jornal *Correio Paulistano*.

Em 1894, algumas críticas foram publicadas, demonstrando que, ainda que fosse uma instituição beneficente, a Santa Casa não deixara de buscar lucros com a empresa funerária:

Pode dizer-se que a morte é atualmente mais cara do que a vida.

Paga-se hoje por um modesto enterro de segunda classe, um coche pouco limpo, com uns lacaios não amanhados – de roupas sujas e gastas – mais do dobro do que se pagava não há muito tempo o tempo de primeira classe.

Nenhuma razão pode justificar um acréscimo tão exagerado, a não ser um monopólio concedido a uma única empresa para o serviço que só o público paga.

Sem concorrência não pode haver estímulo.<sup>43</sup>

A despeito das críticas, o contrato com a Misericórdia teria prazo de encerramento apenas no ano de 1899, pois, apesar de a lei de seu privilégio ter sido publicada em 1876, o contrato do serviço de transporte funerário foi firmado somente em dezembro de 1879. Outras empresas de prestação de serviços funerários seguiram oferecendo a atividade, provocando uma reação da Irmandade da Misericórdia:

Privilégio para enterramentos: A Santa Casa de Misericórdia desta capital, baseada em ato do governo do Estado, declarando que o prazo do contrato que concedeu aquela pia instituição Privilégio para o serviço funerário, só em dezembro de 1899. Obteve também do Doutor Juiz de Direito da 1ª vara, mandado de apreensão contra as casas Magalhães & Comp. e Ferrete e Comp., que exerciam a indústria privilegiada por aquele contrato com o governo.<sup>44</sup>

Em 5 de outubro de 1899, a Santa Casa solicitou à Câmara Municipal a renovação de seu contrato. A resposta com o parecer nº 81:

Comissão de Justiça entende que a livre concorrência deve ser o sistema mantido pelo poder municipal em todos os serviços. Esta é a regra que mais se conforma com o atual regimento, que condena em absoluto, o monopólio. O serviço funerário, como exploração mercantil não tem motivos para ser privilegiado, e a irmandade da Santa Casa de Misericórdia não pode; pela índole da instituição, negociar. Como serviço de piedade cristã também não se justifica o pedido, porque, como é notório, a irmandade suplicante, não tem feito o serviço funerário por si e sim por contrato que lhe produz lucros, e dá lugar a fazer-se do serviço verdadeira exploração mercantil privilegiada, motivando queixas pela carestia ou elevados preços de tudo.

<sup>43</sup> BN-HDB. *O Commercio de São Paulo*, São Paulo. Ano II, ed. 338, p. 1. 20 abr. de 1894.

<sup>44</sup> HDB. *Correio Paulistano*, São Paulo. Ano XLIII, ed. 12171, p. 1. 24 abr. 1897

Acresce ainda que, na execução da cláusula de serviço a polícia e a pobreza, o privilégio em vigor se executou em tais condições, que a polícia tem, hoje, carros, pessoal e utensílios seus para esse serviço que, nos termos da concessão que se quer renovar, deve ser prestado pelo concessionário.

Mas a Comissão pensa também que, na atualidade, a livre concorrência no serviço funerário não se realizará melhorando-o, porque são precárias as condições do comércio, e demanda de grandes gastos a instalação de serviço igual ou superior ao existente que, sabem todos, mantem-se com dificuldade. Nestas condições o regimento da livre concorrência pode privar a Capital de um serviço como o atual, sem vantagens para o município.

E por isso, a Comissão de parecer, que, se conceda a prorrogação pedida pela Santa Casa de Misericórdia pelo prazo de 10 anos. Revendo-se as tabelas de preços e estatuinto-se a mais rigorosa fiscalização sobre a sua execução, cominando-se a pena de – caducidade – [...].<sup>45</sup>

Esse posicionamento dos vereadores demonstra que velhas questões emergiram em seu discurso, como o fato de uma instituição pia lucrar com esse serviço e de tal contrato afrontar a livre concorrência. Assim, o caráter de exploração mercantil de uma empresa funerária foi evidenciado. O acordo que a Santa Casa firmava com certos empresários, longe da caridade prometida, fornecia lucros. O serviço era caro e o atendimento aos pobres e à polícia, precário. No entanto, a certa altura do parecer, o discurso mudou. Foi ponderado que não era com a concorrência que o serviço teria melhorias, pois tratava-se de uma atividade cara e que se mantinha com dificuldades, logo os fins justificariam os meios. Apesar de o contrato da Santa Casa ter sido renovado pela Lei Municipal n. 461, de 17 de abril de 1900, os privilégios foram mais contidos. Houve uma limitação do período de concessão para dez anos; o serviço agora ficava apenas limitado ao fornecimento de caixão e ao transporte funerário; e o fornecimento de objetos funerários para a armação fúnebre ficava sujeito apenas à licença e ao pagamento de taxas à prefeitura.<sup>46</sup>

## Considerações finais

O início do monopólio fúnebre na cidade de São Paulo, inaugurado pelo contrato de Joaquim Marcelino da Silva foi justificado pela grande distância do Cemitério da Consolação. No entanto, o contrato gerou dúvidas e polêmicas em vários setores da sociedade paulistana. Para as irmandades, esse acordo estava interligado à construção do cemitério público e à proibição de enterros nas igrejas e, portanto, a uma diminuição em sua relevância na participação do enterro de seus membros. A Santa Casa de Misericórdia sentiu-se pressionada pelas taxas do transporte funerário e foi uma das primeiras a fazer ponderações sobre o serviço, ao questionar o pagamento de tarifas para o transporte de pobres que morriam em seu hospital.

<sup>45</sup> CMCMSp. Biblioteca: Atas e Anais da Câmara Municipal de São Paulo, 1899, v. LXXXIV (84), p. 487-488, 1901

<sup>46</sup> CMCMSp. Biblioteca: Atas e Anais da Câmara Municipal de São Paulo, Leis. Lei municipal n. 461 de 17 de abril de 1900. Autoriza o Prefeito a contratar, mediante concorrência pública, o serviço de enterramento de cadáveres nesta Cidade e município. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L461.pdf>. Acesso em: 31 nov. 2021



Questões consideradas como não cumprimento de contrato também foram levantadas por alguns protestantes. Nos debates da Assembleia Provincial de 1876, a existência do monopólio provocou divergências entre os políticos. Tais situações apontam um dos aspectos do contrato de privilégio funerário de Silva, pelo qual ainda era permitido que os mortos pudessem ser conduzidos ao cemitério por particulares. Outra discordância é a constante existência de um concorrente no transporte fúnebre que, por anos desafiou o monopólio, provocando reclamações de Marcelino à Câmara de vereadores, que fazia poucas interferências, alegando ser a fiscalização da alçada do governo provincial. A existência do transporte particular e o modo muitas vezes moroso da edilidade perante o concorrente de Joaquim Marcelino indicam formas de resistência da população e dos interesses municipais no que concerne ao monopólio estabelecido pela província.

A partir de 1876, a entrega do monopólio do transporte funerário à Santa Casa demonstra como a atividade estava permeada por uma visão religiosa, apesar de a instituição ser independente em relação à Igreja. Inicialmente, o contrato era muito amplo, pois abarcava tanto o transporte como as armações funerárias e tinha duração inicial de 20 anos. Dado o período, a prefeitura, sofrendo com críticas sobre o serviço e o monopólio, renovou o acordo sob condições menos favoráveis, como a redução do tempo do contrato, para apenas dez anos e limitado ao transporte fúnebre.

A atividade funerária foi importante para que a Santa Casa obtivesse lucros de forma segura e constante, pois em 1900 esse serviço representava 6,4% das receitas ordinárias da instituição (Silva, 2010) e, por outro lado, garantiu ao município a existência de um ofício que deveria atender a toda a população de modo eficaz.

## Referências Bibliográficas

- Amaral, A. B. (1980). *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado.
- Ariès, P. (2014). *O homem diante da morte*. São Paulo: Editora Unesp.
- Borges, M. E. (2017). *Arte Funerária no Brasil (1890-1930): ofício de marmoristas italianos em Ribeirão Preto* (2ª ed). Goiânia: Gráfica UFG.
- Camargo, L. S. (1995). *Sepultamentos na cidade de São Paulo: 1800-1858*. [Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo].
- Camargo, L. S. (2007). *Viver e morrer em São Paulo: a vida, as doenças e a morte na cidade do século XIX*. [Tese de Doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo]. Disponível em: <https://sapiencia.pucsp.br/handle/handle/13020>. Acesso em: 30 abr. 2021.
- Carneiro, G. (1986). *O poder da Misericórdia: a irmandade da Santa Casa na história social e política da cidade de São Paulo*. V.1. São Paulo: Press Grafic.
- Corbin, A. (1987). *Saberes e odores: o olfato e o imaginário social nos séculos dezoito e dezenove*. São Paulo: Cia das Letras.



Cymbalista, R. (2002). *Cidade dos vivos. Arquitetura e atitudes perante a morte nos cemitérios do estado de São Paulo*. São Paulo: Annablume; Fapesp.

Dillmann, M. (2013). *Morte e práticas fúnebres na secularizada república. A irmandade e o cemitério São Miguel e almas de Porto Alegre na primeira metade do século XX*. [Tese de Doutorado, Universidade do Vale do Rio dos Sinos]. Disponível em: <http://www.repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/4048?show=full>. Acesso em: 20 mai. 2021.

Dillmann, M. (2016). *Morte e práticas fúnebres na secularizada república. Porto Alegre, início do século XX*. Jundiaí: Paco Editorial.

Elias, N. (2011). *A solidão dos moribundos – seguido de “Envelhecer e morrer”*. Rio de Janeiro: Zahar.

Franco, M. C. V. (2019). *De campo santo à necrópole monumentalizada: criação e transformação do Cemitério Público de Campos dos Goytacazes no século XIX*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro]. Disponível em: <http://www.repositorio-bc.unirio.br:8080/xmlui/handle/unirio/12954>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Franco, R. (2011). *Pobreza e caridade leiga – as Santas Casas de Misericórdia na América portuguesa*. [Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo]. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-25052012-133000/pt-br.php>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Guedes, S. P. L. C. (1986). *Atitudes perante a morte em São Paulo, século XVII-XIX*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo]. Disponível em: [https://www.academia.edu/49916439/GUEDES\\_Sandra\\_P\\_L\\_C\\_ATITUDES\\_PERANTE\\_A\\_MORTE\\_EM\\_S%C3%83O\\_PAULO\\_S%C3%89CULOS\\_XVII\\_A\\_XIX](https://www.academia.edu/49916439/GUEDES_Sandra_P_L_C_ATITUDES_PERANTE_A_MORTE_EM_S%C3%83O_PAULO_S%C3%89CULOS_XVII_A_XIX). Acesso em: 15 mai. 2021.

Loureiro, M. A. (1977). *Como nasceu o serviço funerário*. São Paulo: Secretaria de Serviços e Obras da Prefeitura do Município.

Machado, L. P. S. (2011). *Iconografia maçônica nas carruagens fúnebres de Pelotas*. [Trabalho de conclusão de curso, Universidade Federal de Pelotas]. Disponível em: <https://docplayer.com.br/11831938-Iconografia-maconica.html>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Magalhães, F. (Coord.). (n.d.). *Cemitério dos protestantes – Repouso de ilustres*. São Paulo: Associação do Cemitério dos Protestantes.

Martins, J. S. (Org.). (1983). *A morte e os mortos na sociedade brasileira*. São Paulo: Hucitec.

Matrangolo, B. H. S. (2013). *Formas de bem morrer em São Paulo: transformações nos costumes fúnebres e a construção do cemitério da Consolação (1801-1858)*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo]. Disponível em: [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-18112013-130205/publico/2013\\_BrenoHenriqueSelmineMatrangolo\\_VCorr.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-18112013-130205/publico/2013_BrenoHenriqueSelmineMatrangolo_VCorr.pdf). Acesso em: 15 mai. 2021.

Moreno, T. M. B. (1992). *A Ordem Terceira do Carmo na cidade de São Paulo (1860-1880). Um estudo sobre a sua participação social e religiosa*. [Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo].

Moura, S. & Paiva, O. C. (2008). *Hospedaria de imigrantes de São Paulo*. São Paulo: Paz e Terra.

Oliveira, M. L. F. (2005). *Entre a casa e o armazém. Relações sociais e experiências de urbanização – São Paulo, 1850-1900*. São Paulo: Alameda.

Pagoto, A. A. (2004). *Do âmbito sagrado da Igreja ao cemitério público: transformações fúnebres em São Paulo (1850-1860)*. São Paulo: Arquivo do Estado.

Pereira, T. C. (2018). *Do sagrado ao profano: transformações fúnebres na cidade de São Paulo – 1858-1890*. [Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo]. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/21587/2/Thais%20Cristina%20Pereira.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Queiroz, S. R. (2004). Política e poder público na cidade de São Paulo: 1889-1954. In P. Porta (Org.). *História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX* (pp. 1890-1954). São Paulo: Paz e Terra.

Reis, J. J. (1991). *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Cia das Letras.

Rodrigues, C. (1997). *Lugares dos mortos na cidade dos vivos: tradições e transformações fúnebres no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro. Disponível em: [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101381/lugares\\_mortos\\_cidade\\_vivos.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101381/lugares_mortos_cidade_vivos.pdf). Acesso em: 16 de dez. 2020.

Rodrigues, C. (2005). *Nas fronteiras do além: a secularização da morte no Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

Rodrigues, C. (2008). Sepulturas e sepultamentos de protestantes como uma questão de cidadania na crise do Império (1869-1889). *Revista de História Regional*, 13 (1), 23-38. Disponível em: <https://revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2255>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Rodrigues, C. (2011). O corpo morto e o corpo do morto entre a Colônia e o Império. In: M. D. Priore & M. Amantino (Orgs.). *História do corpo no Brasil* (1ª ed., v. 1, pp. 157-183). São Paulo: Unesp.

Rodrigues, C. (2014). A criação dos cemitérios públicos do Rio de Janeiro enquanto “campos santos”. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, 8, 257-278.

Rodrigues, J. C. (1983). *O tabu da morte*. Rio de Janeiro: Edições Achiamé.

Saes, F. (2004). São Paulo republicana: vida econômica. In P. Porta (Org.). *História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX (1890-1954)* (v. 3, pp. 215-258). São Paulo: Paz e Terra.

Schleumer, F. (2005). *Bexigas, curas e calundus: caminhos da morte entre escravos em São Paulo e seus arredores (século XVIII)*. [Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo].

Silva, E. A. (2005). *O cotidiano da morte e a secularização dos cemitérios em Belém na segunda metade do século XIX (1850-1891)*. [Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo]. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/13175/1/ErikaASilva.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Silva, M. R. B. (2010). Santa Casa de Misericórdia de São Paulo: saúde e assistência se tornam públicas (1875-1910). *Varia História*, 26 (44), 395-420. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/hzX7pxNLCLZgGDYmBPC5Xwq/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 15 mai. 2021.

Valladares, C. P. (1972). *Arte e sociedade nos cemitérios brasileiros: um estudo da arte cemiterial ocorrida no Brasil desde as sepulturas de igrejas e as catacumbas de ordens e confrarias até as necrópoles secularizadas, realizado no período de 1960 a 1970* (2 v.). Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura.



Vicentini, R. C. C. (2007). *O percurso de um precursor – As atividades de um empreendedor paulista na São Paulo imperial e republicana*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo].

Vovelle, M. (1974). *Mourir autrefois: attitudes collective devant la mort aux XVIIe et XVIIIe siècles*. Paris: Gallimard/Julliard.

Vovelle, M. (1996). A história dos homens no espelho da morte. In H. Braet & W. Verbeke (Eds.). *A morte na Idade Média* (pp. 11-26). São Paulo: Editora da universidade de São Paulo.

Recebido em: 17 de dezembro de 2020

Aprovado em: 01 de maio de 2021

