

# TROPEIROS E COLONOS E A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE BLUMENAU A CURITIBANOS: DOIS MUNDOS E UM CAMINHO

Alcides Goularti Filho – alcides@unesc.net  
Professor da Unesc/PPGDS  
Pesquisador Produtividade CNPq  
Pesquisa financiada pelo MCTI/CNPq

**Resumo:** Este artigo tem por objetivo estudar a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba durante o último quartel do século XIX e início do século XX. O texto focaliza nos aspectos econômicos (fluxo mercantil), demográficos (expansão da colonização) e políticos (relação entre a Colônia e o Estado). A construção dessa estrada tinha por objetivo integrar o Vale do Itajaí, região de colonização europeia e da pequena produção mercantil, ao planalto serrano, região de grandes fazendas e tropeirismo. O texto está dividido em cinco tópicos: 1) a introdução, que destaca a construção de estradas e a definição do território catarinense; 2) a expansão da colonização e a necessidade de abrir caminhos e estradas para fixar os colonos; 3) a aproximação das duas regiões por meio do fluxo mercantil; 4) as obras de manutenção da estrada após a conclusão parcial em 1877; 5) a conclusão das obras e a ampliação dos investimentos no período republicano. Por fim, o texto também traz breves considerações finais.

**Palavras-chave:** Estradas – colonização – fluxo mercantil – história econômica – Santa Catarina

**Summary:** This article aims to study the construction of road Blumenau to Curitiba during the last quarter of the nineteenth century and early twentieth century. The text focuses on the economic aspects (commodity flow), demographic (expansion of colonization) and political (between Cologne and the State). The construction of this road was intended to integrate the Itajaí Valley, European colonization of the region and the small commodity production, the mountainous plateau of large farms and tropeirismo region. The text is divided into five topics: 1) the introduction, highlighting the construction of roads and the definition of the state of Santa Catarina; 2) the expansion of colonization and the need to open paths and roads to fix the settlers; 3) the approximation of the two regions through the commodity flow; 4) the road maintenance work after partial completion in 1877; 5) the completion of the works and to increase investments in the republican period. Finally, the text also brings brief closing remarks.

**Keywords:** Roads - colonization - market flow - economic history - Santa Catarina

## 1. Introdução: colonos e tropeiros na definição do território

Para entendermos os motivos que levam o Estado a investir na abertura, construção e manutenção de caminhos e estradas, temos que buscar respostas na totalidade da formação

econômica, social e espacial de cada região. Portos, ferrovias, estradas e navegação são modalidades de transportes subordinadas à lógica da produção e, ao mesmo tempo, definem o ritmo da acumulação por meio da circulação. Transportes também devem ser pensados dentro das estratégias político-militares, dos interesses das elites locais e dos objetivos do poder soberano nacional. Ocupar e demarcar espaços, colonizar, explorar recursos naturais, avançar as fronteiras, escoar a produção, buscar uma saída para o mar, ir ao encontro de rios navegáveis e dinamizar a economia local e regional podem ser apontados como alguns dos elementos determinantes que orientam o Estado e o capital a abrir frentes de expansão, alargando seu território.

No Brasil, país de dimensões continentais, com uma larga costa marítima e um amplo interior, a abertura de caminhos entre o litoral e o sertão e entre os diversos sertões ocorreu de forma mais intensa e planejada a partir dos meados do século XIX. Os caminhos abertos nos séculos XVII e XVIII alargaram o território para além do Tratado de Tordesilhas e deixaram marcas para a abertura de futuras estradas e rodovias. Durante o período colonial, a nobreza e a burguesia mercantil lusitana olhavam para o Brasil como um grande negócio, uma fonte inesgotável de recursos naturais. Com o nascimento do Estado Imperial pós-1822, a autonomia política e orçamentária permitiu que as províncias investissem na abertura de novas estradas e no melhoramento de antigas vias de comunicação.

Os complexos regionais agrário-mercantis exportadores eram polos concentradores e irradiadores das principais vias de comunicação que integravam o território brasileiro. Em São Paulo, o complexo cafeeiro estava em franca expansão, principalmente com a construção das ferrovias que cortavam o interior paulista, ligando-as ao porto de Santos. No Norte do País, a borracha era o grande produto de exportação, formando um complexo extrativista e integrando a região à economia mundial. No Nordeste, apesar do declínio da economia açucareira, a mecanização de alguns engenhos ensaiava um novo impulso econômico para a região. No Maranhão, ainda resistia a lavoura de algodão e, no sul da Bahia, o cacau estava expandindo-se. No Brasil meridional, destacavam-se a pecuária de corte no sul do Rio Grande do Sul e a erva-mate no norte de Santa Catarina e no sul do Paraná (CANO, 1990). Esse é o movimento geral e maior da economia brasileira na época em que havia uma estreita ligação com o desenvolvimento dos transportes no Brasil.

O ritmo acelerado da acumulação e a necessidade de escoar a produção para o mercado externo, associados às demandas de bens complementares e de consumo geradas pela expansão interna dos complexos, em boa medida, orientavam os investimentos conduzidos pelo Estado nos meios de transporte e nas vias de comunicação. Associadas à

dinâmica expansiva dos complexos, também devem ser levadas em consideração nos estudos sobre história dos transportes, as especificidades das regiões brasileiras, que apresentavam, e ainda apresentam, particularidades e que, direta ou indiretamente, estavam vinculadas às demandas geradas pelos complexos regionais. A partir dos meados do século XIX, há uma predominância de investimentos nas ferrovias e nos portos, porém não se deixou de investir na abertura e na expansão de caminhos e estradas. No interior do Brasil, onde não chegava o trem e não havia rios navegáveis, a necessidade imperiosa de encurtar distâncias e aproximar regiões obrigava as autoridades locais a reivindicar investimentos na abertura, construção e manutenção de caminhos e estradas.

Essa era a realidade em diversas vilas e regiões de Santa Catarina que estavam surgindo ou se consolidando como centros urbanos. Com um território “espremido” entre duas importantes províncias, São Paulo e Rio Grande do Sul, Santa Catarina servia, em muitas ocasiões, como “território de passagem”, entre um centro produtor (produção de gado no Rio Grande do Sul) e outro consumidor (consumo de gado em São Paulo). Assim foi a epopeia do caminho das tropas entre Viamão e Sorocaba, onde havia um intenso fluxo de mercadorias e pessoas que fundaram as vilas de Lages (1766) e Curitibanos (1824). Pelo litoral, por onde também circulavam tropas vindas do extremo sul em direção ao norte, havia a Estrada do Litoral, que passava por Laguna, Desterro e São Francisco. Portanto, no eixo norte-sul, tínhamos dois grandes caminhos: Viamão–Sorocaba e Estrada do Litoral. Mesmo servindo como ligação intermediária entre vilas catarinenses, ambos os caminhos eram de interesse geral, mas sua manutenção era de responsabilidade do governo provincial, como as obras na Estrada da Mata, entre Curitibanos e Rio Negro, e no trecho entre o rio Mampituba e Desterro da Estrada do Litoral.

No eixo leste-oeste, ou seja, do litoral para o planalto, a responsabilidade sobre as vias de comunicação também era das províncias, que, dependendo do grau de interesse do governo imperial, às vezes conseguia garantir recursos no orçamento do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. No litoral sul, o destaque era a Estrada do Tubarão e a Estrada do Imaruí, ambas seguiam em direção a Lages; na capital a Estrada de Lages seguia para o planalto serrano; no norte a Estrada Dona Francisca integrava Joinville a Rio Negro e escoava a produção do complexo ervateiro. Portanto, tínhamos dois eixos norte–sul (Viamão–Sorocaba e Estrada do Litoral) e, no entremeio, a ligação leste–oeste (Estradas de Lages, Tubarão, Imaruí e Dona Francisca). Lages, no centro do território catarinense, constitui-se no polo integrado dos caminhos e estradas em Santa Catarina no século XIX e início do século

XX. Nos séculos XVIII e XIX, estar conectado a Lages significava fazer parte do fluxo do caminho das tropas.

Do ponto de vista sociocultural e econômico, havia basicamente dois tipos de ocupação territorial em Santa Catarina: litoral e planalto serrano. Na vida litorânea, os açorianos, que ocupavam diversos pontos ao longo da costa catarinense num regime de pequena propriedade, praticavam a pesca, cultivavam mandioca e cana-de-açúcar e produziam farinha, melado e aguardente. No planalto serrano, tínhamos o regime da grande propriedade, a criação de gado e a agricultura de subsistência, com uma fraca divisão social do trabalho. Além da relação social baseada no mandonismo, entre o grande proprietário e o explorado caboclo e o negro escravizado. Comunidades indígenas e negros escravizados viviam no entremeio dessas duas civilizações. Os indígenas, aos poucos, foram sendo dizimados e apenas uma pequena parcela incorporou os valores dos colonizadores. Os negros escravizados sofreram a penúria dos maus-tratos até a abolição, para em seguida serem excluídos dos “benefícios sociais do progresso material”. A colonização e a abertura de caminhos e estradas foram os maiores responsáveis pelo extermínio de muitas comunidades indígenas. O imigrante colonizador via os indígenas como um empecilho ao “progresso civilizador” e fazia do extermínio a única solução para seguir adiante com a empresa colonizadora.

Segundo o relatório do presidente da Província, Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão, de 1873, a população de Santa Catarina, nessa época, era de 170 mil habitantes, 20 mil viviam “serra acima” ocupando-se basicamente da criação de gado. O restante, 150 mil habitantes, estava “todo aglomerado numa estreita língua de terra entre a serra marítima e o litoral” (SANTA CATARINA, 1873, p. 16). Do ponto de vista econômico, eram duas regiões quase que autônomas. “Romper estradas para os terrenos de serra acima – é abrir novos e fecundos horizontes à atividade desta população encadeada” (Idem). Na visão do governo provincial, açorianos e tropeiros eram povos “encadeados” em territórios intocáveis. Contudo, não podemos esquecer que, entre Desterro e Lages, estava em construção a Estrada de Lages. O mesmo podemos dizer entre Laguna e Lages, que se comunicavam pela Estrada do Tubarão e do Imaruí. Tropeiros desciam a serra em direção ao litoral para vender gado e subiam levando sal, açúcar e outros gêneros alimentícios. Mesmo relativizando a ideia de “população encadeada”, o argumento não deixa de ter certa razão, quando comparamos com regiões do País onde o sistema de transporte era mais intenso e integrado, como o do complexo cafeeiro em São Paulo.

A partir dos meados do século XIX, entre esses dois mundos – açoriano e tropeiro – surge uma nova forma de organização social baseada em outros valores: a imigração europeia

para a colonização – a civilização mais responsável pela dizimação em larga escala das comunidades indígenas. A primeira colônia de imigrantes europeus instituída em Santa Catarina ocorreu em 1829, com a fundação de São Pedro de Alcântara, às margens do rio Maruim. Em seguida vieram outras colônias fundadas a partir da dispersão demográfica de São Pedro. Nos meados do século foram fundadas as colônias de Blumenau, em 1850, Joinville, em 1851, e Brusque, em 1860. Contudo, nenhuma dessas colônias estava gerando os resultados econômicos e demográficos pretendidos pelo governo imperial e provincial. A situação se reverteu a partir do último quartel do século XIX, quando o governo imperial pôs em prática a nova política de imigração cujas despesas de viagem, traslado e distribuição de terras devolutas (indígenas) foram assumidas pelo Tesouro. No bojo dessa nova política que foram fundadas as colônias de imigrantes italianos no sul do Estado, intensificando o fluxo de mais imigrantes para Blumenau, Joinville e Brusque, além de serem abertas novas frentes de expansão para o interior do vale do Itajaí e planalto norte.

Como já foi amplamente pesquisado e estudado em Santa Catarina, nas colônias de imigração europeia (com a predominância de alemães e italianos) desenvolveu-se um sistema baseado na pequena produção mercantil com ampla divisão social do trabalho sem a presença do trabalho escravo. Após o impulso dado pelo governo imperial pós-1875, Blumenau e Joinville, em menos de duas décadas, tornaram-se referências nacionais de exemplos bem-sucedidos de imigração e colonização europeia no Brasil. Ambas as colônias rapidamente integraram-se com o mercado regional e nacional fornecendo alimentos e bens manufaturados, o que lhes permitiu formar uma sólida base comercial e industrial, transformando-se pós-1950 em dois importantes polos industriais catarinenses: Blumenau, especializada na indústria têxtil-vestuário e Joinville, na metalmeccânica.

Santa Catarina nunca formou um sistema ferroviário com uma malha integrada que permitisse alcançar os principais centros urbanos e comerciais por meio dos trilhos. O primeiro trecho ferroviário inaugurado no Estado foi a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, 1884, localizada nos terrenos carboníferos no sul catarinense, no vale do rio Tubarão. Nos anos de 1910, foi construído o trecho catarinense da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (EFSPRG) no meio-oeste, e iniciada a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina, em Blumenau. No final da década foi construída a única integração ferroviária, a Linha São Francisco, da EFSPRG, que ligava Porto União a São Francisco do Sul. A navegação fluvial, enquanto atividade empresarial, se desenvolveu apenas no Vale do Itajaí, entre Itajaí e Blumenau (rio Itajaí-Açu) e no planalto norte, entre Mafra e Porto União (rios Negro e Iguaçu). No sul do estado também havia o canal de navegação Laguna–Jaguaruna, que

permitia o fluxo mercantil entre as colônias do sul com o porto de Laguna. Portanto, o sistema de transporte de Santa Catarina do século XIX e início do século XX era fragmentado, sem a presença de uma malha (estradas, ferrovias e navegação) integradora entre as regiões. Contudo, a ausência dessa malha não impediu que as cidades catarinenses engendrassem mecanismos de crescimento econômico por meio dos fluxos mercantis com outras regiões brasileiras.

Dentro de movimento geral da formação econômica do Brasil e observando as especificidades regionais, o objetivo deste artigo é descrever e analisar a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba durante a segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Buscaremos entender que a construção dessa estrada atendia a diversos interesses e contemplava tanto os objetivos da acumulação regional como a intenção de expandir a colonização a partir de Blumenau em direção ao planalto serrano. Tropeiros e colonos: dois mundos que se encontram por meio de uma via de comunicação; dois mundos que se tocam pelas trocas mercantis; dois mundos que se cruzam pela expansão e miscigenação étnica. Será detalhada a construção da estrada, os recursos liberados e as dificuldades em mantê-la transitável. Também será discutido que a expansão da colonização para o Alto Vale do Itajaí estava associada à construção e à manutenção da Estrada, ao mesmo tempo em que a sua conservação garantiria a presença de colônia nas suas margens. Havia uma estreita relação entre colonização, aumento da produção e as vias de comunicação.

## **2. Expansão da colonização e as vias de comunicação**

A colonização no Brasil meridional atendia a vários objetivos do Império, desde a expansão demográfica, ocupação do território, ampliação da oferta de mercadorias produzidas nas colônias até a melhoria das receitas das províncias. Ao contrário da região cafeeira cujo principal objetivo era ampliar a oferta de mão de obra, no Sul do Império, a colonização fundou novas cidades e alterou a estrutura social das regiões ocupadas. No Paraná o fluxo imigratório concentrou-se nas proximidades de Curitiba e nos vales dos rios Negro e Iguaçu; no Rio Grande do Sul, no vale do rio dos Sinos e na serra gaúcha; e em Santa Catarina, no litoral norte, vale do Itajaí e no sul da província.

O anúncio de que Santa Catarina estava aberta para conceder terras para a instalação de colônias de imigração despertou interesses de capitalistas europeus que apostavam na expansão de seus negócios para o continente americano. Estados Unidos, Argentina e Brasil transformaram-se nos principais destinos do grande fluxo imigratório da segunda metade do

século XIX. Para organizar a vinda e a instalação dos imigrantes, era comum a organização de companhias colonizadoras que ficariam responsáveis por financiar e administrar as colônias. Na história da colonização em Santa Catarina dos meados do século XIX, temos o exemplo da Sociedade Belgo-brasileira de Colonização, que estava sob a responsabilidade de Charles van Lede, que almejava colonizar as terras próximas ao rio Itajaí-Mirim; a Sociedade Colonizadora de Hamburgo, de 1949, de propriedade da família real brasileira, que se encarregou de administrar a Colônia Dona Francisca e sua expansão para o planalto norte; e a Sociedade de Proteção aos Emigrantes Alemães, de Hermann Blumenau, fundador e administrador da colônia de Blumenau no vale do rio Itajaí-Açu.

Hermann Blumenau, após obter a concessão da província para ocupar e colonizar terras às margens do rio Itajaí-Açu, fundou no dia 2 de setembro de 1850, a colônia de Blumenau com 17 imigrantes. A colônia seria de caráter privado e estaria sob a responsabilidade de seu administrador, que também deveria atender aos objetivos do governo da província, a qual almejava ver a expansão demográfica no vale do Itajaí. A trajetória da colônia de Blumenau já foi amplamente estudada em dissertações, teses, artigos e livros, sejam eles de cunho acadêmico ou memorialista. Interessa-nos destacar apenas a sua expansão demográfica e ampliação da sua base produtiva, para entendermos o alargamento da colônia e as estratégias para ampliação da área colonizada e a busca de novos mercados. O bom desempenho da colônia de Blumenau, que exigia um fluxo constante de imigrantes, também estava associado ao extravasamento para novas áreas ocupadas além das margens do rio Itajaí-Açu.

Durante a década de 1850, a colônia era de administração privada e passou por inúmeras dificuldades, sobretudo para atrair novos imigrantes. Contudo, se compararmos com outras vilas e cidades catarinenses, o crescimento de Blumenau era muito superior. Sob o regime da pequena produção mercantil e do sistema colônia-venda, Blumenau transformou-se no caso paradigmático no Brasil de colonização bem-sucedida. Na tabela abaixo podemos acompanhar o crescimento da população nos anos selecionados.

Tabela 1: Crescimento da população de Blumenau 1855-1900

Ano	População
1855	249
1860	947
1865	2.471
1870	5.985
1876	10.701
1880	14.981
1890	27.752

1900	34.472
------	--------

Fonte: Mattos, 1917.

Mesmo com as dificuldades que Hermann Blumenau tinha para atrair novos imigrantes, o salto de 249 habitantes em 1855 para 947 em 1860, e, sobretudo, para 2.471 em 1865 e 5.985 em 1870, revela que a colônia crescia mesmo diante de ambiente adverso para a vinda de novos imigrantes ao Brasil. Apenas lembrando, o fluxo se intensificou mais no Brasil somente após 1875 quando o governo imperial passou a financiar todas as despesas com a viagem e a instalação dos imigrantes. Com a nova política de atração de imigrantes ao Brasil, entre os anos de 1875 e 1879, entraram em Blumenau 3.930 colonos, o que elevou a população do núcleo para 14.981 habitantes em 1880 (MATTOS, 1917; PIAZZA, 1994). No Censo Demográfico de 1890, Blumenau destacava-se como a segunda maior cidade catarinense, com 27.752 habitantes, atrás apenas de Florianópolis, que contava com 30.687 habitantes (DIRETORIA-GERAL DE ESTATÍSTICA, 1898).

Com uma ampla divisão social do trabalho, a colônia de Blumenau, fundada no regime da pequena produção, apresentava uma diversidade de pequenas fábricas que atendiam demandas locais e comercializavam com a *hinterland*. No quadro abaixo, podemos observar o crescimento do número de pequenas manufaturas que atuavam na colônia entre 1860 e 1880.

Tabela 2: Presença da pequena produção mercantil em Blumenau 1860-1880

Ano	Engenho de farinha	Engenho de açúcar	Alambique	Moinhos	Engenhos de serrar	Fábrica de charuto	Fábrica de cerveja	Fábrica de vinagre	Olarias
1860	33	47	47	2	2	1	1	1	3
1865	47	56	61	5	8	10	3	3	5
1870	70	82	68	14	19		1		7
1877	125	126	102	22	30		5	1	10
1880	142	154	143	27	32		1	1	10

Fonte: Piazza, 1994.

No planalto serrano, a vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, fundada em 1766, às margens do caminho das tropas que seguiam de Viamão a Sorocaba, constitui-se como o principal centro econômico e populacional do interior (sertão) de Santa Catarina durante todo o século XIX. A população de Lages estava dispersa no seu imenso território, ocupado por fazenda de criação e engorda de gado. O núcleo da cidade era formado por um pequeno aglomerado populacional onde havia casas comerciais e oficinas que atendiam o fluxo de tropas e tropeiros que passavam e “pousavam” nas fazendas. Próximo a Lages, havia as vilas



de Nossa Senhora da Conceição de Curitibanos, que também ficava às margens do caminho Viamão–Sorocaba, e São Joaquim da Costa da Serra, no caminho entre Lages e Laguna, em direção ao litoral sul, cruzando a Serra Geral. Na tabela abaixo, podemos observar a trajetória do crescimento da população em Lages e Curitibanos com base nos Censos de 1872 e 1890.

Tabela 3: População de Lages e Curitibanos 1872 e 1890

Ano	Lages	Curitibanos
1872	8.458	4.327
1890	14.348	5.420

Fonte: Diretoria Geral de Estatística, 1898.

Mesmo com uma população dispersa, ambas as cidades apresentavam um quadro demográfico considerável que representava um mercado potencial para o estabelecimento de trocas mercantis com Blumenau. De acordo com o Censo de 1872, Lages tinha 8.458 habitantes, um pouco abaixo de Blumenau, que tinha 8.922.

Lages e Curitibanos, além de se beneficiarem do fluxo das tropas, constituíram-se em Santa Catarina em dois centros formadores e difusores do tropeirismo. De Lages partiam as tropas levando gado que seguiam pela Estrada de Lages em direção a Desterro. No caminho os tropeiros “pousavam” em colônias que ficavam às margens da Estrada onde estabeleciam trocas mercantis. Em direção ao litoral sul, os tropeiros desciam a serra pela Estrada do Tubarão ou pela Estrada do Imaruí e chegavam até Laguna, o principal centro urbano e comercial da região. Portanto, estar em contato com Lages e Curitibanos significava abrir possibilidades para estabelecer trocas mercantis com o movimento do tropeirismo, que além de adquirirem bens manufaturados e gêneros alimentícios, desciam a serra trazendo gado (cavalos, muares e bovinos). O gado era fonte de alimentos (laticínios e carne) e força motriz para realizar inúmeros serviços na agricultura e nos engenhos. Além das trocas mercantis, o planalto também era visto como uma área em potencial para a expansão dos futuros núcleos coloniais, pois já eram conhecidas a fertilidade dos campos de cima da serra e as ricas reservas em madeira e erva-mate.

Portanto, para aproximar essas duas regiões, o vale do Itajaí e o planalto serrano, colocando em contato Blumenau com Curitibanos e Lages, dadas as condições materiais disponíveis na época, a única maneira seria por meio da construção de uma estrada. Já havia em Santa Catarina experiência dessa natureza que aproximava uma colônia no litoral com uma vila no planalto, conectando dois mundos diversos: a Estrada Dona Francisca entre Joinville e Rio Negro. A Estrada Dona Francisca foi construída pela Sociedade Colonizadora,

que administrava a colônia de Joinville, por meio de projeto e recursos repassados pelo Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. As obras iniciaram-se em 1853 e foram concluídas em 1895, numa extensão de 146 quilômetros, utilizava o sistema macadame, que exigia vultosos recursos para a execução das obras. Por essa via era transportada a erva-mate produzida e beneficiada no planalto norte, nos vales dos rios Iguaçu e Negro, em direção a Joinville e ao porto de São Francisco. A Estrada Dona Francisca servia de exemplo de que era possível vencer as barreiras das escarpas das serras catarinenses.

Em direção ao litoral – vila e porto de Itajaí – a comunicação de Blumenau se dava por meio de uma estrada construída na planície fluvial do rio Itajaí-Açu, além da navegação fluvial feita por pequenas embarcações que transitavam pelo rio que era plenamente navegável ao longo dos 72 quilômetros. Em 1872, Blumenau passou a ser atendida por meio da Companhia Nacional de Navegação a Vapor que fazia a linha Desterro–Rio de Janeiro, com paradas em Tijucas, Porto Belo, Itajaí e São Francisco. A partir de 1878, a comunicação tornou-se mais eficaz com a fundação da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau, que operava com vapores e lanchas para o transporte de pessoas e mercadorias (GOULARTI FILHO, 2013). A navegação fluvial aproximou Blumenau de Itajaí, porém em direção a oeste, o rio não era mais navegável, e somente por meio da construção de uma estrada seria possível seguir em frente.

### **3. Aproximando dois mundos**

Numa viagem que Hermann Blumenau fez ao Rio de Janeiro, em abril de 1855, o administrador da colônia obteve na Corte um empréstimo de 25:000\$000 para serem aplicados na colônia. Também obteve a garantia de que seriam aplicados recursos do Império na construção de uma estrada para ligar Blumenau ao porto de Itajaí, em direção a leste, e outra estrada em direção a oeste (NOTAS SOBRE AS MEMÓRIAS DE BLUMENAU POR THEODORO LUEDERS, 1882).

Em 1857, a colônia de Blumenau recebeu a visita do Capitão Pinto, que, partindo da Colônia Militar de Santa Tereza, seguiu às margens do rio Itajaí do Sul até o encontro com o rio Itajaí-Açu, chegando à colônia alemã. A epopeia de 22 dias do Capitão Pinto de descer a serra e chegar até Blumenau revelou à comunidade local que era possível vencer as correntezas do Itajaí-Açu e a íngreme serra do oeste para chegar aos solos férteis do planalto serrano por meio de uma estrada. O relato da viagem do capitão está registrado numa carta escrita pelo colono Alexandre Burger a parentes na Alemanha. Segundo Burger, “a estrada ao

altiplano e um vapor no rio constituem o objetivo das nossas ambições que promoverão a era áurea no belo Itajaí” (CADERNOS DE BLUMENAU, 1965, p. 13). Com a abertura de uma via de comunicação, segundo Burger, Blumenau poderia ser abastecida com gado e os comerciantes locais poderiam vender açúcar, aguardente e café. A dificuldade de acesso ao gado foi relatada pelo presidente da Província em 1867:

É sensível a falta [em Blumenau] de gado para o corte e para a preparação do charque. O gado que existe na colônia é apenas suficiente para os trabalhos rurais e para fornecer o leite ao fabrico de queijo e de manteiga. Esta necessidade ficará remediada quando a colônia estiver ligada com a estrada pela qual transitam as tropas de gado da província do Rio Grande do Sul para a do Paraná (SANTA CATARINA, 1867, p. 19-20)

Com o intuito de alcançar o planalto serrano e ampliar os horizontes da colonização de Blumenau na busca de novos espaços de valorização do capital, em 1862, foi organizada em Blumenau a primeira expedição em direção à “parte superior do rio Itajaí grande, que vem de cima da serra” comandada pelo engenheiro Emílio Odebrecht (RELATÓRIO DA COLÔNIA DE BLUMENAU, 1862, p. 9). O objetivo dessa expedição era conhecer o interior da província e estabelecer uma “comunicação direta com a grande estrada geral de cima da serra [Viamão–Sorocaba]” (Idem). Segundo o Relatório da Colônia de Blumenau de 1862 (p. 11), “fazer estradas para estabelecer colonos é o princípio fundamental da colonização”. A expedição partiu de Blumenau no dia 14 de janeiro de 1863 e retornou no dia 21 de fevereiro, tendo percorrido apenas o curso do rio Itajaí-Açu até o Salto Pilão (atual município de Lontras). A segunda expedição ocorreu em maio de 1864, e chegou até o encontro dos rios Itajaí do Oeste com o rio Itajaí do Sul – onde atualmente fica a cidade de Rio do Sul. E por fim, a terceira e maior expedição ocorreu entre maio e agosto de 1867, quando Odebrecht chegou a Curitiba e Lages margeando os rios Itajaí-Açu, Itajaí do Oeste e Taió (BLUMENAU EM CADERNOS, 1969, p. 58). A chegada até Curitiba e Lages confirmou as expectativas de Hermann Blumenau e dos comerciantes, ou seja, de que era possível construir uma estrada de rodagem até os campos de cima da serra, bastava apenas que o Governo Imperial assumisse este compromisso (RELATÓRIO DA COLÔNIA DE BLUMENAU, 1867).

No ano de 1870, no dia 28 de maio, a pedido do engenheiro Emílio Odebrecht para que fosse realizada uma nova expedição para definir o traçado em direção à serra, a administração da colônia recebeu do Ministério da Agricultura uma verba de 2:000\$000. Como já havia terminado a Guerra do Paraguai (1865-1870), em princípio, haveria mais

facilidade para a liberação de recursos extraorçamentários. O Relatório da Colônia de Blumenau de 1870 registra que a definição do caminho para Curitiba era “indispensável” para a “futura marcha da colonização” (p. 7), pois a região de cima da serra ofertava a erva-mate, o gado e seus derivados e demandava inúmeros gêneros alimentícios (RELATÓRIO DA COLÔNIA DE BLUMENAU, 1870). Portanto, estava claro que a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba seria um fator de acumulação para colônia em duas frentes de valorização do capital local: ampliação do comércio e expansão da colonização.

No dia 7 de fevereiro de 1872, o Ministério da Agricultura designou o engenheiro José Gonçalves de Oliveira para realizar um estudo, com planta e orçamento, para a construção da “Estrada da Serra de Itajaí”, que partiria do Ribeirão da Subida, numa extensão de 76 quilômetros. Para realizar os trabalhos de levantamento topográfico (nivelamento para definir o trajeto), a expedição partiu do Ribeirão da Subida e avançou 1.800 metros, porém teve que retornar em função da umidade do local, que levou ao adoecimento de muitos trabalhadores (BRASIL, 1873). Para oficializar o início das obras foi constituída pela Diretoria da Colônia a Comissão Exploradora da Estrada Blumenau a Curitiba, coordenada pelo engenheiro Virgínio da Gama Lobo. A comissão, que era financiada pelo Ministério da Agricultura, ordenou que fossem retomados os trabalhos de nivelamento interrompidos por José Gonçalves de Oliveira em novembro de 1872 (SANTA CATARINA, 1876). A pedido da Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina, em 21 de janeiro de 1873, o Ministério da Agricultura abriu um crédito de 5:000\$000 para seguir os trabalhos de levantamento da estrada (BRASIL, 1874).

Nesse estudo inicial, a estrada teria 233,7 quilômetros e estava dividida em quatro distritos (BRASIL, 1879):

1º distrito: da colônia de Blumenau ao Ribeirão do Neise (atual Apiúna) – 53 quilômetros.

2º distrito: do Ribeirão do Neise à foz do rio Trombudo – 55 quilômetros.

3º distrito: da foz do rio Trombudo à foz do rio das Pombas – 52,4 quilômetros.

4º distrito: da foz do rio das Pombas à vila de Curitiba – 73,3 quilômetros.

No primeiro semestre do ano de 1874, a Comissão Exploradora da Estrada de Blumenau a Curitiba, tendo Virgínio da Gama Lobo no comando, auxiliado por Francisco de Paula Seara, realizou novas medições de terras nas margens do rio Itajaí-Açu com o intuito de definir com mais precisão o traçado da estrada (OFÍCIO DE VIRGÍNIO DA GAMA LOBO PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA, PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 10 de junho de

1874). No dia 18 de agosto a Comissão chegou a Curitiba, onde foi recebida pelas autoridades locais, que se comprometeram em financiar parte das obras da estrada (cinco léguas – 33 quilômetros) em direção à serra geral (TELEGRAMA DE VIRGÍNIO DA GAMA LOBO PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA, PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 18 de agosto de 1874).

Partindo de Curitiba em direção a leste, no ano de 1875, os trabalhos de nivelamento foram realizados entre a localidade de Coqueiro até o Campo de Lucindo Alves (rio Marombas), uma região de difícil acesso em função de possíveis desmoronamentos (OFÍCIO DE VIRGÍNIO DA GAMA LOBO, ENGENHEIRO DE 2ª CLASSE PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 2 de abril de 1875). Seguindo em frente, em julho do mesmo ano, os trabalhos de nivelamento chegaram até o porto de embarque que segue para o rio Taió e Pitanga, na subida da serra, numa extensão de 64,41 quilômetros (OFÍCIO DE VIRGÍNIO DA GAMA LOBO ENGENHEIRO CIVIL PARA O TENENTE CORONEL LUIZ FERREIRA DO NASCIMENTO E MELLO VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 2 de julho de 1875). Entre o rio Trombudo e as margens do rio Taió, foram mais 19,7 quilômetros de nivelamento (BRASIL, 1877).

No final de 1875, após três anos de intenso trabalho, partindo da Colônia de Blumenau, as obras de desmatamento e abertura da estrada chegaram até as margens do rio Trombudo (no atual município de Trombudo Central), num total de 108 quilômetros (SANTA CATARINA, 1876). Para a conclusão do trecho entre o porto de embarque do rio Taió até a vila de Curitiba, numa extensão de 72 quilômetros, necessitava-se de mais recursos financeiros. Entre o porto de embarque do rio Taió e as margens do rio Trombudo, numa extensão de 40,85 quilômetros, o terreno oferecia uma traçado melhor quando comparado com os das margens do rio Itajaí-Açu (BRASIL, 1877).

Entre 1872 e 1877, as obras de nivelamento, desmatamento e abertura da estrada seguiram num ritmo contínuo, quando foram investidos 472:062\$000. Um valor expressivo para a época, uma vez que para o mesmo período a Estrada Dona Francisca, que era macadamizada, recebeu a quantia de 657:393\$533. Aproximadamente 60 operários trabalhavam no nivelamento e nas obras de construção da estrada (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 24 de março de 1876; BRASIL, 1879; SANTA CATARINA, 1888). Contudo, para o governo provincial e para a administração da colônia, que almejam integrar as duas regiões o mais breve possível, a lentidão dos trabalhos da comissão era prejudicial à Província.

A insuficiência das quantias concedidas tem concorrido para o pouco adiantamento desta tão importante via de comunicação que, cortada por numerosos e profundos cursos de águas, tem por fim facilitar a cultura de uma extensa zona de terras devolutas da província e pôr em contato aquelas localidades centrais com o porto de Itajaí, hoje freqüentado por navios e vapores de diversas procedências (SANTA CATARINA, 1876, p. 80).

A comissão foi dissolvida no dia 30 de novembro de 1877, e deu por encerrados os trabalhos de abertura da estrada (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 28 de dezembro de 1878). Estavam concluídos 44 quilômetros, o trecho entre Blumenau e Ribeirão do Neise (Apiúna) em boas condições de uso. O restante, até Curitiba, estava nivelado e/ou desmatado, portanto sem condições de trafegabilidade e exposto às intempéries da natureza, que, rapidamente, colocava o caminho aberto em situação de risco. Em resumo, quando foi dissolvida a comissão, a situação das obras era a seguinte:

De Blumenau ao Ribeirão do Neise: obras concluídas (20,0%)

Do Ribeirão do Neise ao rio Trombudo: desmatamento aberto (23,0%)

Do rio Trombudo a Curitiba: nivelamento (57,0%)

Um dos motivos que levaram à suspensão das obras foi uma “epidemia que se manifestou entre os trabalhadores” (BRASIL, 1880). Dadas as condições adversas do clima frio e chuvoso, a mata atlântica, com sua densa cobertura vegetal, era um “obstáculo” para a frente de trabalhos “vencer” as barreiras naturais. Somava-se a esse ambiente de difícil penetração, os vários rios que deveriam ser atravessados ou margeados.

No último quartel do século XIX, o Brasil vivia a “era ferroviária” que, em larga medida, orientava as principais ações do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Contudo, não anulou a capacidade do Ministério em formular projetos e financiar obras para a construção de novas estradas. Aonde não chegavam as ferrovias e os navios a vapor, os caminhos e as estradas continuavam sendo a única opção para aproximar lugares e reduzir distâncias. Em Santa Catarina, boa parte dos recursos destinados ao sistema de transporte era para a construção e a manutenção de caminhos e estradas. Concomitantemente à construção da Estrada Blumenau a Curitiba, estavam sendo realizadas obras na Estrada de Lages, Estrada do Litoral e Estrada do Tubarão, que de uma forma ou outra exigiam a atenção do governo provincial.

Tabela 4: Investimentos realizados na Estrada de Blumenau a Curitiba

Ano	Valor	Tarefa executada	Origem do recurso
1870	2:000\$000	Definição do traçado	Governo Imperial
1873	5:000\$000	Conclusão do traçado e do nivelamento	Governo Imperial
1872-1877	472:062\$000	Obras de abertura, desmatamento e nivelamento	Governo Imperial
1878	20:000\$000	Obras de Reparos	Governo Imperial
1883	90:000\$000	Obras de abertura e reparos	Governo Imperial
1884	30:000\$000	Alargamento e reconstrução após enchente	Governo Imperial
1895-1896	450:000\$000	Obras de abertura e reparos	Governo Republicando
1904	810:000		Governo Estadual
1905	11:173\$620		Governo Estadual
1908	9:500\$000	Obras de conservação	Governo Estadual
1909	5:500\$000		Governo Estadual
1910	1:159\$000		Governo Estadual
1912	37:390\$000	Obras no trecho Rio do Sul a Trombudo	Governo Estadual
1915	4:000\$000	Obras no trecho Trombudo a Serra do Pires	Governo Estadual
1916	5:400\$000	Reparos realizados pela Prefeitura de Blumenau	Governo Estadual
1917	16:141\$828		Governo Estadual
1918	7:105\$160	Obras no trecho de Blumenau ao Trombudo e na ponte do rio Pombos	Governo Estadual
1925	23:680\$000	Obras nos trechos de Ponte Alta a Trombudo, do Ribeirão do Neise a Blumenau	Governo Estadual
1926	58:010\$000	Obras nos trechos de Ponte Alta a Trombudo e reconstrução da ponte rio Trombudo	Governo Estadual

Fonte: Relatórios do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Mensagens do Governo de Santa Catarina; Cartas, ofícios e telegramas enviados e recebidos pela Diretoria da Colônia de Blumenau e citados no texto.

#### 4. Manutenção e conclusão das obras

A conclusão parcial das obras de abertura da Estrada de Blumenau a Curitiba, numa extensão de 44 quilômetros, partindo de Blumenau até onde hoje se localiza a cidade de Apiúna, atendia um dos objetivos do governo provincial e da administração da colônia de expandir a colonização a montante do rio Itajaí-Açu. Com a nova leva de imigrantes que começaram a entrar no Vale do Itajaí pós-1875, dado o apoio financeiro assegurado pelo governo imperial, a construção de estradas para o interior garantiria a fixação dos colonos na região. Portanto, mesmo estando concluídos em torno de 20,0% das obras, era um trecho que dava acesso a uma ampla área a ser colonizada. Entre 1875 e 1878, colonos italianos e

poloneses partem de Blumenau rumo a oeste pela nova estrada e se estabelecem nas margens do rio Itajaí-Açu e fundam a colônia de Indaial.

Como a estrada não era macadamizada, com as chuvas e a recomposição da cobertura vegetal, rapidamente o caminho ficava intransitável e exigia novas obras de melhoramentos. A partir desse momento, na elaboração dos orçamentos, necessariamente deveriam ser garantidos recursos para a manutenção dos trechos já concluídos. Três meses após a dissolução da comissão, começaram a surgir os primeiros registros relatando o estado “sofrível” da Estrada:

A construção da nossa importantíssima Estrada da Serra ou caminho para Curitiba, não somente fez, infelizmente durante o ano progresso senão insignificantes, mas ainda muitas partes já tornadas sofrivelmente transitáveis, se deterioram pelas chuvas, desmoronamentos e a luxuriante vegetação a ponto de atualmente estarem quase fechadas e intransitável até para meros cavaleiros (RELATÓRIO DA COLÔNIA DE BLUMENAU, 2 de fevereiro de 1878).

Para o administrador da colônia, as dificuldades de tráfego da estrada prejudicavam tanto o comércio de Blumenau, como a população de cima da serra, que necessitavam dos gêneros alimentícios produzidos no litoral e nas colônias. O acesso ao litoral já era permitido por meio da navegação fluvial a vapor no rio Itajaí-Açu. Portanto, a combinação dessas duas vias de comunicação, fluvial e terrestre, permitia a ampla integração do litoral catarinense com o planalto serrano.

Desde quase princípio de 1877 esta importantíssima estrada combina com a navegação fluvial, a artéria vital do Itajaí e da imensa maioria dos habitantes desta província de cima da serra (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 10 de maio de 1878).

Nessa mesma carta enviada ao presidente da Província de Santa Catarina, o administrador Hermann Blumenau elaborou uma proposta orçamentária de novos investimentos – partindo de Curitiba – para serem feitos na estrada, prevendo reparos e novas obras, totalizando 10:000\$000:

1. Melhoramentos desde o Campo até Coqueiro na subida da serra geral: 300\$000
2. Alargamento e melhoramentos da subida da serra numa extensão de 8 quilômetros: 3:000\$000
3. Entre os rios Taió e Pombinho, numa extensão de 9 quilômetros, tinha apenas o nivelamento e necessitava de obras completas: 3:000\$000



4. Do rio Pombinho ao rio Trombudo deveria ser modificado o traçado para desviar de áreas pantanosas: 1:200\$000
5. Entre o rio Itajaí do Sul e o ribeirão das Lontras, numa extensão de 13 quilômetros, deveriam ser feitos vários consertos, entre eles a abertura de valas de esgoto: 600\$000
6. De Lontras até a Subida, mais 19 quilômetros, deveriam ser executadas obras de melhoramentos, principalmente na íngreme subida: 400\$000
7. Desmatamento nas áreas que mais precisavam: 1:000\$000
8. Eventuais imprevistos: 500\$000 (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 10 de maio de 1878).

Em 1776, Adam Smith, em *A Riqueza das Nações*, denunciava que nas estradas da Inglaterra os encarregados da administração dos pedágios das estradas estavam cometendo abusos. Em muitos postos de pedágio, que eram entregues à iniciativa privada, cobrava-se “mais que o dobro do necessário para a execução mais perfeita do trabalho” (SMITH, 1988, p. 27). Sendo que em muitos casos, os agentes privados executavam as obras de “modo mais displicente possível” e com muita frequência nem chegavam a ser executadas. Isso ocorria porque era comum nomear “pessoas medíocres e inaptas” para tal tarefa. Para Smith, se tal tarefa fosse assumida pelo Estado, ele “poderia manter as estradas em bom estado com um custo muito menor do que o que podem fazer os curadores” (SMITH, 1988, p. 28). Sempre é bom lembrar que Adam Smith era defensor do liberalismo econômico e que advogava a favor da mínima intervenção do Estado na economia e na sociedade. Contudo, reconhecia que quanto a construção e administração das estradas, canais de navegação, pontes e portos, não seria recomendado delegar tais funções à iniciativa privada.

Essa passagem de Adam Smith nos remete às recomendações de Hermann Blumenau ao presidente da Província sobre a contratação de empreiteiras privadas para executarem as obras na Estrada de Blumenau a Curitiba.

(...) a experiência de longos anos me tem mostrado a astúcia e a fraudulenta destreza dos empreiteiros, que sabem revestir com todas as aparências de perfeitamente acabados até o momento da sua recepção e pagamento. Mesmo serviços bem mal-executados zombam de toda e qualquer fiscalização que for praticável sem exagerada despesa, aparecendo os defeitos, ladinamente encobertos, somente, mas sem falta depois e no uso e causando então e em breve os indispensáveis reparos de nova e considerável despesa (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 10 de maio de 1878).

Para se livrar das astúcias dos empreiteiros, a sugestão de Hermann Blumenau era que as obras fossem coordenadas e executadas por administradores remunerados pelo Estado num serviço contínuo ou que fossem transferidas as responsabilidades para a diretoria da Colônia, sob o comando do engenheiro Emílio Odebrecht.

Noutra carta enviada em 1º de outubro de 1878, Hermann Blumenau denunciava que o governo imperial continuava liberando recursos para as obras da Estrada Dona Francisca e lamentava que a de Blumenau a Curitiba estava em “completo e lastimoso abandono” (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1º de outubro de 1878). A situação da estrada estava tão precária, que cessou “a vinda de tropas de cima da serra, que dantes teve lugar e prometeu próspero futuro”. Hermann relatou que havia comunicado ao engenheiro Eduardo José de Moraes que seria necessário um crédito de 20:000\$000 para que fossem executadas as obras necessárias para dar a mínima viabilidade à estrada.

O governo provincial encaminhou a Hermann uma carta solicitando informações detalhadas sobre as condições da estrada. Em carta enviada em 14 de outubro de 1878, Hermann Blumenau respondeu detalhando as condições dos principais trechos:

1. De Apiúna (Ribeirão do Neise) a Lontras – 37,5 quilômetros: o caminho estava “sofrivelmente aberto”, mas estavam sendo executadas algumas obras de reparos. Havia sido instaladas na localidade de Ribeirão do Neise 58 famílias de origem italiana.
2. De Lontras ao rio Pombinho – 70,2 quilômetros: “terreno bastante difícil e entrecortado por ribeirões”. Estava com “lodaçais e atoleiros”.
3. Do rio Pombinho ao rio Taió – 9 quilômetros: “não existe senão picada a facão e o terreno é muito acidentado e difícil”.
4. Do rio Taió até a subida da serra – 14,25 quilômetros: havia sido aberto um caminho, que no momento estava sem condições de tráfego.
5. Da subida da serra a Curitiba – 45,7 quilômetros: “a estrada inteira estava por fazer-se até aos campos”. O trecho que havia sido aberto foi “estragado” pela “exuberante natureza”

De acordo com essa medição, a estrada no trecho entre Apiúna e Curitiba contava com 178,45 quilômetros, porém se fosse acrescentado o caminho trafegável de Apiúna a Blumenau, de 44 quilômetros, tínhamos um total de 222 quilômetros. Aproximava-se da

primeira medição realizada em 1874, de 233,7 quilômetros. Atualmente de Blumenau a Curitiba pela BR-470 são 207 quilômetros.

Com a liberação do crédito de 20:000\$000, a diretoria da Colônia designou os engenheiros Henrique Krohberger e Emílio Odebrecht para administrar as obras de reparo e abertura dos trechos que estavam apenas nivelados, comandando uma turma de 50 trabalhadores (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 14 de novembro de 1878). Em maio do ano seguinte, novamente foi solicitado pela diretoria um novo crédito de 20:000\$000 ao governo imperial para que as obras não fossem interrompidas. Na mesma carta, Hermann Blumenau solicitou que os recursos fossem liberados antes da estação fria, ou seja, do inverno, pois quando os trabalhos eram realizados na estação chuvosa ocorriam enfermidades e muitos óbitos entre os trabalhadores (CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 8 de maio de 1879).

Logo em seguida à retomada das obras, numa autorização emitida em 10 de junho de 1879, Hermann Blumenau autorizou José Baje de Siqueira e seus genros José Antônio da Cruz e Antonio Bernardo a ocupar uma área de 25.000 m<sup>2</sup> às margens da estrada para Curitiba, onde seria estabelecida uma povoação chamada de Humaitá (AUTORIZAÇÃO EMITIDA POR HERMANN BLUMENAU, 10 de junho de 1879). Com a nova política de imigração do governo imperial de financiar a viagem e a instalação das famílias imigrantes, entre 1875 e 1880, entraram em Blumenau 4.387 novos imigrantes (PIAZZA, 1994). Portanto, estava na pauta de urgências do administrador da colônia alocar esses novos colonos em áreas férteis e de fácil acesso. Num parecer emitido pela Contadoria da Tesouraria provincial à diretoria da colônia de Blumenau em 8 de agosto de 1879, foi recomendado que as famílias de colonos povoassem a “importante estrada de Curitiba, encontrando eles de logo um pouso seguro para as tropas que ali transitam” (PARECER DA CONTADORIA DA TESOURARIA DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA, 8 de agosto de 1879).

A enchente de setembro de 1880 que atingiu Brusque, Blumenau e o vale do Itajaí trouxe perdas consideráveis para os núcleos populacionais da região. Além das perdas humanas, pontes e estradas, tanto na sede da colônia com no interior, foram parcialmente destruídas. Para reconstruir a Estrada de Blumenau a Curitiba, o governo provincial, por meio da Lei 962, de 9 de dezembro de 1882, autorizou a província a contrair um empréstimo de 1.000:000\$000 para a construção de três estradas, distribuídos da seguinte forma:

- Estrada de Lages a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (Estação de Lauro Müller): 200:000\$000
- Estrada de Lages a São José: 500:000\$000
- Estrada de Blumenau a Curitiba: 300:000\$000

Pelas fontes disponíveis, nenhuma nos revelou que foram efetivamente empregados os 300:000\$000. No entanto, foram realizadas algumas obras de reparos em razão da enchente entre 1882 e 1883, quando novamente foram paralisadas. Foram empregados nas obras 90:000\$000, quantia insuficiente para atingir os objetivos dos colonizadores, que almejavam mais frentes de expansão e comércio com os tropeiros:

Tem estado paradas as obras dessa tão importante via de comunicação que corta numerosos e profundos cursos de água, tem por fim facilitar a cultura de uma extensa zona de terras devolutas e por contato aquelas localidades centrais com o porto de Itajaí, hoje frequentado por navios e vapores de diversas procedências (SANTA CATARINA, 1883, p. 24).

Segundo artigo publicado por Augusto Müller em 22 de dezembro de 1883 no jornal *Blumenauer Zeitung*, após a reconstrução parcial da estrada em 1883, houve um aumento de tropas que desciam do planalto serrano para estabelecerem trocas mercantis com as colônias do vale do Itajaí. Da serra, além do gado, vinham “fumo, queijo, charque, sebo, couro cru, chifres, crinas de cavalo, bois e erva-mate”. Das colônias partiam “açúcar, cachaça, vinho de laranja, arroz e farinha”. Os tropeiros também se interessavam pelos produtos manufaturados, como: “sapatos, artigos de funilaria, selarias, ferragens e tecidos de algodão simples” (ARTIGO DE AUGUSTO MÜLLER AO BLUMENAUER ZEITUNG, 22 de dezembro de 1883). Müller destacava que a erva-mate prometia uma “boa comercialização e lucro considerável” e ressalta que a colônia de Joinville prosperava mais por meio do comércio da erva-mate do que da sua própria produção e comércio.

Quanto mais avançavam a colonização e o fluxo mercantil, maiores eram os problemas gerados pelo uso da própria estrada, que, constantemente, estava em estado “deplorável”. A cada novo melhoramento, após as chuvas e uso intenso da estrada, novos problemas surgiam, o que exigia um nível de intervenção mais intenso e complexo para resolvê-los. Os problemas resolvidos temporariamente eram sempre repostos num nível de complexidade maior. Chuvas constantes e o crescimento da vegetação colocavam rapidamente a estrada em difíceis condições de uso. Para evitar que esses problemas se

agravassem, novamente, em 17 de março de 1884, por meio da Lei Provincial 1.055, foi concedida uma verba de 30:000\$000 para alargamento e reconstrução da estrada. Construção, reconstrução e manutenção era uma epopeia titânica que exigia constantemente a liberação de verbas e trabalhos hercúleos dos operários, que executavam uma tarefa de Sísifo.

No dia 2 de outubro de 1887, na cidade de Blumenau, foi constituída a Companhia Construtora da Estrada Blumenau–Curitibanos, presidida pelo prefeito Gustavo Salinger, cujo objetivo era executar as novas obras na estrada. Também faziam parte da Companhia: Paulo Schwarzer, Ricardo Voigt, Luiz Altemburg e Otto Stutzer (NOTAS SOBRE A CONSTITUIÇÃO DA COMAPANHIA CONSTRUTORA DA ESTRADA BLUMENAU-CURITIBANOS, 2 de outubro de 1887). Com o intuito de atender os interesses privados de capitalista blumenauense, a Lei Provincial 1.160, de 11 de novembro de 1887, autorizou o presidente da província a contratar uma empresa que fizesse a ligação de Blumenau a Curitibanos por um privilégio de 30 anos se a estrada fosse cargueira, e de até 40 anos se fosse de rodagem. Seria permitido cobrar um pedágio de 1\$000 por animal de tropa, \$500 por animal montado ou carregado, \$200 por cavaleiro, 1\$500 por carroça de duas rodas e 3\$000 de quatro rodas. Numa imbricada relação entre Estado e interesses privados, a concessão foi repassada à Companhia Construtora da Estrada Blumenau–Curitibanos. Contudo, para executar as obras, a companhia necessitava de recursos financeiros e teria que assumir o risco pelo capital investido. Dada a baixa acumulação de capital regional, a Companhia Construtora não teve capacidade de assumir o compromisso. E dentro da tradição brasileira da “fuga para frente” e da acomodação de interesses privados, o Estado teve que assumir o comando administrativo e financeiro das obras da Estrada Blumenau–Curitibanos. Para tanto, no ano seguinte, em 1888, em 28 de setembro, por meio da Lei Provincial 1.210, a companhia foi incorporada pelo estado catarinense por meio da aquisição de 100 ações no valor de até 100\$000 por ação. Com a incorporação da companhia ficava mais fácil e ágil para o governo provincial administrar as obras na referida estrada. Para tanto a província foi autorizada a emitir apólice de 10:000\$000 com juros de 6,0% ao ano. Era o endividamento público para atender interesses privados, a velha fórmula que foi se repondo na economia brasileira. Por fim, reforçando tradição do Estado em salvar o capital privado, a Lei Estadual 122, de 5 de outubro de 1894, autorizou o governo provincial a encampar a companhia e a estrada da qual o Estado já era acionista. Era a nova República reeditando os favores do velho Império. Mas, essa era a característica do capitalismo agrário mercantil exportador brasileiro, cuja acumulação de capital ainda era muito pulverizada, sem capacidade de comando e de alavancagem financeira.

## **5. Período republicando: novos investimentos e conclusão das obras**

A República inaugurou uma nova fase na vida econômica e política do País sem mudar quase nada. A nova elite dirigente positivista, nascida no seio da sociedade monárquica, escravocrata e latifundiária, que passou a comandar a política econômica do Brasil, trouxe consigo os elementos da velha tradição conservadora. A República não fez rupturas, apenas combinou o novo com o velho e avançou. A esperança dos positivistas em transformar as estruturas produtivas por meio da modernização das vias de comunicação e dos meios de transportes, aos poucos, foi sendo suplantada pelo jogo de interesses de grupos oligárquicos. A ausência de um capitalismo nacional oligopolizado com capacidade de alavancagem financeira inviabilizava os projetos de modernização da infraestrutura produtiva e social brasileira.

No final do século XIX, o País estava vivendo o seu auge na “era ferroviária”. A política de garantia de juros destinada às companhias ferroviárias consumia boa parte dos recursos do Ministério da Viação e Obras Públicas. A prioridade tanto do governo federal como dos estaduais era expandir a moderna malha ferroviária, integrando os complexos agrários mercantis exportadores aos portos marítimos. O País se integrava, no litoral, por meio da navegação marítima, no norte, a navegação fluvial era largamente utilizada e para o interior seguiam algumas ferrovias e muitas estradas. A prioridade dada às ferrovias não desobrigou os governos regionais a investir na abertura e conservação dos velhos caminhos herdados do período colônia e do Império.

Em Santa Catarina, entre o final do século XIX e a primeira década do século XX, a expansão ferroviária ficou restrita a poucas regiões do estado. No sul a Estrada Dona Tereza Cristina era uma ferrovia isolada, no meio-oeste, a Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande cortava a região sem integração com outras cidades e, no vale do Itajaí, a Estrada de Ferro Santa Catarina era uma ferrovia municipal que basicamente atendia as demandas de Blumenau. Somente em 1917 foi inaugurada a Linha São Francisco ligando Porto União a São Francisco do Sul. E as demais regiões e cidades que não eram atendidas por ferrovias? A fórmula era a mesma de sempre: caminhos e estradas. A ligação entre o litoral e o planalto era feita por meio de estradas. A capital do estado, Florianópolis, se comunicava com o planalto, vale do Itajaí, norte e sul do estado por meio de estradas. O sonho das elites catarinenses era construir um amplo sistema ferroviário ligando as principais cidades partindo de Florianópolis. Contudo, as condições materiais concretas impediam executar esse projeto. As

demandas pela integração comercial eram urgentes nas principais cidades, contudo, os investimentos possíveis de serem executados eram a construção de estradas. Em síntese, transformar os velhos caminhos em estradas de rodagem.

Com a encampação da Companhia Construtora da Estrada Blumenau–Curitibanos e da transferência da responsabilidade para o estado catarinense, o governo pôde efetivamente assumir o comando da administração e das obras. Na esteira de novos investimentos realizados pela jovem República em infraestrutura, e atendendo as demandas dos estados de Santa Catarina e Paraná, o Decreto Federal 270, de 31 de dezembro de 1894, autorizou um empréstimo de 4.000:000\$000 para ser dividido entre as duas unidades federativas. Em Santa Catarina, o governo Hercílio Luz propôs aplicar nas seguintes obras:

- Construção de uma estrada de rodagem entre Teresópolis e Lages: 800:000\$000
- Construção de uma estrada de rodagem entre Blumenau e Curitibanos e na ponte sobre o rio Itajaí-Açu: 600:000\$000
- Construção de uma estrada de rodagem entre a Estação de Lauro Müller a São Joaquim e na ponte sobre o rio Tubarão: 400:000\$000
- Resgate da dívida do Estado: 200:000\$000 (SANTA CATARINA, 1896)

A obtenção desse empréstimo revela o tratamento diferenciado que os republicanos positivistas tinham em relação à necessidade de modernizar as estruturas produtivas nos estados. De acordo com os gastos previstos nas leis orçamentárias, os primeiros governos republicanos em Santa Catarina mais que triplicam os investimentos em “obras públicas”, passando de 83:267\$590 em 1888 (Lei Provincial n. 1.255 de 1º de novembro de 1888) para 304:609\$500 em 1892 (Lei Estadual n. 58 de 14 de setembro de 1892).

Com a liberação dos recursos as obras seguiram num ritmo constante, chegando a uma extensão de 80 quilômetros trafegáveis para carros, até próximo o núcleo colonial de Rio do Sul (fundado em 1892). Em 1896, as obras estavam sendo conduzidas por Emílio Odebrecht e Henrique Krohberger e já estava “além da serra do Mar, tendo sido a obra executada com a máxima fiscalidade” (SANTA CATARINA, 1896, p. 11). Já haviam sido entregues para a comissão 74,0% das verbas de 450:000\$000. A liberação dessa verba permitiu que as obras seguissem um ritmo contínuo durante quase uma década. Em 1900, já estavam concluídos 94,5 quilômetros de estrada até a foz do rio Itajaí-Açu, dividido entre trechos para rodagem de carros e carroças. Da foz do rio até o alto da serra, eram mais 65 quilômetros que era possível

ser transitada apenas por cargueiros de tropas (SANTA CATARINA, 1900). No ano seguinte já eram 101,9 quilômetros de estrada transitável (SANTA CATARINA, 1901).

Com a conclusão do trecho entre Blumenau e Rio do Sul, as obras de manutenção foram transferidas para a prefeitura de Blumenau, e as obras de conservação do trecho de cima da serra para a prefeitura de Curitiba (SANTA CATARINA, 1906). Durante a primeira década do século XX foram destinados para as obras na estrada um montante de 28:142\$620 para serem aplicados tanto na abertura de novas frentes de trabalho como na manutenção de trecho deteriorados (Tabela 4).

Com a conclusão das obras até a barra do rio Trombudo, optou-se por seguir por outro caminho rumo a Ponte Alta, abandonando o antigo percurso que passava por Pouso Redondo. A opção era seguir para Curitiba subindo a Serra do Pires, cruzando o rio das Pombas e passando próximo ao rio Canoas, atual SC-407. Em 1915 foram liberados pelo governo estadual 4:000\$000 para executar obras no trecho entre Trombudo e a Serra do Pires, cujas obras foram entregues por meio de contrato ao Sindicato Agrícola do Município de Blumenau (Tabela 4). Além da abertura desse novo trecho realizado ao longo da década de 1910, também foram sendo liberados recursos para manutenção e construção de pontes. O dinheiro era repassado para a prefeitura de Blumenau com base na arrecadação do Posto Especial do Braço do Sul (SANTA CATARINA, 1918).

Na década seguinte de 1920, o governo estadual passou a gerenciar uma ampla política de abertura e conservação de velhas e novas estradas. A Lei Estadual 1.539, de 8 de outubro de 1926, criou a Inspetoria de Estrada de Rodagem e de Minas, que ficou encarregada de apresentar o Plano Rodoviário Estadual. Com a velocidade que crescia o número de veículos circulando nas estradas brasileiras e, por extensão, catarinenses, tornava-se cada vez mais urgente e necessário investir na conservação e abertura de novas estradas. O País ensaiava os primeiros passos para entrar na “Era Rodoviária”. Em Santa Catarina, no ano de 1926, já eram 7.049 quilômetros de estrada de rodagem e 5.616 de caminhos, e circulavam em torno de 23.000 veículos (SANTA CATARINA, 1927).

No traçado previsto para a elaboração do primeiro Plano Rodoviário, a Estrada de Blumenau a Curitiba recebeu a denominação de Estrada Itajaí–Ponte Alta (via Blumenau) com 265,5 quilômetros. Esse plano foi aprovado somente em 1937 por meio do Decreto Estadual 7, de 6 de janeiro, que hierarquizou as estradas catarinenses em primeira e segunda classe. Na orientação leste–oeste de primeira classe estava o percurso de Itajaí a Taquara Verde, na divisa com o Paraná. Seria o mesmo caminho da Estrada de Blumenau a Curitiba, retomando o antigo leito passando por Pouso Redondo em direção a São



Cristóvão do Sul, parte da atual BR-470 (DIRETORIA DE ESTRADA DE RODAGEM, 1939). Nas décadas seguintes a velha estrada é incorporada aos planos rodoviários e aos planos nacionais de viação até concretizar-se como a BR-470 (primeiro percurso passando por Pouso Redondo) e a SC-407 (em direção a Ponte Alta).

## **6. Considerações finais**

Nos raros estudos que há em Santa Catarina sobre a história dos transportes, a ênfase maior é dada sobre a construção e a integração das ferrovias. Na verdade, faz parte da longa tradição da historiografia brasileira do transporte, que privilegiou os estudos ferroviários. Isso se deu em função, talvez, da disponibilidade de fontes e do impacto causado na economia e na sociedade com a introdução dos caminhos de ferro. No Brasil, e por extensão em Santa Catarina, os estudos sobre os caminhos e as estradas ainda são escassos, talvez pelos motivos inversos que levaram os pesquisadores a optar pelas ferrovias.

Com relação aos estudos sobre colonização e imigração em Santa Catarina, havia, e ainda há, uma lacuna na produção historiográfica que aborde os processos de integração e aculturação entre colonos imigrantes e tropeiros e caboclos. Na história econômica e social dos dois casos paradigmáticos de colonização bem-sucedida em Santa Catarina, Blumenau e Joinville, em larga medida, são negligenciados os investimentos realizados pelo Estado em transportes e o intenso fluxo mercantil entre as colônias e os tropeiros.

Neste artigo foi possível verificar que a construção de estradas para integrar as diversas regiões de Santa Catarina apresentava-se como a única e a melhor alternativa para aproximar regiões onde não havia rios navegáveis e os caminhos de ferro não chegavam. A Estrada de Blumenau a Curitiba, construída com recursos públicos, seja do Governo Imperial ou do Governo Estadual, serviu como a única via de comunicação entre as colônias do vale do Itajaí e o planalto serrano. Dois mundos com formação socioespacial muito diferentes, mas que tinham interesses convergentes na realização de negócios. A busca pelo máximo valor por meio do fluxo mercantil entre colonos e tropeiros e a expansão da colonização privada em direção a oeste pautavam as exigências das elites locais que, constantemente, pleiteavam à esfera estatal mais recursos para a construção e manutenção da Estrada de Blumenau a Curitiba. A construção da estrada também fazia parte dos negócios.

## Fontes e referências

### Cartas, ofícios e outros

ARTIGO DE AUGUSTO MULLER AO BLUMENAUER ZEITUNG. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 22 de dezembro de 1883.

AUTORIZAÇÃO EMITIDA POR HERMANN BLUMENAU. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 10 de junho de 1879.

CARTA DE HERMANN BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 24 de março de 1876.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 10 de maio de 1878.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 01 de outubro de 1878.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 14 de outubro de 1878.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 28 de dezembro de 1878.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 08 de maio de 1879.

NOTAS SOBRE A CONSTITUIÇÃO DA COMAPANHIA CONSTRUTORA DA ESTRADA BLUMENAU-CURITIBANOS. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau, 02 de outubro de 1887.

NOTAS SOBRE AS MEMÓRIAS DE BLUMENAU POR THEODORO LUEDERS. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau, 1882.

OFÍCIO DE VIRGINIO DA GAMA LOBO, PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 10 de junho de 1874.

OFÍCIO DE VIRGINIO DA GAMA LOBO, ENGENHEIRO DE 2ª CLASSE, PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA, PRESIDENTE DA PROVÍNCIA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 02 de abril de 1875.

OFÍCIO DE VIRGINIO DA GAMA LOBO, ENGENHEIRO CIVIL, PARA O TENENTE CORONEL LUIZ FERREIRA DO NASCIMENTO E MELLO, VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 02 de julho de 1875.

PARECER DA CONTADORIA DA TESOURARIA DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 08 de agosto de 1879

RELATÓRIO DA COLÔNIA DE BLUMENAU. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 1862.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 1867.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 1870.

\_\_\_\_\_. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 1878.

TELEGRAMA DE VIRGINIO DA GAMA LOBO PARA JOÃO THOMÉ DA SILVA, PRESIDENTE DA PROVÍNCIA. Blumenau: Arquivo Histórico de Blumenau Professor José Ferreira da Silva, 18 de agosto de 1874.

### Relatórios governamentais

BRASIL. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro José Fernandes da Costa Pereira Júnior apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1873. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro José Fernandes da Costa Pereira Júnior apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1874. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro Thomaz José Coelho de Almeida apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1876. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro Thomaz José Coelho de Almeida apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1877. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1879. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo ministro Manuel Buarque de Macedo apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Tipografia Comercial, 1880. <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/ministerios/agricultura>> Acesso em março de 2013.

DIRETORIA DE ESTRADAS DE RODAGEM. **Plano Rodoviário Catarinense.** Florianópolis: Imprensa Oficial, 1939.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. **Sinopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890.** Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898.

SANTA CATARINA. **Relatório do presidente da Província Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda à Assembleia Legislativa Provincial.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório do presidente da província Manoela do Nascimento da Fonseca Galvão apresentado à Assembleia Legislativa Provincial.** Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1873. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Fala do presidente da província João Capistrano Bandeira de Mello Filho apresentada à Assembleia Legislativa Provincial.** Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1876. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Fala do presidente da província José Brito de Araújo apresentada à Assembleia Legislativa Provincial.** Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1877. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório do presidente da província Theodureto Carlos da Faria Souto apresentada à Assembleia Legislativa Provincial.** Desterro: Tipografia do Caixero, 1883. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório do presidente da província Francisco José da Rocha apresentada à Assembleia Legislativa Provincial.** Rio de Janeiro: Tipografia União A. M. Coelho da Rocha & C., 1888. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do governador Hercílio Pedro Luz apresentada ao Congresso Representativo.** Desterro, 1896. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do governador Felipe Schmidt apresentada ao Congresso Representativo.** Rio de Janeiro: Tipografia Aldina, 1900. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do governador Felipe Schmidt apresentada ao Congresso Representativo.** Rio de Janeiro: Tipografia Aldina, 1901. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do governador em exercício Antonio Pereira da Silva e Oliveira apresentada ao Congresso Representativo.** Florianópolis: Tipografia O Dia, 1906. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do governador Adolpho Konder apresentada ao Congresso Representativo.** Florianópolis, 1927. Disponível em <[http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2013.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Secretaria Geral dos negócios do Estado de Santa Catarina apresentado ao governador Felipe Schmidt.** Florianópolis: Empresa O Dia, 1918.

#### **Leis e decretos**

BRASIL. Decreto n. 270 de 31 de dezembro de 1894. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://legis.senado.leg.br/sicon/>> Acesso em outubro de 2014.

SANTA CATARINA. Lei Provincial n. 962 de 09 de dezembro de 1882. In: **Coleção das Leis da Província de Santa Catarina.** Desterro: Tipografia da Regeneração, 1883.

\_\_\_\_\_. Lei Provincial n. 1.055 de 17 de março de 1884. In: **Coleção das Leis da Província de Santa Catarina.** Desterro: Tipografia da Regeneração, 1884.

\_\_\_\_\_. Lei Provincial n. 1.160 de 11 de novembro de 1887. In: **Coleção das Leis e Resoluções da Província de Santa Catarina.** Desterro: Tipografia do Conservador, 1887.

\_\_\_\_\_. Lei Provincial n. 1.210 de 28 de setembro de 1888. In: **Coleção das Leis e Resoluções da Província de Santa Catarina.** Desterro: Tipografia do Conservador, 1888.

\_\_\_\_\_. Lei Provincial n. 1.255 de 1º de novembro de 1888. In: **Coleção das Leis e Resoluções da Província de Santa Catarina.** Desterro: Tipografia do Conservador, 1888.

\_\_\_\_\_. Lei Estadual n. 58 de 14 de setembro de 1892. In: **Coleção de Leis do Estado de Santa Catarina.** Florianópolis: Tipografia O Dia, 1914.

\_\_\_\_\_. Lei Estadual n. 122 de 05 de outubro de 1894. In: **Coleção de Leis do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Tipografia O Dia, 1914.

\_\_\_\_\_. Lei Estadual n. 1.539 de 08 de outubro de 1926. In: **Coleção de Leis, Decretos e Resoluções do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Tipografia Moderna, 1927.

\_\_\_\_\_. Decreto Estadual n. 7 de 6 de janeiro de 1937. In: **Coleção de Leis, Decretos e Resoluções do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1938.

### Livros e artigos

BLUMENAU EM CADERNOS. A Estrada Blumenau–Curitibanos. **Blumenau em Cadernos**, tomo VII, n. 2, 1965.

\_\_\_\_\_. A Estrada Blumenau–Curitibanos. **Blumenau em Cadernos**, tomo X, n. 3, março de 1969.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1990.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

MATTOS, Jacinto Antonio de. **Colonização do Estado de Santa Catarina: dados históricos e estatísticos (1640-1916)**. Florianópolis: Tipografia O Dia, 1917.

PIAZZA, Walter F. **A colonização de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas**. São Paulo: Nova Cultural, 1988. (Coleção Os Economistas)

### Anexo 1: Mapa da Estrada Blumenau a Curitibanos

