

ANAIS DO
IX SIMPÓSIO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DOS
PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

(Florianópolis, 17 a 23 de julho de 1977)

Organizados pelo Prof. Eurípedes Simões de Paula

Publicados pela Profa. Alice Piffer Canabrava
Secretário Geral da ANPUH

O HOMEM E A TÉCNICA

Volume II

SÃO PAULO - BRASIL

1979

O HOMEM E A TÉCNICA: ESTUDO EVOLUTIVO DE UMA ESTRADA - A DO DESTERRO A LAGES^(*)

WALTER F. PIAZZA

(da Universidade Federal de Santa Catarina)

1 - INTRODUÇÃO

Uma das técnicas que mais deve interessar ao historiador é a da comunicação, nas suas mais variadas formas.

As várias formas de comunicação, no decorrer da evolução humana, devem merecer estudos aprofundados, para uma boa compreensão da posição social e econômica com que se defronta uma comunidade.

Assim, a estrada Desterro - Lages (ou melhor São José - Lages), na então incipiente Capitania de Santa Catarina, é uma das ligações entre o litoral e o planalto catarinense, cuja história pode ser reconstituída, a partir do período colonial, mais pela sua importância na ligação entre as duas porções do território catarinense, que pelos percalços que tem sofrido a sua adequação às necessidades regionais e à evolução técnica dos meios de comunicação.

A sua evolução técnica — quer como obra de engenharia, quer como meio de comunicação social — está, ainda, a merecer um estudo de maior profundidade.

Razão por que se faz, agora, esta abordagem histórica.

* *
*

(*) - Comunicação apresentada na 3a. Sessão de Estudos, Equipe B, no dia 20 de julho de 1977 (Nota da Redação)

2 - DA SUA UTILIDADE E RECONHECIMENTO DO TERRENO

O primeiro historiador de Santa Catarina, PAULO JOSÉ MIGUEL DE BRITO (1), assim se expressa sobre a construção do primeiro caminho São José - Lages, quanto à idéia de sua implantação (2):

"O Capitão de Milícias Silvestre José dos Passos foi o Author da sobredita Memória (sobre a utilidade de uma estrada do litoral ao planalto), a qual se inserio no jornal Patriota, nº 3 de 1813 (que se publicou no Rio de Janeiro)".

Continua, ainda, o mesmo Autor, a expor o assunto (3):

"O Marquez do Lavradio, quando foi Vice-Rei deste Estado concebeo bem a necessidade e importancia desta estrada de comunicação, por rem forão causa de não se emprehender a sua abertura a huerra do sul em 1777, e o pouco tempo que depois della findar elle se demorou no governo; mas o seu sucessor Luiz de Vasconcellos e Souza conhecendo igualmente aquella necessidade e importancia, que assaz lhe fez ver o infatigavel e zeloso Governador interino da Capitania, José Pereira Pinto, mandou que se abrisse a sobredita estrada por odem de 31 de Outubro de 1787, tendo precedido as necessarias indagações sobre o terreno por onde devia passar".

As "indagações sobre o terreno" foram efetuadas por Antonio José da Costa (4) e João de Betancourt Pereira Machado e Souza (5) e podem ser, assim, resumidas:

"Começou estas indagações e exames do terreno co Alferes Antonio José da Costa (hoje - 1816 - Coronel de Milicias), o qual duas vezes penetrou o sertão no anno de 1787 abrindo picada para o indica do fim: da primeira vez foi de Santa Catharina até a Villa de Lages, e regressou pela mesma picada; da segunda foi por ella à sobredita Villa, e voltou pela da Laguna. O Alferes João de Betancourt Pereira Machado (hoje Capitão reformado), fez outra entrada pelo sertão em Dezembro do sobredito anno, para fazer o reconhecimento e exame da picada que tinha aberto o sobredito Alferes Antonio José da Costa; passou para o occidente da Serra Geral; e chegou até o lugar do embarque no rio Santa Clara, achando ser tortuosissimu e muito extensa aquella picada, pois tinha 17 1/2 legoas de extensão; por consequente indicou outra direcção para que a estrada fosse muito mais

curta, e mostrou que era mais util abrir-se sobre a margem ao norte do Cubatão que do Maruhy".

A expedição exploratória de Antônio José da Costa foi iniciada em 11 de janeiro de 1787, com 12 homens armados, 12 escravos e 7 bestas carqueiras.

Além do trabalho de "reconhecimento", propriamente dito, desta exploração se originaram alguns topônimos, até hoje gravados na cartografia catarinense, e ressalta-se, dentro dos conhecimentos agrícolas da época, o relevo que dá às excelências do terreno e a sua riqueza em termos de flora.

No período de 11 de junho daquele ano de 1787 a 8 de agosto, ampliou Antônio José da Costa as pesquisas para conhecer o melhor caminho para atingir o planalto, sendo, desta vez, acompanhado por seis homens armados, seis homens "carqueiros", oito bestas carqueiras e dezoito rezes. Apesar dos inúmeros percalços, alcançou o seu objetivo.

* *
*

Quem foi Antônio José da Costa?

Vejamos alguns dados, respigados de importante acervo arquivístico de Santa Catarina (6).

Era o filho primogênito do Sargento-mor Tomã Francisco da Costa.

Era, em 1771, admitido, juntamente com sua esposa, Páscoa Maria de Jesus, na Irmandade do Senhor Jesus dos Passos, da vila do Desterro, da qual foi Provedor, em dois períodos, de 1776 a 1779 e de 1794 a 1795, tendo, ainda, exercido outros cargos na Mesa Administrativa da referida Irmandade.

Causa estranheza que tenha sido Provedor no exercício de 1776 a 1779, *"então Alferes, e com menos de 30 anos de idade (naquele tempo a maioridade era atingida aos 25 anos), estivesse a presidir a Irmandade, cujos Provedores até ali, tinham sido o Governador da Capitania, o Ouvidor-geral da Comarca, um Sargento-mor Comandante de Fortaleza, e um Provedor da Fazenda Real"*. Mas, tal fato se explica: es-

tava a Ilha de Santa Catarina às vésperas da famigerada invasão espanhola de 1777, quando poucos luso-brasileiros não estavam, em 1776, envolvidos nos preparativos bélicos para enfrentar o ataque iminente, já do conhecimento português.

Foi Antônio José da Costa irmão do benemérito esmoler catarinense Irmão Joaquim Francisco do Livramento.

Casado, a 17 de janeiro de 1770, com Dona Páscoa Maria de Jesus, filha de Caetano Silveira de Matos e de Catarina de Jesus, deixando grande prole. Antônio José da Costa faleceu, a 27 de maio de 1817, como Coronel de Milícias, e Da. Páscoa a 28 de maio de 1834 (7).

* *
*

Sobre a abertura da primeira picada pronunciou-se, a 27 de abril de 1787, a Câmara da Vila de Lages, através dos seus integrantes, José Pereira de Souza Barreto, Alexandre da Silva Esteves, José do Amaral, João Antônio e Belchior de Arantes, respectivamente Juiz Ordinário Presidente, Vereadores e Procurador da Câmara, comunicando ao Governador e Capitão-General da Capitania de São Paulo (8):

" ... q. no dia 8 ou 9 do corrente mez chegou a esta Va. hu Alferes de Auxiliares da Ilha de Sta. Catharina, vindo daquella athé esta pelo Certão, abrindo com gente hua picada, com a qual chegou athé dentro dos limites desta Capitania".

E acrescenta o mesmo documento:

" ... diz q. por ordem do Seo Governador e q. aquele mandara abrir a da picada por ordem do Sr. Vice-Rey: dá este abridor o Titulo bocalmente desta picada a algumas pessoas q. hê pa. se abrir como da quella pa. esta Va. pa. se comerciar desta pa. aquele Porto, e quasi sigura, no seo expresado, ser aquele mais vizinho a esta Va. do que o de Laguna; e como entrace o tal abridor nos limites desta Capitania...".

Já, por sua vez, o Alferes de Infantaria de Linha João de Betancourt Pereira Machado e Souza também descreve a sua exploração em demanda ao planalto (9).

* *
*
*

3 - DA FEITURA DO "CAMINHO"

Feitas as "indagações", reconhecido o terreno, passou-se à feitura da obra.

Os trâmites legais foram cumpridos, precedentemente, como se constata (10).

"Arrematarão a sua factura Antonio José da Costa, e Antonio Marques Arzão, pela quantia de vinte e quatro mil cruzados; principiou-se a obra de 14 de Novembro de 1788, e ultimou-se em 6 de Dezembro de 1790, fazendo entrega ao Procurador da Camara da Villa Capital da extensão de dezeseis legoas e 560 braças de caminho medidas à corda sobre o terreno, desde a guarda de Maruhi, 3 legoas para oeste do es treito que separa a Ilha da terra firme, até o lugar chamado Castelo-melhor, ao poente da Serra Geral, situado na fronteira da Capitania de Santa Catharina com a de São Paulo".

Entregue pronta a obra, diz outro Autor, *"pela quantia de 8:008\$871 réis que receberão em 10 pagamentos"*, ao Procurador da Câmara da Vila do Desterro, o Ajudante de Ordenanças Aleixo Maria Caetano, a 6 de dezembro de 1790 (11).

* *
*

E, quem era Antônio Marques Arzão?

Sabe-se que serviu de Juiz Ordinário da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das "Lagens", nos anos de 1772, 1784, 1793 e 1797 (12).

Sabe-se, ainda, que foi nascido em 1730, e casado com Ana Pedroso, nascida em 1736 e falecida, em Lages, a 26 de abril de 1796 *"de idade de pouco mais ou menos de sincoenta anos, e alcançou todos os sacramentos e foi sepultada, solenemente, em cima das grades, com mementos, missa cantada"*, como registrou o vigário Joaquim Gomes de Escobar.

O Capitão Antônio Marques Arzão *"em 1775, com cinco companheiros varejou o sertão catarinense à cata de minas metalíferas, dizi-*

am que ele achára prata" (13), o que, efetivamente, ele, Arzão, tinha "manifestado na Capitania do Rio de Janeiro a descoberta da prata que neste Certão das Lages achou", pelo ano de 1776 (14).

A tal manifestação a fez ao Governador da Capitania de Santa Catarina, Sebastião da Veiga Cabral da Câmara, em 1778, que, logo, informou do achado o Vice-Rei, Marquês do Lavradio, e, por ordem deste, Arzão ficou retido no Desterro, durante oito meses, de onde se retirou para Lages. E, ao Desterro, retornou, a 3 de junho de 1789, onde, perante o Provedor da Fazenda Real, fez declaração do achado (15).

Tal é a sua declaração:

"... por virtude do que foi dito e declarado pelo dito Capitão, que em o ano de 1775 entrara para os sertões da terra firme desta Ilha com cinco pessoas a descobrir ouro, por noticia que havia dos antigos, de que eram sertões ricos, em cujo descobrimento andara nove mezes, e descendo da villa das Lages para baixo a rumo de leste, no espaço de quinze leguas, depois de descer a serra obra de uma legua encontrara muitas pedras em as quais se achava pelas experiencias, que em diferentes partes fizera, prata cravada nas mesmas pedras ..." (16).

Em 1785, com o falecimento do Capitão-mor Regente da Vila de Lages, Antônio Correa Pinto, houve eleição para indicar o seu substituto, tendo, então, o Capitão Antônio Marques Arzão alcançado o terceiro lugar, na ordem de votação (17).

E, a presença de Arzão é registrada, pela última vez, no documento que, a 15 de setembro de 1798, faz seus procuradores o Capitão-mor Regente Bento do Amaral Gurgel Annes, João Damasceno de Cordova e João Antônio Borges (18).

* * *

*

Como se viu não chegava até a Vila de Lages a estrada ou "caminho" aberto.

A razão está, assim, esclarecida (19):

"Do referido lugar de Castello-melhor até a Vila das Lages ainda ha algumas legoas, porém todo o terreno he hum vasto campo com pe-

quenos capões de mato, aonde já havia algumas fazendas ou estancias de gado: por todo aquele campo já havia um caminho trilhado, que hia da Villa de Lages até a Serra Geral, e por isso até aqui se abriu a estrada pelo sertão da Capitania de Santa Catharina".

A abertura do "caminho" do Desterro a Lages foi fato auspicioso para as populações planaltinas, quebrando, desta forma, um pouco mais, o seu isolamento.

Do sentimento daquela população falaram os Camaristas da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages, em atestado (20):

"... que governando a Ilha de Sta. Catharina o Senhor José Pe. Pinto, Sargº mor do Regimto. da Artilharia do Rº de Janº comportou -se com tanto zello, actividade e fervor nas utilidades de Sua Magestade e do bem comum que o Seo Nome já mais Será esquecido, fazendo romper hum Certão aspérimo e formidavel para a reciproca comunicação dos Povos desta, e daquela Va. com hua estrada mto. suave e perfeita athé os Limites desta Capitania de São Paulo, pa. cujo adiantamento não sesava de procurar todos os meynos com grande desvelo e ardente espirito já naquela, já nesta Va. a qual sendo inabitavel athé agora pela falta, e pois de abrir-se este camº a pidirem terras com grande gosto pa. seos Estabelecimentos. Em muito mayores serão as qualidades q. poderão resultar a Sua Magestade e aos povoadores daquela Ilha: porq. além do aumento do comercio, e agricultura, q. a grande extensão de matos lhes permite, têm elles nesta estrada o melhor refugio, e a mais prompta defeza em qualquer Caso critico de guerra".

E os reflexos de tal "caminho", na vila do planalto catarinense não se fez sentir, somente, naquele momento oficial.

O Alferes Antônio José Fernandes, no inverno de 1790, entrando na Vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, pelo novo "caminho", *"tem divulgado a perfeição com q. hé feito, e as leguas q. contem; de Cuja informação se collige q. em seis ou sete dias podem animais carregados chegarem ao porto desta Villa".*

E, em consequência, a 12 de outubro de 1790 *"já partem desta Va. de Nossa Senhora dos Prazeres das Lagens"* o mesmo Alferes e o Capitão Antônio Marques Arzão levando *"100 rezes e carqueiros pelo dº camº pa. q. nesa e nesta villa fique publico, e constando a todos es*

tar já aberto e transitavel" e, logo, "muitos já se estão promptifi - cando pa. seguirem com tanto alvoroado qto. hã a necessidade q. hã porq. do caminho da Laguna nunca" o são, os moradores do planalto la- geano, "cabalmente socorridos, e são muitas as demoras, escabrozidas e perjuzios" (21)

Entretanto, tal estrada não teve o uso e a serventia que se pre- tendeu, de imediato. Disso diz o depoimento, contemporâneo, que se transcreve (22):

"Conservou-se aberta esta estrada, e foi trilhada até ao anno de 1800, mas como não se tratou logo de a povoar e cultivar por hum e ou tro lado, nem se estabeleceo Frequezia ou arraial algum em toda a sua extensão, e os Sertanejos que por ella transitavão, não encontravão as precisas commodidades, e além disso forão algumas vezes atacados pelos Indigenas chamados Bugres, que vivem por aquelles sertões, desa nimarão e intimidarão-se aquelles Sertanejos, e deixarão de vir a Santa Catharina; por conseguinte o matto foi crescendo pelo discurso dos tempos; mandarão-se retirar algumas patrulhas do Regimento de Li- nha que se tinham collocado em diferentes lugares, e em virtude des- te progressivo e depois total abandono fechou-se a estrada de sorte, que hoje (1816) nem vestigios existem della: tal foi o desgraçado fim de huma obra tão util, em que se dispenderão vinte e quatro mil cruzados".

* * *

4 - DO AVANÇO DA "FRONTEIRA"

A Serra Geral vai ser uma *fronteira* entre as duas porções do a- tual território catarinense. Vai dividi-lo, prejudicando a toda e qualquer tentativa de integração, quer administrativa, quer social ou econômica, e, portanto, o "caminho" aberto por Antônio José da Costa e Antonio Marques Arzão é de vital importância.

Vimos que, em 1816, está novamente sem existir, pelo abandono que foi relegado.

Neste sentido é bel ilustrativa a afirmativa do primeiro Presi - dente da Província de Santa Catarina, no regime imperial, João Antõ-

nio Rodrigues de Carvalho (23):

"Da Villa de Lages pouco ha que tenho algumas instrucções, havendo-as solicitado desde que chegue; nenhuma dependência liga aq^{ue} - les habitantes aos desta cidade, onde ainda não vi senão um".

A distância, a impropriedade da comunicação, tornavam os planaltinos figuras raras no cenário desterreense.

Sente, então, aquele Presidente, a importância da "integração" da quella parte do território da Província, com as demais áreas de sua jurisdição. Olha mais além, e sugere (24):

"Pode-se objectar que d'esta estrada não resultará utilidade, porque se houvesse de resultar, já assim teria acontecido quando no fim de 1790 foi aberta; ao contrário, fechou-se, o que prova a falta de um agente, que promovesse a comunicação. Porem, se a estrada tivesse por simples objecto a comunicação de Lages, dissera que este só não era sufficiente para produzir grandes bens: n'aquella era (1790), as Missões da margem septentrional do Uruguay eram hespanholas, o commercio vedado, e a estrada só se communicava com a villa de Lages; e serão os productos alli os mesmos desta villa, objectos de commercio interior, não podiam soffrer a concorrência, tendo de serem sobrecarregados com a despesa da condução de 36 heguas".

E, propõe, então, a extensão da comunicação da vila de Lages às Missões do Uruguai, demonstrando as vantagens que adviriam para as três partes interessadas: o litoral catarinense, o planalto meridional (especialmente Lages) e a região "missioneira", por estas razões (25):

"O primeiro beneficio e o mais prompto que se obterá, será o proveimento das carnes d'esta provincia, pelo menos d'esta ilha e terra firme, de que se forma o termo da cidade, pela descida das boiadas dos circuitos de Lages e campos confinantes das Missões".

E, arremata:

"O segundo será a oportunidade de se abrir nos contornos das freguezias de S. José e S. Miguel um trafico de zarque dos gados de Missões, freguezia de Nossa Senhora da Oliveira e da villa de Lages. Terceiro, o fomento que a estrada pode dar à cultura do café, algodão,

mate e fumo desde Lages até Missões, para serem exportados para esta cidade".

E, o próprio Autor do "Projecto" expõe as objeções encontradas (26):

"Sei que alguns objectam contra o projecto do xarque a falta de campos e pastos para o sustento do gado, em quanto se xarqueta, e no transito de Lages para esta cidade, assim como a distancia do caminho para a condução do café e do algodão".

E, replica:

"A facilidade e pouca despeza da cultura do algodão obtendo nos mercados preço medio, paga vantajosamente toda a despeza. Quanto ao gado não encontrará as difficuldades que se pintam; todo o caminho de Missões até Lages é de campinas, de Lages até ao Trombudo é campestre, optimo para pastagens; d'ahi encontram-se os campos da Boa Vista e vargem dos Pinheiros, e fica uma só jornada e sahir aos terrenos da freguezia de S. José; além de que o terreno de matas com o tempo será roteado, e então produzirá optimas pastagens. O analista não relacionou, então, o problema daquelas culturas agrícolas com o clima do Brasil meridional, notadamente a do café e do algodão, porquanto o fumo e o mate são bem propicios à calha do rio Uruguai, na região "missioneira" e o planalto meridional do Brasil é o habitat natural da ilex, em especial entre os rios Iguazú e Uruguai".

E, enfim, advogando a ligação entre Desterro e Lages indica a posição geográfica de ambas e as distâncias que se separam, dentro do percurso existente no "caminho" aberto pelo Alferes Antônio José da Costa e Antônio Marques Arzão, expressando-se desta forma (27):

"A villa de Lages está situada ... no mesmo parallelo d'esta cidade (Desterro), a caminho de oeste; a sua distancia pratica, já medida até ao Trombudo é de 34 leguas. As primeiras quatro estão povoadas, e chegam até a fazenda do sargento-mór Silvestre José dos Passos; quatorze ao morro do Trombudo estão em mato. D'este morro à Lages contam-se dezesseis de terreno campestre aberto pelos moradores de Lages, que ahi fazem o fim do termo da villa. Temos portanto que abrir estas quatorze leguas, mas sobre os vestigios da antiga estrada, hoje de capoeira, e portanto com differença da mata virgem, o que mu

to facilitarã o trabalho".

E é deveras vãlido verificar as especificidades do conhecimento das particularidades do antigo "caminho", por esta descriçãõ (28):

"D'esta cidade à guarda do Maruhi fazem duas léguas; d'ahi até ao Trombudo, acha-se medido a corda e demarcado, desde 1791, da maneira seguinte: Da guarda do Maruhi ao Morro das Anquinhas, meia légua que tem marco; no Quilombo outra, faz uma légua; no Quilombo Grande outro, fazem duas léguas; no Portão, duas e meia; no morro da Taquara, outro, tres no rancho do Gato, quatro; no alto da Rossinha, quatro e meia; no ribeirão da Pellada, cinco; na Vargem dos Pinheiros, cinco e meia; no ribeirão do morro do Caeté, seis; na Estiva, seis e meia; na vargem do rio do Garcia, sete; no pouso do Alferes, sete e meia; no morro Comprido, oito; no rancho do Ferrador, oito e meia; no portão da Boa Vista, dez; no morro das Pedras, dez e meia; no Albardão, onze; no morro Alto, onze e meia; no Pinheiro, doze; no Mato Limpo, doze e meia; no albardão do morro do Ribeirão, treze; na entrada do Pinheiro Avençal, treze e meia; na descida do morro Botabica, quatorze; na volta que vai para Itajahy, quatorze e meia; no segundo Avençal, quinze; no morro da sentinella, quinze e meia; na costa da serra, dezeseis; e na sahida até ao Trombudo, meia e 592 braças".

E o articulista faz a sua proposiçãõ para a reconstruçãõ da estrada e a sua conservaçãõ, propondo um emprêstimo, dividido em "ações de 100\$000 cada uma", ficando o rendimento da estrada hipotecado, estabelecendo-se cobradores no Trombudo e no Maruĩ (29).

Propõe o estabelecimento de duas povoações ao longo da estrada, baseado nas "indagações" de Antônio José da Costa, que seriam no Garcia e no rio Itajaĩ (30), e "para estas (povoações) pedir-se-ha a Sua Magestade Imperial a mercê de dois destacamentos de tropas, que vão começar duas colônias militares". E, ainda, ressalva a isençãõ do serviço militar para os moradores "desde a guarda do Maruĩ até o Trombudo" (31).

Viram-se as idéias do primeiro Presidente da Província de Santa Catarina, João Antônio Rodrigues de Carvalho (32).

Paulatinamente, como se verá, adiante, as suas idéias serão levadas a efeito: entre 1829 e 1860 três marcos vão se implantar, ao longo do caminho, de São José (ou Desterro) a Lages: em 1829 a Colônia de São Pedro de Alcântara, em 1854 a Colônia Militar de Santa Teresa, e, em 1860, a Colônia Nacional Angelina, a primeira e a terceira em locais indicados, já, em 1790, por Antônio José da Costa.

* *
*

5 - A VALIDAÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DA VIA DE COMUNICAÇÃO

A validação social e econômica de uma "fronteira" humana só se constata pela sua funcionalidade.

A estrada São José (ou Desterro) a Lages, vai demonstrar a sua importância, pela locação, ao longo de seu percurso, de três estabelecimentos coloniais e as funções econômicas que exercem.

Em 1829, o Governo Imperial faz fundar, ali, a Colônia "São Pedro de Alcântara". Segue-se, em 1854, a fundação da Colônia Militar "Santa Theresa", e, em 1860, por determinação do Governo Imperial e indicação do Governo Provincial, se dá a da Colônia Nacional "Angelina".

* *
*

A Colônia "São Pedro de Alcântara", estabelecida na margem da referida estrada, dentro de velho projeto dos tempos coloniais, *"de 1793, do Tenente Coronel João Alberto de Miranda Ribeiro, que pretendia estabelecer duas frequezias, no caminho do sertão, tendo, então, em vista, fins militares"* (33).

A 28 de janeiro de 1828 saíram do Rio de Janeiro dois navios, o bargantim "Marquês de Viana" e o brigue "Luiza", conduzindo 635 colonos, num total de 146 famílias, sendo 523 procedentes diretamente de Bremen e 112 dos batalhões dissolvidos na Corte (34).

A 09 de fevereiro de 1829 é nomeado diretor da Colônia Silvestre José dos Passos e só a 01 de março daquele ano instala os colonos em terras destinadas à Colônia "São Pedro de Alcântara" (35).

A Colônia apresenta estes dados quanto à sua evolução populacional:

1830 - 652 habitantes

1847 - 742 "

Trata-se, pois, de um evoluir lento. Tem-se que considerar, primeiramente, a localização da Colônia à margem de um simples "caminho -de tropa", à beira da floresta tropical de mata atlântica, ainda bastante habitada por indígenas.

Daí a aclimação dos imigrantes não ter sido fácil e, ainda, devido à falta de terras mais férteis, eles reemigram para outras áreas da Província de Santa Catarina, buscando planícies aluviais, ou, então, os incipientes centros urbanos existentes (36).

* *
*
*

A Colônia Militar "Santa Thereza" vai ser, efetivamente, o melhor demonstrativo da validação dessa "fronteira", não só pelos dados acerca do seu evoluir, mas, principalmente, aqueles referentes à ligação entre o litoral e o planalto, pela atividade econômica dos "tropeiros", ao conduzir seus muares, cavalares e bovinos em direção e retornando ao planalto, com as mais diversas mercadorias, para suprimento às suas populações.

A Colônia fundada em razão da Lei nº 729, de 09 de novembro de 1850, e criada pelo Decreto nº 1266, de 08 de novembro de 1853, tendo marchado *"para fundá-la em princípios de 2854 o primeiro contingente de 19 praças com o seu Director e Commandante o Ilmo. Sr. Major Afonso d'Albuquerque e Mello"* (37).

E, ali, junto *"a garganta da Serra do Trombudo do lado do leste (20 leguas pouco mais ou menos da Villa de S. José) em um lugar geralmente conhecido por Guará-Velha, em virtude de ter havido ali nos remotos tempos um registro militar"*.

Essa Colônia apresenta uma evolução populacional, assim sintetizada:

1855 - 117 *almas*

1856 - 151	almas
1861 - 156	"
1864 - 164	"
1875 - 475	"
1879 - 464	"
1881 - 590	"

Colônia com pouca produção agrícola, insuficiente para o seu próprio abastecimento, cuja razão está na *"falta essencial na maior parte dos colonos dos hábitos e vocação para lavradores"*, vai, entretanto, se destacar, como centro de comunicações entre o litoral e o planalto (38).

E, tal centro de comunicação é mensurado pelas estatísticas, mensalmente elaboradas pelos Diretores da Colônia, onde se anotam, tropa por tropa, que demandava ao litoral, com o seu "tropeiro" e o número de animais que conduzia, e o retorno em demanda ao planalto (39). (Vi de Anexos 1 a 7).

Tais dados estão, pois, evidenciando as relações econômicas litoral - planalto. Ressaltam, por outro lado, que o inverno, com as suas chuvas, diminuíam essas relações, pela precariedade da estrada, e, ainda, nos demonstram que, em 1867, nos seus últimos meses, não estava em declínio o processo de comunicação, por aquela via.

* *
*

A Colônia Nacional "Angelina" é fruto de uma necessidade imperiosa: a localização dos excedentes populacionais, dos núcleos de povoamento luso-açoriano do litoral catarinense (40).

Esta situação está, assim, expressa pelo então Presidente da Província de Santa Catarina, Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque (41):

"Chegando ao meu conhecimento que vagavam algumas famílias nesta Província em busca de terras de lavoura, mas que não possuíam os recursos para obtê-las por meio de compra, solicitei do Governo Imperial a faculdade de vender a escolhidas pessoas nestas condições lotes de terras".

Recebeu do Governo Imperial a autorização devida e refletindo to
mou salutar resolução:

*"Pretendo, pois, fundar uma colônia de nacionais, escolhendo pes
soas laboriosas, que por não possuírem terras, trabalham muitas vezes
em terreno alheio, repartindo com o senhorio a metade dos produtos
que colhem".*

O Presidente da Província mandou proceder explorações para localizar a pretendida colônia, *"terreno que reunisse a fertilidade do solo a proximidade de um mercado regular, para estabelecer o núcleo de colonos nacionais"* (42).

Pela Lei provincial nº 482, de 05 de maio de 1860, cria-se a Colônia Nacional "Angelina", e a 10 de dezembro de 1860 são baixadas as "Instruções" ao Engenheiro Carlos Otto Schlappal para *"medição, de marcação e distribuição dos prazos coloniais"* (43).

Situa-se ela "entre o ribeirão dos Mundões e o rio Garcia próxima da antiga estrada de Lages, e pouco acima da Colônia de S. Pedro de Alcântara" (44).

A evolução demográfica da Colônia, apontam-nos os seguintes dados (45):

1862 -	219	habitantes
1863 -	218	"
1864 -	308	"
1865 -	506	"
1866 -	635	"
1867 -	784	"
1869 -	744	"
1870 -	977	"
1871 -	1.100	"
1872 -	1.004	"
1873 -	835	"
1874 -	1.155	"
1876 -	1.503	"
1877 -	1.475	"

Esta Colônia, como se viu, desde a sua implantação, ficou ã mar-

gem da antiga estrada de São José a Lages, mas, é de importância evidenciar que essa antiga via de comunicação teve os cuidados necessários para sua conservação, pelos Diretores da Colônia, dentro das normas da administração provincial catarinense (46).

* *
*
*

Concluindo-se a análise da situação de implantação das colônias referidas, ao longo dessa via de comunicação, tem-se, de um lado, a evidência da precariedade das comunicações efetuadas por ela, dificultando, sobremaneira, o escoamento de sua produção agrícola, e, assim, impedindo o progresso e desenvolvimento de tais núcleos populacionais, e, de outra parte, a falta de maior intercâmbio econômico entre o litoral e o planalto, por serem áreas de pouca ou nenhuma riqueza existente.

* *
*
*

6 - A SUA EVOLUÇÃO TÉCNICA

A transformação de uma simples triha em "caminho-de-tropa" e daí em estrada carroçável, apresenta uma longa e estenuante análise documental.

A partir de 1850 é que se tem notícias do intento em transformá-la em estrada carroçável.

Mas, pelo retrospecto que faz, das vicissitudes enfrentadas por esta estrada, vale reproduzir o depoimento de um homem público, que, também, teve interesses econômicos, ligados a essa via de comunicação (47):

"A obra mais importante da Província é no meu fraco pensar a estrada que comunica a Vila de Lages com a cidade de São José, que dista desta Capital legua e meia pouco mais ou menos. É por ela que desce todo o gado que se consome nos municípios da Capital, São José, São Miguel e Porto Belo, nos meses de novembro a agosto: passa ela pelas Colônicas Militar, Filial, Santa Isabel e Vargem Grande, e seguindo pela freguesia de Santo Amaro chega a cidade de São José e daí ao Estreito entre a Capital e a terra firme, onde está o matadouro.

Essa estrada foi pela primeira vez aberta a esforços do Governador José Pereira Pinto e as custas do cofre da Câmara da Capital e de Lages.

O serviço teve princípio em 14 de novembro de 1788 e findou em 6 de dezembro de 1790. Conservou-se aberta e foi trilhada até fins de 1799 e não se tratando mais dela, nem se povoando, não encontravam os sertanejos, que por ela transitavam as precisas comodidades, ao passo que por vezes, eram acometidos pelos índios selvagens. Desprezada a estrada pelos lageanos, que procuraram a comunicação para a Laguna pelo Tubarão, e retirados os destacamentos que nela se haviam postado para proteção dos viajantes, ficou de tal sorte fechada, que até em 1813, nem vestígios havia da antiga estrada, o que é atestado pelo Sargento-mór de Milícias, Silvestre José dos Reis, em uma pequena memória, que foi publicada (impresa) no jornal "Patriota" nº 3, publicado na Corte no dito ano.

Por esforço do Presidente desta Província Feliciano Nunes Pires deu-se princípio em 1833 a reabertura dessa estrada. Os Presidentes que sucederom aquele distinto cidadão com mais ou menos afã continuaram os trabalhos, e até junho de 1838 dispenderam ... 13:774\$572".

A partir de 1850 resolve-se abandonar o traçado antigo. Faz-se novo traçado, seguindo o rio Cubatão, graças à influência do Coronel Joaquim Xavier Neves, chefe político da região, e que ali possuía vasta propriedade rural.

Assim, vão sendo carregados recursos para esse novo traçado. É o que diz documento da época (48):

"Com a consignação de 4:000\$000 reis arbitrada para a estrada de Lages, vai-se nella fazendo algum serviço. Principiou-se deste anno financeiro em 27 de Agosto, e achão-se feitos 4010 braças, com largura para mais de um carro, incluindo-se 910 braças da serra do coronel Neves, onde se encontrarão obstaculos de pedras e raizes, que forão destruidos, 1676 braças de roçada limpa, e dezentulhada, e 380 braças de derrubada de mato.

"Esta estrada de summa utilidade para a Província merecerá toda a consideração, e se for ajudado, como aguardo, pelo Governo Impe-

rial, com consignação forte, empregarei todos os esforços para que com brevidade ofereça comodo tranzito às tropas, e viandantes que actualmente pelas difficuldades do caminho preferem ir à Porto Alegre, deixando o nosso mercado".

Como se vê, pela simples leitura deste documento, é uma manifestação que a falta de boa estrada, ligando o litoral ao planalto, fazia com que as populações desta região, procurassem outros centros econômicos, para os seus negócios. Deixava, desta forma, Desterro, face à situação de isolamento, de ser centro polarizador.

No ano de 1851 houve, também, trabalhos nesta estrada (49):

"... concluiu-se a parte que da Fazenda do Coronel Neves, vai até o principio da Boa Vista. No anno findo fixerão-se tambem alguns serviços da Boa Vista para cima na importância de 8:000\$ reis, e neste anno se tratará de melhorar a restinga de Santa Clara, e a parte que do João Paulo vai à Sepultura".

Sucessivamente, se anotam nos documentos oficiais outras informações, acerca da melhoria de tão vital arteria no sistema de comunicação social e econômica de Santa Catarina.

Referindo-se ao ano de 1855 assim se expressa o Presidente da Província (50):

"Na estrada de Lages, fizeram-se 4 1/2 léguas de estrada limpa de todo o impecilho, na largura de 30 palmos, com 70 descortinamentos, de Lages a São Paulo (?).

Do mesmo modo já se achão feitas 2.000 no morro do Itajaí. Desviou-se o morro das Antas.

Tem-se aperfeiçoada a parte da Vazem Grande à Colônia Santa Izabel; nesta parte acham-se calçadas mais de 300 braças.

Fizeram-se alguns reparos em diversos lugares, e na subida da Boa Vista, no que se tem dispendido perto de vinte e seis contos de reis, sendo parte dessa cifra paga pelos cofres gerais. Esta estrada a contar de São José a Lages tem 34 léguas, e pode-se dividir em tres partes.

A primeira de São José à Boa Vista; a segunda de Boa Vista ao

Campo do Trombudo; e a terceira desse Campo a Lages.

A primeira parte, tem perto de 12 léguas, as quais se acham, com expressão de meia légua toda limpa a enchada, e descortinada, tendo porém, das Antas à Boa Vista, uns nove morros, sendo dois fortes, e sendo conveniente para evitã-los, mudar-se em alguns lugares a estrada, pode-se dizer que ainda falta légua e meia a fazer-se, precisando aperfeiçoar-se os demais. A segunda parte compreende de 6 à 7 léguas, sendo 10 morros; três fortes, mas que pode-se evitar sete, e tornar-se suave os outros três.

Estão em bons estados e regularmente feitas três léguas, e roça das todas as outras.

A terceira parte contém 16 léguas de campos e restingas, com pequenos outeiros, tendo apenas dois morros mais fortes.

Estão regularmente feitas 5 léguas de restingas, e calcula-se em pouco mais de três as restantes.

No estado em que se acha, pode um escoteiro ir de São Jorge à Lages em tempo sêco em quatro dias, e os cargueiros em 6 ou 7.

Faço todos os esforços para melhorar esta estrada, e faze-la em regra, e se puder contar com os recursos que tenho tido nos dois últimos anos, espero que em fins de 1857, a teremos, não toda regularmente feita, mas em estado de poder, um escoteiro em marcha regular, fazer a viagem de São José à Lages, em três dias".

Viu-se que o trabalho é todo manual, ã custa de enxada. Tem-se, por outro lado, uma visão do seu dimensionamento e da sua topografia.

Mas, sempre, está a estrada a exigir novas atenções. Não passa ano sem que alguma obra seja nela efetuada.

No decurso de 1859 a atuação do governo provincial, procurando tornã-la mais adequada às necessidades dos seus usuários. Eis a informação obtida (51):

"Na estrada de S. José a Lages, fizeram-se 900 braças de calçada, tendo 400 palmos de largura; 4.210 braças de caminho valado por um e outro lado em terreno varginoso, 3.400 de caminho em morros corvaleta pelo lado de cima; descortinando-se todas na largura de 100

palmas; importando-se esses serviços em 27 contos de reis, pouco mais ou menos, pagos pelos cofres gerais e provinciais.

Concluiu-se o ramal, que da colônia Sta. Isabel vai até a S. Pedro de Alcantara. Trabalha-se presentemente no calçamento da descida da Boa Vista para o lado de Lages, e na abertura da nova vereda pelo lado direito do morro Chato a ganhar a serra velha, para não só evitar-se alguns morros íngremes, como aproveitar a serra antiga por sem dúvida mais fácil de se transpor, e para diminuir perto de meia légua. Espero que no verão seguinte se poderá transitar por essa parte, deixando-se o atual".

Mal passa um ano e, de novo, surgem as reclamações dos usuários, e, novamente, o Governo Provincial, tem que atender aquela via de comunicação, com novos concertos na Vargem das Capivaras, do alto da Boa Vista ao Quebra Dentes, do Quebra Dentes ao Quebra Potes, na Várzea do Trombudo, desde o rio Bonito até o Bom Retiro (52).

Pela sua importância, para conhecimento da sua extensão e dos pontos por ela atingidos, é de ressaltar-se o levantamento da "planta geral" desta estrada, "a começar do trapiche em frente a Igreja Matriz na Cidade de São José", em julho de 1862, e remetido ao Governo Imperial (53).

Continuava, ano após ano, a atenção governamental, dedicada àquele estrada, ora propondo-se mudanças no traçado "entre o Itajaí e os Campos do Figueiredo, 3 a 4 léguas, nas quais se pode facilmente construir uma estrada de rodagem", ora propondo-se a "reconstrução da parte da estrada velha de Lages, entre as Taquaras e a colônia nacional (Angelina)" (54).

Mas, as dificuldades de trânsito naquela estrada persistiam. As reclamações continuavam. Nova proposição de estudo é feita. Desta vez é este o teor da informação (55):

"Foi encarregado o Engenheiro Henrique Kreplin do estudo de um melhor traço para a estrada de Lages, a partir da margem do rio Capivaras, onde deverá terminar a linha do rio São Miguel, na Colônia de Theresópolis; e mandei ao mesmo tempo empregar, toda a atividade na construção desta linha, que não só diminuirá a distancia entre a cidade de São José e a de Lages, como oferecer também melhores caminhos

do que o atual pela Colônia Santa Izabel.

Uma vez traçada a direção do resto da estrada de Capivaras em diante, será construída uma picada para cargueiros, com a precisa largura e com boas pontes provisórias, a fim de poupar-se aos que transitam entre Lages e São José as enormes fadigas e perigos da péssima comunicação atual.

Por ora será isto bastante; depois se poderá fazer por seções uma estrada regular, conforme os preceitos da arte.

O Engenheiro Kreplin, encarregado deste trabalho, reúne a capacidade profissional o perfeito conhecimento de toda aquela faixa de terreno".

Passam-se os anos e, mais uma vez, vem à baila a necessidade de dar melhor tratamento a tão importante via de comunicação.

E, finalizando-se a atenção que lhe deu, ainda no período imperial, ilustre engenheiro, que governou, então, a Província de Santa Catarina, desta forma se expressa (56):

"... a principal artéria vital da cidade de Desterro para o interior da Província.

Correndo em direção de leste para oeste, estabelecendo ligação entre o Porto do Desterro e os municípios de São José e Lages, passando por centros de povoações como Santo Amaro, Teresópolis, Colônia Militar, a estrada quando construída servirá ao trânsito de carros.

..... "

A Presidência da Província determinou estudos de novos traçados por vários engenheiros e estes chegaram a estas conclusões determinando as mais fáceis comunicações:

"1 - a distancia entre São José e Lages que diziam ter 36 leguas, não tinha nada menos que 39 a 40 leguas cada uma.

2 - a estrada de rodagem que se fizer entre as duas cidades, deve seguir pela margem esquerda do Rio Cubatão e não pelo Rio Maruí, que é talvez mais curta, porém muito acidentada do que a anterior.

3 - a dita estrada, tem por inicial uma larga praça no ponto

de passagem no Estreito, deverá aproveitar a parte da estrada atual que vai até Teresópolis, feitos os desvios necessários para o trânsito de carros.

4 - da colônia Teresópolis deverá seguir com pequenas alterações aconselhadas por estudo mais completo o seguinte traçado: Tomando pela direção do Morro de São Miguel, para evitar asperezas deste vai procurar Rancho Queimado, donde seguindo à direita do Morro Bonito irá a Taquaras, deixando a esquerda os Morros da Navalha e da Boa Vista, sairá diante dos Olhos d'água na raiz do Morro Quebra-Dentes, evitando estes sairá no Rio Itajaí, daí subindo pela margem direita chegará ao Rio Campos do Bom Retiro, afastando-se da calçada do Costão do Frade e do Morro Trombudo que ficam a margem esquerda e depois atravessar os ditos campos chegará ao Rio das Canoas, e pelas varzeas a direita estão os Morros de Santa Clara e de João Paulo, procurando fugir dos alagados dos Campos do Trajano, chega-se a Sepultura.

Calcula-se que esta grande seção de estrada não excederá a 28 leguas de extensão".

Esta foi a última manifestação governamental, acerca da estrada São José a Lages, no período imperial.

Atendendo às necessidades de melhoria do seu traçado, ao fluxo do relacionamento social e econômico entre o litoral e o planalto, somente no período republicano vai ser, novamente, objeto de cogitações a sua adaptação aos novos veículos utilizados, como meio de transportes, especialmente aos automotores, ocasionando, então, retificações em seu traçado, adequação das curvas e das rampas, e, enfim, melhoramentos outros.

* *
*

7 - A BR 282 - A INTEGRAÇÃO DO LESTE COM O OESTE

Nos dias atuais, quando se sente que Santa Catarina necessita, urgentemente, de integrar as suas várias regiões, de economias diversas, mais crucialmente se torna o problema das comunicações, especialmente no que concerne às rodovias asfaltadas e construídas dentro das mais modernas normas técnicas, para um intenso relacionamento social

e econômico, agora desenvolvido.

Neste sentido foi planejada a rodovia BR 282, projetando ligar o litoral, o planalto e o extremo-oeste catarinenses.

É a velha idéia, de 1825, de João Antônio Rodrigues de Carvalho (57).

A velha aspiração só passa a concretizar-se no século XX. Primeiramente é o contrato de 15 de setembro de 1919, entre o Governo do Estado, na época sob a chefia do Dr. Hercílio Luz, e José Rupp, para construção da estrada Cruzeiro (hoje Joaçaba) e Passo Bormann, e, portanto, interligando as áreas que, a seguir, seriam ocupadas, intensamente, pelas "frentes pioneiras", oriundas do Rio Grande do Sul, povoando o vale do Uruguai, na margem catarinense.

Esta mesma estrada, com melhoramentos no seu traçado original, vai subsistir até a década de 1950, quando se dá início uma nova era no rodoviarismo brasileiro e sente-se a necessidade de implantação de estradas com pavimentação asfáltica e dentro das modernas normas técnicas.

Desta forma vai surgir a necessidade de ligar-se os dois extremos do Estado, entre si, através de um corredor rodoviário, não só num sentido de dinamização econômica, mas, visando à integração, em todos os seus aspectos. Surge, assim, a BR 282.

A implantação da BR 282, no trecho Joaçaba Xaxim, foi iniciada no final do ano de 1954, pelas firmas CONTEK, EMEC e TRIÂNGULO. A falta de verba impediu o seu prosseguimento (58).

Em janeiro de 1963, no sentido Joaçaba - Xaxim, foram executados pela firma MANTIQUEIRA, serviços de drenagem, regularização e sub-base, numa extensão, aproximadamente, de 28 km. Esses serviços foram paralizados em novembro de 1964.

Em 1969, foi reiniciada a implantação do trecho Joaçaba - São Miguel d'Oeste. Os diversos trechos foram distribuídos às seguintes firmas:

C.R. ALMEIDA S/A, nas imediações de Joaçaba, numa extensão de 14 km, custo Cr\$9.696.957,91.

TONIOLO BUSNELLO S/A, no trecho Xanxerê - Rio Chapecô, numa extensão de 60,5 km, custo Cr\$30.750.678,82.

MINAS ENGENHARIA S/A, no trecho Rio Chapecô - Rio Araçã, numa extensão de 32,4 km, custo Cr\$8.115.465,11.

G.T.E., no trecho Rio Araçã - Lageado Fortaleza, numa extensão de 26,6 km, custo Cr\$15.137.472,92.

CAMARGO CORRÊA, no trecho Lageado Fortaleza - São Miguel d'Oeste, numa extensão de 25,5 km, custo Cr\$23.893.469,29.

Neste trecho entre Joaçaba e São Miguel d'Oeste foram construídas duas importantes obras de arte: as pontes sobre os rios do Peixe e Chapecô, aquela com 330,00 m. e esta com 255,00 m.

No ano de 1972 foi iniciada a pavimentação asfáltica. Novamente houve subdivisão em trechos, cabendo a tarefa a várias firmas. Custou o trecho Joaçaba-São Miguel d'Oeste, concluído em junho de 1974, a quantia de Cr\$302.125.000,00.

Resta, agora, o fecho final de tão útil, quão necessária obra rodoviária, a conclusão do trecho Lages - Florianópolis, cujos trabalhos vêm se efetuando vagarosamente.

* *
* *

8 - CONCLUSÕES

Este trabalho tem mais o caráter de demonstração da importância de uma via de comunicação no contexto regional, do que de análise.

Entretanto, algumas conclusões podem ser, desde logo, destacadas:

1 - No contexto regional, todos são unânimes em detectar, o seu papel de artéria vital;

2 - A sua importância é decisiva em termos sociais, econômicos e militares, demonstrada pelas várias abordagens efetuadas, quer como "caminho-de-tropa", quer como estrada carroçável;

3 - A sua conclusão, dentro das modernas normas técnicas se impõe, para evitar o estrangulamento da integração social e econômica regional.

Anexo 1

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1856

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ					PARA LAGES			T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais Cargueiros com Erva-Mate	Ditos bois para vender	Ditos cavalos para vender	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Ditos com Sal	
Janeiro	4	75	94	800	41	579	98	110	832	252	2885
Fevereiro	10	56	125	733	38	500	5	70	458	253	2248
Março	1	32	108	883	20	1216	38	65	541	216	3120
Abril	7	33	30	165		348	33	38	293	102	1049
Maió	2	40	55	439		282		33	195	6	1052
Junho	2	33	28	242		310		21	248	28	908
Julho	4	68	9	83		83		24	207	60	538
Agosto	4	69	74	291			9	18	130	30	625
Setembro	6	30	13	61		11		11	118	17	267
Outubro	2	28	43	214		170		21	88		566
Novembro	6	50	89	483		170	22	63	310	10	1201
Dezembro	2	7	171	694		570	167	135	678		2424
T O T A L	50	521	839	5086	99	4239	372	609	4098	974	16883

Anexo 2

COLÔNIA MILITAR SANTA TERESA

Ano: 1857

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ					PARA LAGES		T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Ditos Cargueiros com Erva-mate	Ditos bois para vender	Ditos cavalos para vender	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	
Janeiro	5	4	110	575		242	16	89	433	1474
Fevereiro	3	16	109	509		331	15	143	877	2003
Março	3	14	70	198		328	73	106	403	1195
Abril	1	23	124	362		775	22	95	319	1721
Maió	1	8	90	411		417		103	366	1396
Junho			13	49		160		22	117	361
Julho			32	100		21	19	82	254	
Agosto	4	34	22	111		46		21	81	319
Setembro			42	230		39		19	142	472
Outubro			35	201		63	8	58	287	649
Novembro	3	24	120	527		460	89	76	382	1681
Dezembro										
T O T A L	20	123	767	3273		2882	223	748	3499	11636

Anexo 3

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1858

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ				PARA LAGES		T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Ditos bois para vender	Ditos cavalos para vender	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	
Janeiro			91	506	440	121	68	470	1696
Fevereiro			137	532	640	37	108	459	1915
Março	2	13	207	896	1261	36	84	352	2852
Abril			145	748	658	15	108	591	2265
Maió			50	271	366		80	533	1300
Junho			37	162	246		37	186	665
Julho			22	89	44		28	175	356
Agosto			20	125	172		12	30	363
Setembro	4	2	37	172	74		23	169	475
Outubro	2	8	22	136			26	141	335
Novembro	3	21	74	531			44	338	1012
Dezembro		6	186	1075	947	24	143	968	3343
T O T A L	12	44	1028	5238	4848	233	763	4412	16576

Anexo 4

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1859

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ				PARA LAGES			T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais Carqueiros com Erva-molde	Ditos bois para vender	Ditos cavalos para vender	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	
Janeiro	1	2	736	650		757	69	100	676	2393
Fevereiro			133	813		913	9	97	555	2520
Março			160	865		662	48	127	823	2693
Abril			55	202		301	25	32	192	807
Maió			187	917		731	44	165	894	2890
Junho			46	156		503		51	292	1049
Julho			40	164		189		35	127	540
Agosto			52	178		209		31	154	684
Setembro			34	144		27		40	184	428
Outubro			65	246		83		45	128	565
Novembro			145	705		337		122	508	1827
Dezembro										
T O T A L	1	2	1051	5039		4772	155	843	4536	16401

Anexo 5

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1861

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ				PARA LAGES			T O T A L	
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais Car- gueiros com Ema-mate	Ditos bois para vender	Ditos cavalos para vender	Animais de montaria	Ditos Cargueiros		Ditos com Sal
Janeiro			212	1119		662	97	172	896		3158
Fevereiro			152	825		835	18	132	617		2579
Março			135	545		1576	8	129	695		3088
Abril			177	896		730	31	100	533		2467
Mai			81	284		910	2	118	544		1939
Junho											
Julho											
Agosto											
Setembro											
Outubro											
Novembro											
Dezembro			264	1355		532	111	289	1658		4209
T O T A L			1021	5024		5245	267	940	4943		17440

Anexo 6

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1865

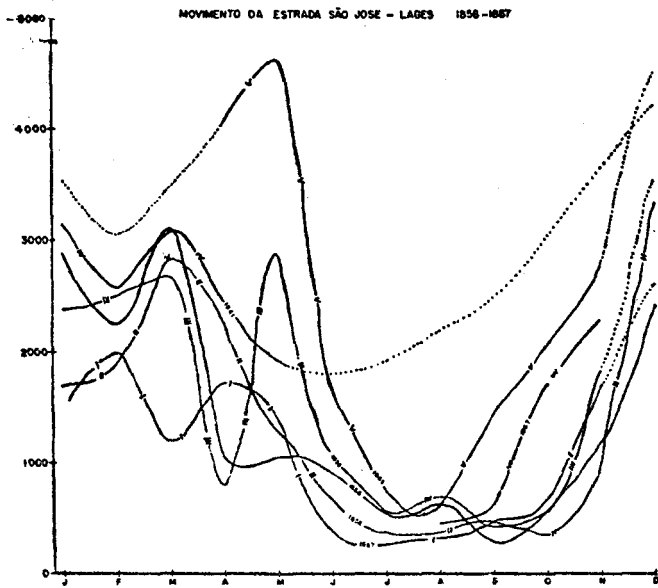
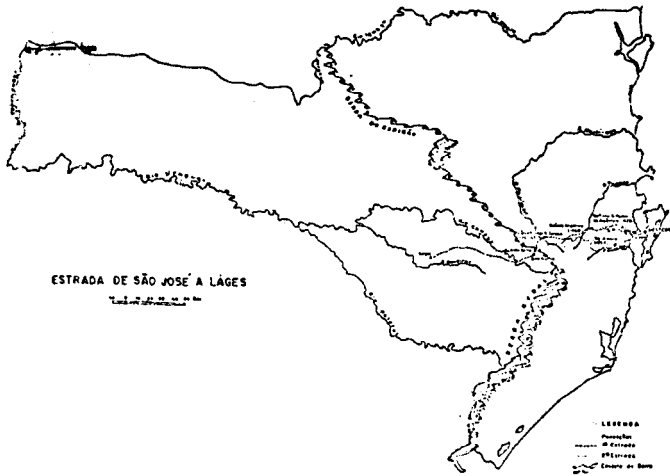
MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ		PARA LAGES		T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	
Janeiro							
Fevereiro							
Março							
Abril			350	1505	379	1808	4042
Maió			431	2326	295	1588	4640
Junho			129	526	198	916	1769
Julho			70	273	76	317	736
Agosto			78	300	51	190	619
Setembro			149	725	105	464	1443
Outubro			150	740	186	696	2045
Novembro			242	1360	184	987	2773
Dezembro							
T O T A L			1599	7755	1474	7239	18067

Anexo 7

COLÔNIA MILITAR SANTA TEREZA

Ano: 1867

MESES	PARA A COLÔNIA		PARA SÃO JOSÉ		PARA LAGES		T O T A L
	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	Animais de montaria	Ditos Cargueiros	
Janeiro							
Fevereiro							
Março							
Abril							
Maió							
Junho							
Julho							
Agosto			32	128	17	80	257
Setembro			56	283	45	223	607
Outubro			147	803	120	636	1706
Novembro			165	927	172	988	2292
Dezembro							
T O T A L			400	2181	354	1927	4862



NOTAS

- (1) PAULO JOSÉ MIGUEL DE BRITO, o autor da Memória política sobre a Capitania de Santa Catharina, foi "Cavaleiro da Ordem de Cristo, Tenente Coronel de Cavalaria e Ajudante de ordens do Governo da Ilha de Santa Catarina". Requereu na margem sul do Rio Cubatão, do "Distrito da Freguesia de N. Sra. do Rosario de Enseada de Brito" sesmaria pois "nela necessita fazer estabelecimento em la voura e criação do gado" de uma lãgua em quadro, que, a 28 de ju nho de 1813 foram determinadas as diligências para demarcação. Foi *miguelista*, na luta entre D. Pedro I (do Brasil) e seu irmão, D. Miguel. Governador e Capitão-General de Moçambique, onde faleceu em 28 de janeiro de janeiro de 1832. Houve duas edições portuguesas de sua *Memória*: 1829 e 1832, em Lisboa, sob a égide da Academia de Ciências de Lisboa, a qual pertencia. Há uma edição catarinense (1932) desta *Memória*.
- (2) BRITO, Memória política, p. 85, nota 2.
- (3) BRITO, cit. p. 86.
- (4) BRITO, cit. p. 86, nota 4.
- (5) COELHO (Manoel Joaquim d'Almeida), Memória histórica da Província de Santa Catharina. Desterro, Tip. de J.J. Lopes, 1877. p. 186 - 195.
- (6) FONTES (Henrique da Silva), A Irmandade do Senhor dos Passos e o seu Hospital e aqueles que os fundaram. Florianópolis, ed. do Autor, 1965. 431 p. (baseada no Arquivo da Irmandade referida).
- (7) FONTES, cit. p. 362 - 363.
- (8) DACHS (Walter), Histórico da Villa de Nossa Senhora dos Prazeres das Lagens (nº CLXI), jornal Guia Serrano, Lages, SC, ano 28, nº 2819, edição de 06.06.1964.
- (9) BRITO, Memória, cit. p. 161 - 167.
- (10) BRITO, cit. p. 86 - 87.
- (11) BRITO, Histórico, cit.
- (12) DACHS, Histórico, cit. (nº LIV), jornal Guia Serrano, Lages, ano 25, nº 2688, edição de 07.10.1961.

- (13) BOITEUX (Lucas A.), Os primeiros moradores do Itajaí. Os Arzão. Blumenau em cadernos, Blumenau, SC. 1 (3): 47 - 49.
- (14) DACHS, Histórico, cit. (nº LIV).
- (15) BOITEUX (Lucas A.), A fome de ouro e prata. I. Faisqueiras d'Itajaí. Blumenau em cadernos, Blumenau, SC. 1 (4): 63-67. fev. 1958.
- (16) BOITEUX (Lucas A.), A fome de ouro e prata. II. O Monte Tayó. Blumenau em cadernos. Blumenau, SC. 1 (5): 92 - 96. março 1958.
- (17) DACHS. Histórico, cit. (nº LIV).
- (18) DACHS, cit. (nº LIV).
- (19) BRITO, Memória, cit. p. 87, nota 5.
- (20) DACHS, Histórico (nº CLXI), jornal Guia Serrano, Lages, SC., ano 28, nº 2819, edição de 06.06.1964.
- (21) DACHS, cit.
- (22) BRITO, Memória, cit. p. 87.
- (23) CARVALHO (João Antônio Rodrigues de), Projeto de uma estrada da Cidade do Desterro ... Rio de Janeiro, Revista Trimestral de História e Geografia (IHGB), 7: 534 - 550, 1866. Referência p. 535 - 536.
- (24) CARVALHO, cit. p. 538.
- (25) CARVALHO, cit. p. 541 - 542.
- (26) CARVALHO, cit. p. 541, nota 16.
- (27) CARVALHO, cit. p. 543 - 544.
- (28) CARVALHO, cit. p. 544, nota 22.
- (29) CARVALHO, cit. p. 545.
- (30) CARVALHO, cit. p. 545, nota 25.
- (31) CARVALHO, cit. p. 546.
- (32) PIAZZA (Walter F.), Os Presidentes da Província de Santa Catarina. O Ministro João Antônio Rodrigues de Carvalho. Anuário Catarinense, Florianópolis, 1954. separata, 8 p.

- (33) MATOS (Jacinto A. de), Colonização do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, Tip. O Dia, 1917. p. 37.
- (34) MATOS, cit. p. 40 - 41.
- (35) MATOS, cit. p. 42 - 43 e p. 45.
- (36) MATOS, cit. p. 57 - 58.
- (37) Relatório da fundação, progresso e estado da Colônia Militar Santa Thereza, datado de 04.01.1856, pelo seu Diretor interino, Cap. João de Souza Mello Alvim (mss.), 14 p.
- (38) Relatório da fundação ... (mss.), cit. p. 6 - 8.
- (39) Correspondência dos Diretores da Colônia Militar Santa Teresa, 1856 - 1891 (mss.).
- (40) PIAZZA (Walter), Angelina: um caso de colonização nacional. Tese de Livre-Docência, Universidade Federal de Santa Catarina, 1973, mimeografada, 278 p.
- (41) BRUSQUE (Francisco Carlos de Araujo), Relatório, 1860. p. 18 - 19.
- (42) PIAZZA, Angelina, cit. p. 32.
- (43) PIAZZA, Angelina, cit., p. 37 - 41.
- (44) BRUSQUE, Relatório, 1861, p. 11.
- (45) PIAZZA, Angelina, cit. p. 184.
- (46) PIAZZA, Angelina, cit. p. 125 - 143.
- (47) OLIVEIRA (Antônio de Almeida), Relatório com que ao Exmo. Sr. Coronel Manoel Pinto de Lemos, 1º Vice-Presidente, passou a Administração da Província de Santa Catarina, o Exmo. Sr. Dr. ..., em 10 de Maio de 1880. Desterro, 1880.
- (48) COUTINHO (João José), Fala que o Exmo. Sr. Dr. ... Presidente da Província de Santa Catarina dirigio à Assemblêia Legislativa Provincial, no ato de abertura de sua sessão ordinária. Desterro, 1850.
- (49) COUTINHO (João José), Relatório. Desterro 1851.

- (50) COUTINHO (João José), Fala que o Presidente da Província de Santa Catarina dirige à Assembléia Legislativa Provincial no ato de abertura de sua sessão ordinária em 19 de Março de 1856. Rio de Janeiro, Tip. Universal de Laemmert, 1856. p. 19 - 22.
- (51) COUTINHO (João José), Relatório apresentado ao Exm. Vice-Presidente da Província de Santa Catarina, o Doutor Esperidião Eloy de Barros Pimentel, pelo Presidente o Doutor ... por ocasião de passar-lhe a Administração da mesma Província, no ano de 1859. Desterro, 1859.
- (52) BRUSQUE (Francisco Carlos de Araujo), Fala apresentada pelo Presidente da Província de Santa Catarina, Dr. ... à Assembléia Legislativa Provincial, na 2a. sessão da 10a. legislatura. Desterro, 1861.
- (53) MOTA (Vicente Pires da), Relatório apresentado ao Exmo. Sr. 19 Vice-Presidente da Província de Santa Catarina o Comendador João Francisco de Souza Coutinho, pelo Presidente ..., em 25 de Setembro de 1862. Desterro, 1862.
- (54) CHAVES (Alexandre Rodrigues da Silva), Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Santa Catarina, Dr. ... à Assembléia Legislativa Provincial na 2a. sessão da 12a. legislatura, em 19 de Março de 1865. Desterro, Tip. Catarinense, 1865.
- (55) TOSTA (Manoel Vieira), Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Presidente da Província de Santa Catarina na o Exmo. Sr. Dr. ... Desterro, Tip. de J.J. Lopes, 1867. p. 12 - 24.
- (56) SOUZA (Augusto Fausto de), Relatório com que o Exm. Sr. Coronel Dr. ... abriu a primeira sessão da 27a. legislatura da Assembléia Provincial de Santa Catarina, em 19 de Setembro de 1888. Desterro, 1888. 48 p.
- (57) CARVALHO, Projecto, cit.
- (58) Os dados técnicos e econômicos, a seguir utilizados, foram fornecidos pelo Engº AYEZO CAMPOS, Diretor do 16º Distrito Rodoviário Federal, do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, em Florianópolis, a quem agradecemos.

INTERVENÇÕES

Do Prof. *Roger Frank Colson* (Universidade Federal de Santa Catarina).

Pergunta:

"Qual o efeito da construção da estrada de ferro Norte para o Sul, na estrada de Lages?"

Do Prof. *Nelo Osti* (IEHVI. Blumenau).

Indaga:

"19) - Teve esta estrada papel de destaque no processo de povoamento e colonização do planalto catarinense, ou simplesmente foi uma via de escoamento de gado e de outros produtos oriundos do Sul em direção a São Paulo?"

"20) - Qual a direção da estrada de São José para o Sul ou para o Rio Grande do Sul?"

* *
* *

RESPOSTA DO PROF. WALTER F. PIAZZA

Ao Prof. *Roger Frank Colson*

"Há falta de estudos acerca do sistema de comunicações em Santa Catarina. Existem dados e documentos esparsos sobre as mais variadas partes do sistema viário de Santa Catarina, mas não existe um estudo de conjunto. Assim, a malha rodoviária, a partir dos seus começos, não está estudada. Há apontamentos sobre a estrada dos Conventos, sobre aquela que acompanha o rio Tubarão (estrada da Serra do Rio do Rastro), sobre aquela que vai de São José a Lages, sobre a estrada que acompanhando o vale do Itajaí, vai de Blumenau a Curitiba, sobre aquela que de Joinville demanda ao planalto (estrada D. Francisca). Assim, também, não existe estudo publicado sobre as estradas de ferro do sistema catarinense. Houve, sim, no período imperial intuito de construir uma estrada de ferro ligando o litoral a Lages, mas, ficou somente no projeto".

Ao Prof. *Nelo Oeti*

"A estrada ligando São José a Lages não se pode dizer tenha tido papel no processo de povoamento e colonização do planalto catarinense.

No tocante às ligações do litoral catarinense com o sul-catarinense e o Rio Grande do Sul deve-se esclarecer que o foram precários até bem recentemente. Assim sendo, no período colonial e imperial era usada como via de comunicação a orla marítima — as praias. Na segunda década do século XX inicia-se a construção de estradas carroçáveis e para veículos automotores no litoral, ligando entre si, as principais cidades".