

PUCRS

FACULDADE DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA

PAULO SÉRGIO OSÓRIO

**APROPRIAÇÃO TERRITORIAL E O PAPEL DAS ELITES LOCAIS NO PROCESSO DE
MODERNIZAÇÃO NA REGIÃO SUL CATARINENSE NO SÉCULO XIX.**

Porto Alegre
2020

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica
do Rio Grande do Sul

PAULO SÉRGIO OSÓRIO

**APROPRIAÇÃO TERRITORIAL E O PAPEL DAS ELITES LOCAIS NO
PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO NA REGIÃO SUL CATARINENSE NO SÉCULO
XIX.**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
História da Pontifícia Universidade Católica do Rio
Grande do Sul - PUCRS, como requisito parcial para a
obtenção do título de Doutor em História.

Orientador: Prof^(a). Dr^(a). Luis Carlos dos Passos Martins

PORTO ALEGRE

2020

Ficha Catalográfica

O86a Osório, Paulo Sérgio

Apropriação territorial e o papel das elites locais no processo de modernização na região Sul Catarinense no século XIX / Paulo Sérgio Osório . – 2020.

369.

Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Luís Carlos dos Passos Martins.

1. Região Sul Catarinense. 2. Elite local. 3. Apropriação territorial. 4. Mineração. 5. Colonização. I. Martins, Luís Carlos dos Passos. II. Título.

Dedico este trabalho a minha família.

AGRADECIMENTOS

Com profundo sentimento de gratidão, preciso fazer alguns agradecimentos, mesmo sabendo que poderei incorrer no risco de não conseguir nominar todos aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuíram para que eu reunisse ânimo e forças para seguir a diante. São pessoas que estão ao meu lado há muito tempo e outras que tive a alegria de encontrar nesse percurso.

Início agradecendo aos colegas da turma de doutorandos de 2015, do PPGH – PUCRS, em especial aos amigos Lúcio, Josiane e Vanessa. Agradeço, também, aos professores e às professoras do PPGH – PUCRS, os quais, muito contribuíram durante as disciplinas e na qualificação deste trabalho, bem como à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pela bolsa de estudos que me foi concedida.

Gostaria de agradecer pela participação e pelas contribuições dos professores René Ernaini Gertz e João Henrique Zanelatto no processo de qualificação. Agradeço, também, o pronto aceite de Carlos Renato Carola e João Batista Bitencourt para participar da defesa da tese com suas ricas contribuições. Agradeço de modo muito especial, ao meu orientador, Luís Carlos dos Passos Martins, pela generosidade em me acolher como orientando e que se tornou um amigo ao longo da jornada.

Faço questão de mencionar meus colegas e amigos do Curso de História da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC: Zanelatto, Carola, Lili, Lucy, Michele, Tiago, Ismael, Michelle, Tati e Juliano. Cada um, ao seu modo, me proporcionou entusiasmo, inspiração e muitos bons momentos. Momentos acadêmicos, de laser, e mesmo nos momentos de lutas, de enfrentamentos, de angústias e de incertezas, onde ninguém largou a mão de ninguém.

No curso de História, ainda, não posso deixar de agradecer às ex-alunas, hoje colegas de ofício, Liziane Acordi Rocha e Jucilene de Souza Plácido Francisco que muito me auxiliaram na coleta e sistematização de dados obtidos nos Arquivos de Tubarão e de Orleans. É sempre muito gratificante poder ver o crescimento profissional e de poder trabalhar ao lado de pessoas como vocês. Em momentos como esse é que percebemos o quanto nosso esforço como professor/a valeu a pena.

Agradeço imensamente aos professores e amigos João Francisco Monteiro (in memoriam) e Daniela Arns Silveira pelo esmero que tornou o texto mais apurado e de agradável leitura. Também agradeço à ex-aluna Fabíola Ronchi Gava por seu auxílio quanto às normas técnicas.

Meus mais profundos agradecimentos aos espaços de guarda, conservação e disponibilização de acervos documentais e às suas respectivas equipes. Sendo assim, preciso mencionar o Centro de Memória e Documentação da UNESCO – CEDOC, o Arquivo Histórico de Araranguá, o Arquivo Histórico Municipal de Tubarão “Amadio Vetoretti” e o Arquivo Público do Estado de Santa Catarina – APESC. Faço um agradecimento especial à equipe do Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI do UNIBAVE de Orleans, nas pessoas dos comprometidos profissionais e queridos amigos Valdirene Böger Dorigon e Idemar Ghizzo. Ao Idemar, em especial, agradeço por todas as contribuições.

Como diz a Canção da América, “Amigo é coisa pra se guardar...”, por isso agradeço muito aos amigos de boa conversa e deliciosos cafés: Ivete, Ricardo, Sandro, Rodrigo, Renato, Regi, Dorvanil e o meu compadre Lond. Aos amigos que se tornaram compadres e irmãos, Marianela, Berna, Ritinha, Sansão, Elis, Vânia, Besso, Tati, Reve, Yô, Nilzo, Regina, Lond, Val... Sei que não conseguiria nominar todos nesse espaço, mas sou feliz por estar cercado de BONS AMIGOS.

Por último, mas não menos importante, à minha família, a quem devo a vida. Tenho muita gratidão e admiração pelos meus pais, Zoleide da Silva (Belei), Patrício Henrique Osório e ao meu irmão Patrício Henrique Osório “Júnior”. De modo muito especial, agradeço à Fernanda Angélica Fernandes (Fê), companheira de toda a vida e aos nossos lindos e adoráveis filhos Mariana Fernandes Osório e Ícaro Fernandes Osório, brigado por construírem tantos projetos comigo. Obrigado pelo incentivo e compreensão por minhas ausências.

“Se a região não existisse como espaço estigmatizado, como província definida pela distância econômica e social (e não geográfica) em relação ao centro, quer dizer, pela privação do capital (material e simbólico) que a capital concentra, não teria que reivindicar a existência”.

(BOURDIEU, 2002, p. 126).

RESUMO

A tese procurou compreender o processo de ocupação e apropriação territorial da região sul de Santa Catarina ao longo do século XIX, sobretudo na sua segunda metade, levando em conta o contexto que apontava para uma ideia de progresso e de civilização, além da necessidade de integração da região à economia nacional. Para melhor esclarecer esse processo, a pesquisa observou aspectos como: a configuração e a conformação do espaço geográfico; suas ocupações pretéritas, com destaque aos povos originários; a ocupação da faixa litorânea com a formação e o desenvolvimento das vilas de Laguna, Tubarão e Araranguá; a formação de uma elite política e econômica de caráter oligárquico composta por luso-brasileiros sediados nas vilas, principalmente Laguna e Tubarão; e os projetos modernizantes em torno do processo de ocupação do espaço regional como a mineração do carvão, a imigração e a colonização, bem como as vias de comunicação e transporte. Para tanto, analisamos diversos acervos documentais, sobretudo os jornais, os documentos da Colônia Grão Pará, salvaguardados no Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI e os relatórios que a presidência da Província dirigia anualmente à Assembleia Legislativa Catarinense. Os estudos acerca da ocupação da região sul catarinense ao longo daquele século possibilitaram a percepção das construções narrativas que orientaram os interesses e as disputas políticas e econômicas tanto no âmbito local quanto no regional.

Palavras-chave: Região Sul Catarinense. Elite Local. Apropriação Territorial. Mineração. Colonização. Projetos Modernizantes.

ABSTRACT

The thesis sought to understand the process of occupation and territorial appropriation of the southern region of Santa Catarina throughout the 19th century, especially in its second half, taking into account the context that pointed to the idea of progress and civilization, in addition to the need to integration of the region into the national economy. To better clarify this process, the research observed aspects such as: the configuration and conformation of the geographical space; their past occupations, with emphasis on native peoples; the occupation of the coastal strip with the formation and development of the villages of Laguna, Tubarão and Araranguá; the formation of an oligarchic political and economic elite composed of Portuguese-Brazilians based in the villages, mainly Laguna and Tubarão; and modernizing projects around the process of occupying regional space, such as coal mining, immigration and colonization, as well as communication and transport routes. To this end, we analyzed several documentary collections, especially newspapers, documents from Colônia Grão Pará, safeguarded at the Historical Documentation Center “Plínio Benício” - CEDOHI and the reports that the presidency of the Province sent annually to the Legislative Assembly of Santa Catarina. Studies on the occupation of the southern region of Santa Catarina throughout that century made it possible to perceive the narrative constructions that guided political and economic interests and disputes at both the local and regional levels.

Keywords: Southern Region of Santa Catarina. Elite Local. Territorial appropriation. Mining. Colonization. Modernizing Projects.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Registro da Ilha de Santa Catarina no mapa do viajante alemão Hans Staden, produzido em 1549 e publicado em 1557.....	59
Figura 2 - Recibo datado de 30 de outubro de 1893, emitido pelo Diretor da Colônia Grão-Pará, no valor de dezoito mil réis, correspondente aos serviços prestados por José Caetano na turma de “afugentar bugres”.....	98
Figura 3 - os últimos três Xokleng, contatados em 1952 na localidade de Três Barras/Orleans. Da direita para a esquerda: Canharã, Japru e Gapen.	102
Figura 4 - Obra, Colonização Italiana em Urussanga, autor: Antônio Berto (Berto Santeiro), técnica: Escultura de cimento em baixo relevo (maio de 1998).....	103
Figura 5 - Painel de Santa Rosa de Lima, exposto no “Memorial Amurel”, com destaque para o “bugreiro” Ireno Pinheiro – Memorial Amurel.	105
Figura 6 - Mapa dos confins do Brasil com as terras da coroa de Espanha na América meridional – “mapa das cortes”	110
Figura 7 – Mapa dos Caminhos de Tropas	124
Figura 8 - Mapa dos Caminhos de Penetração, Autor: Artur Ferreira Filho (1958), Adaptação: Carmen Thomas.....	138
Figura 9 - Mapa do vale do rio Braço do Norte contendo a indicação de sesmarias e de lotes coloniais (4 de novembro de 1884)	201
Figura 10 - Mapa da Colônia Teresópolis em toda a sua extensão. No detalhe, o núcleo colonial do Vale do rio Braço do Norte.....	222
Figura 11 - Mapa com a representação da bacia do rio Braço no Norte.	228
Figura 12 - implantação da colônia Azambuja (1877), Fotógrafo: Ozório do Amaral	240
Figura 13 - Planta Geral da Colônia Azambuja (Desterro, dezembro de 1888).....	246
Figura 14 - Mapa dos Municípios de Laguna e Tubarão. Autor: Engenheiro Carlos Othon Schlappal (1881).....	251
Figura 15 - Planta da sede do núcleo colonial de Urussanga. Autor: Francisco Ferreira Pontes (Engenheiro Chefe) (20 de julho de 1885)	252
Figura 16 - Peça de propaganda distribuída no Brasil e na Itália pelos agentes de Joaquim Caetano Pinto Junior.....	267
Figura 17 - Mapa da Colônia Grão Pará.....	275
Figura 18 - Planta da cidade de Araranguá.....	286
Figura 19 - Detalhe do Mapa dos Municípios de Laguna e Tubarão.	288

Figura 20 - Mapa da Colônia Nova Veneza	290
Figura 21 - Mapa da Colônia Nova Veneza	292
Figura 22 - Vida Nova (Nova Veneza) - óleo sobre tela, 120 x 160 cm. Autor: Pedro Weingärtner (1893).....	293
Figura 23– Mapa do traçado da projetada Estrada de Ferro D. Isabel (1867).	308
Figura 24 – Propaganda da “Confeitaria Estrada de Ferro D. Pedro I” na edição n.º 70 de 26 de março de 1884 do jornal Correio da Tarde.	326
Figura 25 – Homenagem da redação do jornal O Município a Sebastião Antonio Rodrigues Braga na capa da edição n.º 88 de 31 de outubro de 1879.	327
Figura 26 – Mapa do traçado da projetada Estrada de Ferro D. Pedro I (1869).....	329

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Concessões de sesmarias destinadas à região sul de Santa Catarina.....	125
Tabela 2 - Requerimento e petições de compra de terras na região sul de Santa Catarina	208
Tabela 3 – Distribuição de famílias de imigrantes da Colônia Teresópolis, por gênero, idade e religião.	218
Tabela 4 – Distribuição dos lotes da colônia Nova Veneza de acordo com as respectivas seções.....	290

SUMÁRIO

CAPÍTULO I	28
1 OCUPAÇÕES E APROPRIAÇÕES PRETÉRITAS DO SUL CATARINENSE: UM BREVE PANORAMA.....	28
1.1 OS EUROPEUS NO “PÓS-DESCOBRIMENTO”: PRIMEIRAS INCURSSÕES.	29
1.2 O POVOAMENTO DE SANTA CATARINA NOS SÉCULOS XVII E XVIII: ASPECTOS MILITARES E DE INTEGRAÇÃO	42
1.3.1 Os povos originários	58
CAPÍTULO II.....	71
2 PANORAMA DA REGIÃO SUL CATARINENSE ENTRE OS SÉCULOS XVIII E XIX.....	71
2.1 O PROCESSO DE OCUPAÇÃO E A CONSTRUÇÃO DA IDEIA DE ESPAÇO, DE TERRITÓRIO E DE PAISAGEM	71
2.2 POSSIBILIDADES INTERPRETATIVAS DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA REGIÃO SUL CATARINENSE.....	81
2.3 OCUPAÇÃO, ENCURRALAMENTO E “AFUGENTAMENTO” DOS XOKLENG	86
2.4 A CONSTRUÇÃO DA ELITE E DOS ESPAÇOS DE PODER: EXERCÍCIO DA POLÍTICA REGIONAL NO SÉCULO XIX	106
2.4.1 Laguna	108
2.4.2 Tubarão	121
2.4.3 Araranguá	136
CAPÍTULO III	147
3 CARVÃO, COLONIZAÇÃO E O PODER LOCAL: ACENOS DE PROGRESSO E CIVILIZAÇÃO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX.....	147
3.1 CONSTRUINDO NARRATIVAS: CARVÃO, PROGRESSO E ARTICULAÇÕES POLÍTICAS NO SUL CATARINENSE.....	153
3.2 “PROGRESSO” E “CIVILIZAÇÃO” NAS NARRATIVAS E PROJEÇÕES DE UM VIAJANTE EUROPEU	162
3.3 PREPARANDO O TERRENO: NOVA POLÍTICA DE TERRAS, COLONIZAÇÃO E PODER LOCAL.....	178
3.3.1 A Lei Eusébio de Queiroz e o “não lugar” dos negros no processo colonizador ...	179
3.3.2 A Lei de Terras e a política de colonização no último quartel do século XIX	188
CAPÍTULO IV.....	215

4 A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL E AS EXPERIÊNCIAS DE COLONIZAÇÃO NO SUL CATARINENSE.....	215
4.1 EIS QUE SURGE O PRIMEIRO NÚCLEO COLONIAL: O BRAÇO DO NORTE E A MIGRAÇÃO GERMÂNICA	215
4.2 O CONTRATO CAETANO PINTO JÚNIOR E O AGENCIAMENTO DE IMIGRANTES NA EUROPA.....	229
4.3 UM EMPREENDIMENTO “ESTATAL”: A GRANDE COLÔNIA AZAMBUJA E A DISSEMINAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS.....	233
4.4 A EXPERIÊNCIA DAS COLÔNIAS PARTICULARES	258
4.4.1 Colônia Grão Pará: colonização e mineração nas terras de SS.AA.II.	258
4.4.2 República, Lei Glicério e a Colônia Nova Veneza: a última década do século XIX.	280
CAPÍTULO V	297
5 OUTROS PROJETOS NA REGIÃO: A MODERNIDADE, SEUS EQUIPAMENTOS E A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO	297
5.1 PROJETOS EM DISPUTA	299
5.1.2 A ferrovia D. Pedro I.....	310
5.1.3 O Canal Príncipe D. Affonso	329
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	344
REFERÊNCIAS	353

INTRODUÇÃO

Foram diversos os motivos que despertaram o interesse e que levaram à escolha do tema desta tese, principalmente o trabalho como docente no Curso de História da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, com as disciplinas de “História do Brasil” e “Oficina de Ensino e Pesquisa: arquivo e documentação”, além da disciplina “História, Memória e Patrimônio: acervos documentais”, no curso de especialização Lato Sensu.

O exercício da docência na graduação e na pós-graduação, associado à participação nos Grupos de Pesquisa “Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina” e “Patrimônio Cultural, Histórias e Memórias”, que possibilitou o desenvolvimento de projetos de pesquisa e de extensão, permitiram o contato mais aprofundado com a literatura local e regional, assim como com importantes espaços de guarda e pesquisa, como o Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”, da UNIBAVE/ Orleans, o Centro de Memória e Documentação da UNESC – CEDOC, o Arquivo Histórico de Araranguá, o Arquivo Histórico Municipal de Tubarão “Amadio Vetoretti” e o Arquivo Público do Estado de Santa Catarina – APESC. As pesquisas e as atividades de extensão, além de intensificarem o contato com a literatura e com os acervos mencionados acima, também resultaram em publicações voltadas para a perspectiva da história local e regional.

Esse percurso acadêmico permitiu perceber que, de modo geral, as transformações promovidas em Santa Catarina ao longo do século XIX, se conectavam, de alguma forma, às mudanças desencadeadas a partir da Europa e que se espalhavam pelos continentes em forma de cascata até chegarem ao sul da província. No século XIX, sobretudo da década de 1820 em diante, a ampla região que até aquele período não havia despertado maiores interesses, seja para o Governo, seja para os detentores de terras (sesmeiros e posseiros), para os comerciantes e mesmo para os políticos locais, a partir daquele momento, presenciou o desencadeamento de um processo, embora lento e gradual, de um conjunto de transformações, impulsionadas e influenciadas, sobretudo, pelo “turbilhão”¹ que sacudiu a Europa a partir das Revoluções Francesa e Industrial e seus consequentes desdobramentos. Nesse sentido, a apropriação mais efetiva do interior da região sul do Brasil esteve diretamente ligada a fatores exógenos relacionados às transformações ocorridas no interior da Europa, combinados com os

¹ Apropriamo-nos do termo “turbilhão” usado por Marshall Berman, escritor e filósofo marxista dos Estados Unidos, autor do livro “Tudo que é sólido desmancha no ar: a ventura da modernidade”. (BERMAN, 1986, pp. 85-125)

interesses endógenos que foram levados a cabo pelo Governo Imperial Brasileiro e demais grupos de interesse, desejosos de aproximar e integrar as regiões do Brasil que ainda estavam desconectadas do mundo capitalista moderno.

René Rémond, historiador e cientista político francês, dedicado aos estudos da economia política, ao escrever “O Século XIX – 1815-1914”, publicado pela primeira vez na França em 1974, caracterizou o referido século como sendo “um dos séculos mais complexos, mais cheios que existem”, apontando para as relações que a Europa passou a estabelecer em caráter global e cujas revoluções se contrapunham, quase que em sua ampla maioria, contra a “ordem estabelecida” e “em favor da liberdade, da democracia política ou social, da independência ou unidade nacionais”. Em outras palavras, os movimentos revolucionários europeus do final do século XVIII e início do século XIX, fortemente influenciados pela Revolução Francesa e a pela Revolução Industrial, se voltavam contra o antigo regime que caracterizava as monarquias absolutistas daquele período (1990, pp. 13-14).

Ao descrever as relações que a Europa estabelecia com o mundo no século XIX, Rémond salienta que o “ritmo da história” era mais rápido e acelerado naquele continente, produzindo a percepção de que os demais pareciam permanecer praticamente imóveis, embora todas as novidades desencadeadas a partir do continente europeu repercutissem, de uma forma ou de outra, em todo o mundo, justamente por haver um “fato capital” incontestável, o de que a Europa estendia suas ações por todo o mundo, expandindo suas influências para além do seu espaço geográfico delimitado naquele “velho” continente (1990, pp. 176 - 177). Era a modernidade em pleno curso de expansão.

Adotando uma perspectiva muito parecida com a de Rémond, o pensador estadunidense Franklin Le Van Baumer, escreveu em sua obra “O pensamento europeu moderno – séculos XIX e XX” que, de um modo geral, os europeus do século XIX tinham plena consciência “da aceleração da vida moderna e do modo como isso contribuía para a confusão geral”,² que rompia com as velhas doutrinas e instituições que dominaram, sobretudo, a política e a economia até aquele momento. (1977, p. 16)

De acordo com Baumer,

² Tomando por referência o filósofo e economista francês Claude-Henri de Rouvroy (Conde de Saint-Simon) e o filósofo e economista inglês John Stuart Mill, Franklin L. Baumer se refere ao século XIX como um período “inventivo e construtivo”, pautado pela “crítica”, “caracterizada mais pelo espírito de análise do que de síntese, por um caos espiritual e por um conflito de classes”. Deriva daí a avaliação de que o todo o processo de aceleração produzido pela vida moderna ao longo do século XIX, produzia o que ele denominou de “confusão geral”, que refletia uma época de transição em que os europeus se contrapunham e superavam antigas doutrinas e instituições. (BAUMER, 1977, pp. 13 - 22)

No século XIX, tanto a Europa quanto os europeus estiveram mais do que nunca orgulhosos dos seus empreendimentos. Habitualmente, a história era escrita como se a Europa (ou uma parte dela, uma ou mais nações, dado que se estava no auge do nacionalismo europeu) fosse, na verdade, o centro do universo, onde todas as ideias novas e criativas se originavam. *Supunha-se também grandemente que o espírito (primitivo) representava uma fase de desenvolvimento muito inferior à da Europa (cultura)*. (...) Todavia, durante todo o século XIX, os europeus carregaram com orgulho o “Peso do Homem Branco” (BAUMER, 1977, p. 21) [Grifo nosso].

Dito dessa forma, tanto Baumer quanto Rémond apontam a Europa e os europeus como sendo os responsáveis e o epicentro das transformações que sacudiram literalmente o planeta, sobretudo entre o final do século XVIII e o decorrer do século XIX, espalhando-se e influenciando de forma decisiva os quatro cantos do planeta atingidos pelo pensamento moderno, mesmo que de forma extemporânea, quando comparado com as mudanças em curso na própria Europa. Dando ênfase à superioridade europeia, inicialmente por ingleses e franceses, Rémond, ainda enfatiza o aspecto psicológico que teriam herdado dos gregos antigos, materializado na “inteligência científica” que foi capaz de produzir conhecimento impulsionado pelo desejo de mudança e pela certeza da mutabilidade das coisas. Essa “superioridade” europeia ocidental se dava pela técnica, “consequência natural do exercício de um pensamento científico” e pela supremacia na “arte de governar, a ciência do mando”, configurando o que ele próprio chamou de “superioridade dupla”. Rémond reconhece que as relações que foram estabelecidas entre o continente Europeu e os demais continentes da Terra, se deram de forma desmesuradamente desigual, impondo suas regras e seu modelo “desde a aurora dos tempos modernos até o fim da colonização, isto é, até hoje, ou seja, cerca de quatro ou cinco séculos depois” (1990, p. 178 - 179).

De acordo com ele,

Enfim, a força própria das ideias que a Europa levava consigo, o prestígio de sua civilização, o desejo de imitá-la, que ela soube suscitar entre as elites dos países colonizados, tudo isso assegura a influência duradoura e prolongada da Europa, às vezes mesmo além de sua presença e de seu domínio (RÉMOND, 1990, p. 179).

Talvez que, por isso mesmo e para se contrapor à perspectiva eurocêntrica marcadamente característica de todo o processo de ocupação, dominação, controle, expropriação e exploração desencadeado no continente americano ao longo dos séculos, que o artista uruguaio Joaquín Torres García (1874-1949), ao retornar da Europa para o Uruguai, sua terra natal, na década de 1930, sugeriu a inversão do mapa da América do sul.

He dicho Escuela del Sur; porque en realidad nuestro norte es el Sur. No debe de haber norte, para nosotros, sino por oposicion a nuestro Sur. Por eso ahora ponemos

el mapa al revés, y entonces ya tenemos justa idea de nuestra posición, y no como quieren en el resto del mundo. La punta de América, desde ahora, prolongándose, señala insistentemente el Sur, nuestro norte. Igualmente nuestra brújula: se inclina irremisiblemente siempre hacia el Sur, hacia nuestro polo. Los buques, cuando se van de aquí, bajan, no suben, como antes, para irse hacia el norte. Porque el norte ahora está abajo. Y levante, poniéndonos frente a nuestro Sur, está a nuestra izquierda. Esta rectificación era necesaria; por esto ahora sabemos donde estamos (TORRES GARCIA, 1935, p. 1).

O que Torres Garcia propôs com aquele gesto de inverter o desenho/representação da América do Sul, estava relacionado a uma indicação de que a América deveria buscar o seu próprio caminho, de modo que pudesse romper com os modelos e tradições referenciados a partir do continente europeu. Essa percepção do artista uruguaio de que “nosso norte é nosso sul”, procura demonstrar que toda cartografia é resultado de uma construção e, portanto, que não há neutralidade nos mapas que, por sua vez, são construídos a partir de determinadas perspectivas e dependem da forma de como se olha, como bem capturou o Diretor Silvio Tendler (2006) do pensamento de Milton Santos: “*descolonizar é olhar o mundo com os próprios olhos, pensa-lo de um ponto de vista próprio. O Centro do Mundo está em todo lugar. O mundo é o que se vê de onde se está*”.³

Todo esse processo de colonização, sobretudo a cultural, retratado acima por Rémond, Baumer e Torres Garcia, se deu de tal forma que ficou profundamente arraigado nas entranhas do continente sul americano, produzindo profundas marcas psicológicas que induzem e condicionam a maneira como o próprio povo sul americano se vê e se percebe, ou seja, como periféricos e inferiores.

Desse modo, a proposição feita por Torres Garcia sugere uma consciência de que os traçados e delimitações cartográficas, produzidas por quem domina e detém o poder, trazem consigo a capacidade de representar, ao mesmo tempo, um determinado quadro hierárquico, ideológico e político, capaz de formatar e, ao mesmo tempo, de produzir mudanças, no espaço, na paisagem com impactos profundos nas populações ditas “periféricas”. A obra de Torres Garcia realça a dimensão política do “Sul”, na medida em que o coloca em oposição a um “norte” opressor, simbolicamente representado pelo violento processo que caracterizou a colonização, ao mesmo tempo em que sugere haver um Norte opressor dentro de cada Sul e, ao sugerir a possibilidade da ruptura, aponta para a condição de

³ O Diretor Silvio Tendler extraiu o pensamento do geógrafo Milton Santos, no documentário de 89 minutos intitulado, “Encontro com Milton Santos ou o Mundo Globalizado Visto do Lado de Cá”, produzido em 2006. O filme aborda o processo de globalização baseado no pensamento de Milton Santos. Acessado em: <https://www.youtube.com/watch?v=pPtED190C9Y> em 28 de fevereiro de 2020.

“inacabamento” (RICOEUR, 2007, p. 513) desses lugaresse relações, a exemplo do sul de Santa Catarina.

As mudanças desencadeadas no Brasil sob a influência dos movimentos ocorridos na Europa – Revolução Francesa e Revolução Industrial – e com o processo de Independência dos Estados Unidos foram, portanto, tardias e ressignificadas dentro das condições, dos interesses e das conveniências das elites coloniais e imperiais brasileiras que adaptaram os conceitos de liberalismo e nacionalismo, inerentes aos movimentos europeus.

Incorporamos o conceito de elite apresentado pelo historiador Flávio Heinz, ao indicar que, embora não haja consenso acerca do que se entende exatamente por elite, pode ser empregado para se referir às pessoas ou grupos sociais que ocupam o cume das “estruturas de autoridade ou de distribuição de recursos”. Ainda de acordo com ele, o termo pode designar “os ‘dirigentes’, as pessoas ‘influentes’, os ‘abastados’ ou os ‘privilegiados’, (...) sem outra forma de justificação, uma vez que o ‘poder’ da elite impor-se-ia por si próprio e prescindiria de maiores explicações” (2006, p. 7).⁴ Dessa forma, designaremos como elite, o grupo formado por luso-brasileiros que, a partir dos núcleos urbanos como Laguna e Tubarão, exerceram o poder econômico e o poder de mando na região sul catarinense ao longo do período que define o recorte temporal de nossa pesquisa, o século XIX.

O quadro que acabamos de apresentar cumpre o objetivo de nos ajudar na compreensão do conjunto de transformações produzidas no Brasil, com reflexos na província de Santa Catarina e, em especial na região sul catarinense ao longo do século XIX, embora que essas mesmas transformações tivessem ocorrido, nessa região, tardiamente e apresentando-se revestida de suas especificidades, quando comparada com outras regiões do Brasil, outras regiões de Santa Catarina e, até mesmo, dentro da própria região sul, quando se opõem o litoral em relação ao interior. Esse último caso, nos parece confirmar a assertiva de Torres Garcia, quando sugere haver um Norte opressor dentro de cada Sul, marcado pelos embates e disputas de narrativas em meio ao processo de conformação do espaço e do poder local e regional.

Dito desta forma, observamos que as publicações sobre o processo de ocupação da região sul de Santa Catarina, costumam tratar o tema a partir da presença portuguesa e luso-brasileira – que muitas vezes insinua um processo de miscigenação – que se deu com a ação dos bandeirantes paulistas e vicentistas nos séculos XVII e XVIII com a fundação das

⁴ Fazendo referencia ao sociólogo suíço Giovanni Busino (1992, p. 4), Flávio Heinz destaca em nota de rodapé: “No plural, a palavra ‘elites’ qualifica todos aqueles que compõem o grupo minoritário que ocupa a parte superior da hierarquia social e que se arrogam, em virtude de sua origem, de seus méritos, de sua cultura ou de sua riqueza, o direito de dirigir e negociar as questões de interesse da coletividade”.

povoações de Desterro, São Francisco e Laguna no extremo sul, destacando a imigração açóricio-madeirense, como desdobramento das políticas de defesa e ampliação do território em disputa com a Espanha, em um contexto cuja preocupação maior estava voltada mais para a defesa do que para a integração econômica, propriamente dita. Por outro lado, como se fosse uma espécie de linha divisória estanque, o século XIX costuma ser abordado a partir do processo de ocupação da região pela imigração e colonização europeia não ibérica, portanto, estabelecendo uma separação do processo em dois momentos e por grupos distintos. De um lado, os luso-brasileiros nos séculos XVII e XVIII, de outro, os imigrantes europeus não ibéricos no século XIX.

Dessa forma, a historiografia estabelece marcos temporal e espacial específicos, ao atribuir ao movimento de ocupação portuguesa e luso-brasileira um caráter de pioneirismo com a fundação das povoações que se estabeleceram na faixa litorânea e que, a partir dali, formaram vilas e cidades, constituindo e consolidando uma elite local e regional. O mesmo acontece quando a historiografia delimita os marcadores de tempo e de espaço ao atribuir aos imigrantes europeus a responsabilidade preponderante pela ocupação e colonização das terras que se encontravam no interior, entre o litoral e as encostas da Serra Geral.

O levantamento dessas produções historiográficas evidenciou uma construção narrativa, preponderantemente de caráter laudatório que, de certo modo, aponta para uma demarcação do processo de ocupação e conformação regional a partir de temporalidades e espacialidades distintas entre os séculos XVII e XIX, dando pouca ênfase, tangenciando ou, até mesmo, invisibilizando, as relações e as interações sociais e políticas que, na maioria das vezes, eram atravessadas por interesses e conveniências daqueles que detinham o poder de mando, invariavelmente, associado ao poder político e econômico. Essas relações estabelecidas entre os diversos grupos sociais que, gradativamente foram se situando no espaço que configura a região sul, resultou, com relativa frequência, de tensionamentos, de confrontos e de disputas, que eram próprias da dinâmica das relações de poder e do próprio processo histórico local e regional.

Também se evidenciou na produção historiográfica que a presença do carvão mineral em Santa Catarina, mais especificamente nas cabeceiras do rio Tubarão (Passa Dois), provocou grande e repentino interesse pela região que passou a receber maior atenção do Estado e de capitalistas nacionais e estrangeiros, com o envio de sucessivos engenheiros, técnicos e curiosos desde as primeiras décadas do século XIX, produzindo estudos e prospecções acerca da quantidade, da qualidade e da viabilidade de exploração do mineral que

era considerado um importante combustível e sinônimo de modernidade, de progresso e de civilização.

As especulações em torno da existência do carvão mineral em Santa Catarina suscitavam discursos e debates eloquentes e acalorados, cujas narrativas traziam à tona um conjunto de ideias que emanavam do pensamento positivista de valorização da ciência e da técnica como fatores imperiosos do industrialismo e do maquinismo, propulsores do desenvolvimento e do progresso, refletindo uma idealização do mundo civilizado moderno e um objetivo a ser trilhado e alcançado. Como observou Jacques Le Goff (2013) a técnica provocou um grande deslumbramento nas pessoas de todo o mundo, justamente, por ter consolidado o conceito de progresso, que fora profundamente influenciado e condicionado pelo avanço tecnológico e científico, que estimulavam o anseio pelo crescimento e pela acumulação material e intelectual.

A literatura aponta que o carvão mineral teria sido descoberto, provavelmente, entre o final do século XVIII e o início do século XIX, pelos tropeiros que transitavam pelo antigo caminho de tropas que ligava a vila de Lages, no Planalto Serrano, até Laguna, passando pela bifurcação dos rios Passa Dois e Bonito, na localidade conhecida hoje por Barro Branco, onde se encontravam as jazidas do mineral. Tendo percebido a peculiaridade daqueles fragmentos de rocha que ardiam em chamas, os tropeiros teriam levado amostras para Laguna, principal núcleo urbano e comercial do sul da província, e de lá foram levadas para serem examinadas no Rio de Janeiro, capital do Império, e na Inglaterra, berço da revolução Industrial, fazendo com que a notícia se espalhasse rapidamente e mobilizasse os interesses do universo capitalista, inclusive das elites locais. Isso demonstra que a ocupação e apropriação da região sul de Santa Catarina no século XIX foi mobilizada, em grande medida, pelo povoamento luso-brasileiro, pelas políticas de imigração e colonização europeia e, também, pelas incursões que buscavam viabilizar a indústria carbonífera, tratada como elemento capaz de proporcionar uma maior aproximação da região coberta por florestas de Mata Atlântica ao mundo moderno civilizado (LE GOFF, 2013).

Esse processo, portanto, se desenrolou de forma simultânea e interligada, na esteira da dinâmica das múltiplas relações que ali foram estabelecidas ao longo do século, produzindo narrativas e atribuindo sentidos ao espaço regional, em um período de grandes e profundas transformações, fortemente influenciadas pelo pensamento científico positivista, que impunha uma aceleração do tempo e a necessidade do novo, em posição de confrontação com a obsolescência, que podia ser representada pelo passado de um “espaço de experiência”, ao passo que apontava para o futuro, em um “horizonte de expectativa” (KOSELLECK,

2006). Desse modo, o século XIX representou um tempo de extrema valorização da ciência, onde predominava a ideia de que o progresso apontava para um processo contínuo e implacável que agia de forma assertiva no avanço qualitativo das sociedades civilizadas, fortemente vinculadas ao desenvolvimento científico e tecnológico, tornando-se, inclusive, referência para o campo da política.

A Província, e, por extensão, a região sul catarinense, foram afetados por aquela atmosfera positivista, no momento onde os contextos nacional e internacional, associados aos interesses regional e local, propiciaram um grande impulso com as investidas em torno da exploração do carvão mineral e com as políticas de imigração e colonização desencadeadas, principalmente, a partir da virada da metade daquele século com a aprovação da Lei Eusébio de Queiroz e da Lei de Terras, como respostas ao desenvolvimento econômico capitalista e a consequente expansão dos mercados, que trouxeram à tona, os debates sobre a política de terras e o trabalho, ambas, indissociáveis naquele contexto (COSTA, 2010).

O país vivia os reflexos e, aos poucos, absorvia as transformações desencadeadas na Europa desde o século XVIII como consequência das revoluções liberais e da revolução industrial. Foi nesse contexto, envolvido pelo pensamento liberal, iluminista e positivista que o país, gradativamente, foi se enquadrando e se alinhando na lógica do capitalismo internacional, permitindo-nos identificar o projeto em curso, vinculado fortemente às ideias de modernização, de desenvolvimento, de progresso e de civilização, que passava pela perspectiva da mão de obra e do trabalho, assim como pela regulamentação da posse da terra, que impactou sobremaneira a região sul catarinense ao longo da segunda metade do século XIX.

Como bem assinalou Albuquerque Júnior (2009, p. 43) “a história aqui tecida, como uma renda, é feita de fios, nós, laçadas, mas também de lacunas, de buracos, que, no entanto, fazem parte do próprio desenho, são partes da própria trama”, enquadrando o objeto de nossa investigação na perspectiva de pesquisa de história local e regional. Portanto, o estudo da História local e Regional nos ajudou na compreensão do quadro apresentado acima, permitindo-nos perceber suas especificidades e singularidades, mesmo diante de seu entrelaçamento com contextos ampliados, na perspectiva de uma história conectada, aumentando também nossa percepção acerca das construções narrativas e imagéticas relacionadas ao espaço regional que, por não existir a priori, foi o resultado de um extenso e intenso processo de construção.

Nenhuma fronteira existe a priori. Sem dúvida há no mundo gradientes e descontinuidades, mas o recorte restrito de um conjunto supõe a seleção de um ou mais critérios para separar o interior do exterior. A escolha desses critérios é, necessariamente, convencional, histórica e circunstancial (LÉVY, 1993, p. 143).

Desse modo, a ideia de uma “região sul catarinense” foi sendo tramada entre “nós, laçadas e lacunas” ao longo do século XIX, a partir das múltiplas combinações que associavam interesses, disputas, conveniências, ações, interações e reações, o que equivale dizer que a imagem que se criou da região sul é resultado direto do seu próprio processo histórico. Processo esse, que atribuiu sentidos e produziu impactos significativos na paisagem, criando e modificando lugares, atraindo, assentando e encurralando pessoas e grupos sociais.

Por outro lado, as determinações políticas costumam ser articuladas de acordo com as concepções de seu próprio tempo, mesmo quando há fortes interesses e pressões de ordem econômica, o que significa dizer que, embora o aspecto econômico circunde o político, não o determina plenamente e o tempo todo (Falcon, 1997), derivando daí, as tentativas de constituição de instrumentos e estruturas de controle e de poder. Desse modo, o desenvolvimento da construção narrativa dessa investigação procurou seguir uma dinâmica voltada para a captura dos elementos gerais da perspectiva política predominante na ampla região que se estendia entre Laguna e o rio Mampituba, abarcando os vales dos rios Tubarão e Araranguá, cujo poder político e, em grande medida, também o econômico era exercido pelas elites luso-brasileiras (nacionais) a partir dos centros urbanos constituídos próximos ao litoral. Esses grupos desenvolveram todo um universo simbólico e exerciam o poder de mando a partir desse mesmo universo.

Ali, predominou o arquétipo de uma política de caráter oligárquico,⁵ alicerçada economicamente na propriedade da terra e na mão de obra escrava, além da ocupação dos principais cargos públicos e políticos locais e regionais (CONNIFF, 2006). Assim, procuramos alcançar as relações das famílias que articulavam e dominavam o poder político no âmbito da província, assim como no âmbito local e regional, e como o exercício desse poder passou a se relacionar com os demais grupos de imigrantes que chegaram à região a partir da década de 1870. Por isso, optamos por organizar o trabalho a partir de uma determinada estrutura que fosse capaz de estabelecer um plano geral da percepção política dessas famílias e agentes sociais, a partir da conformação do espaço denominado e compreendido por região sul, optando por uma perspectiva interpretativa da história que vê na

⁵ Fazemos uso da expressão “caráter oligárquico” para designar uma determinada política e seus respectivos agentes, cujas características lembram, de alguma forma, as oligarquias clássicas nacionais. No entanto, cabe destacar que a comparação não poderia se dar de forma literal, dado o seu poder circunscrito.

ação política, uma sobreposição de diferentes variáveis e, ao mesmo tempo, buscando as “regularidades, dos sinais comuns, dos condicionamentos sociais e culturais na história” (Heinz, 2006, p. 10) dos agentes e dos grupos sociais que mobilizaram as relações de poder na região sul de Santa Catarina.

Nessa região, a elite de caráter oligárquico apresentava algumas das características gerais da oligarquia nacional, salvaguardando as devidas proporções e peculiaridades como a dimensão da posse de suas propriedades rurais e da riqueza, que os diferenciava das elites oligárquicas ligadas às grandes fazendas produtoras de café localizadas na região sudeste do país, por exemplo. Como analisou o historiador Elias Manoel da Silva, a força política das oligarquias do sul catarinense se deu mais pela “antiguidade na posse das terras do que por uma riqueza que essas propriedades poderiam gerar”, associando-as a uma ideia de nobiliarquia (2006, p. 64) profundamente agarrada à burocracia do Estado.

No entanto, reservadas as singularidades das elites oligárquicas, de um modo geral, elas apresentavam características comuns às demais, como o fato de exercerem o poder político e de mando a partir de determinadas posições, que estabeleciam o seu lugar social, como assinalam Joseph L. Love e Bert J. Barickman (2006, p. 77).⁶ De acordo com esses autores, diversos são os aspectos que caracterizam e ajudam a explicar a ação das elites oligárquicas, como os laços familiares, e as características intra-estaduais [provinciais], como a identificação de suas origens (urbanas e rurais), onde a grande maioria era formada por profissionais liberais ou por proprietários de algum tipo, ou de ambos, além de ocuparem, simultaneamente, cargos e espaços de poder, sendo ao mesmo tempo, proprietários de terras e de escravos, comerciantes, servidores públicos, além da atuação na política.

De acordo com eles,

A elite brasileira parece ter sido mais amplamente penetrada pelos proprietários do que foram outras elites. (...) A literatura mostra que as elites políticas tendem igualmente a ser formadas por profissionais de origem relativamente privilegiada, ligados a proprietários através de laços econômicos e sociais, ou ser formadas (em menor número) pelos proprietários eles mesmos (LOVE; BARICKMAN, 2006, p. 95).

No caso das elites do sul catarinense, tomamos como exemplo Luís Martins Collaço, personagem que teve importante, intensa e ativa participação, sobretudo na segunda metade do século XIX, acompanhando de perto os seus próprios interesses e da elite que

⁶ Os autores sustentam que as elites de São Paulo, Minas Gerais e de Pernambuco, que foram estudadas por eles, constituem uma amostra de todos os estados e das elites nacionais, não podendo ser tomadas como “típicas”.

representava. Originária de Laguna, a família Collaço migrou para o vale do rio Tubarão, mais ao sul, onde era proprietária de terras (sesmaria), de engenhos e de escravos, além de ter ocupado importantes cargos públicos como o de coronel da Guarda Nacional. Luís Martins Collaço também atuou como procurador de SS. AA. II, a Princesa Isabel Cristina e Luís Filipe, o Conde d'Eu, além da forte atuação na política, onde a família figurou até o final da Primeira República. Collaço é mencionado com relativa frequência nas fontes documentais, acompanhando de perto e orientando, tanto as ações em torno da mineração do carvão e da construção da Estrada de Ferro, quanto da implantação das colônias na região.

Dito dessa forma, ao longo dos anos, esses pontos foram produzindo importantes e necessárias inquietações para o desenvolvimento da investigação. Assim, ao realizar o estudo acerca de como se deu a ocupação e a apropriação da região sul catarinense no século XIX, se buscou compreender e evidenciar as narrativas que justificaram e legitimaram esse processo, atravessadas pelas relações do poder político e econômico no Sul Catarinense. Portanto, a constatação da construção das elites e do espaço, também abriu caminho para a construção de narrativas que apontavam para as formas como a região era lida, interpretada e projetada, fosse pela própria elite oligárquica, fosse por viajantes como o médico alemão Robert Avé-Lallemant, que passou pela região em 1858, amplificando as ideias de progresso e de civilização, muito comuns nos discursos daquele século, ou mesmo pelos sucessivos presidentes da Província, cujas narrativas demonstravam lidar com uma experiência de atraso e obsolescência e, ao mesmo tempo, com as projeções de um futuro de progresso e de prosperidade.

Na tentativa de elucidar esse processo, a pesquisa observou aspectos como: a configuração do espaço geográfico regional; as ocupações e apropriações pretéritas de Santa Catarina e, em especial, da região sul; a formação de uma elite luso-brasileira de caráter oligárquico sediada nas vilas de Laguna, Tubarão e Araranguá; as características fundamentais que produziram as transformações do século XIX e sua influência no Brasil e na Província de Santa Catarina; os interesses políticos e econômicos em torno dos estudos e prospecções do carvão mineral associado à ideia de modernização e da lógica da industrialização; as construções narrativas que acenavam para a ideia de modernidade, progresso e civilização, presentes tanto nos discursos voltados para a colonização como da mineração; as políticas de imigração e de colonização, sobretudo a partir da Lei Eusébio de Queirós e da Lei de Terras, ambas de 1850; as disputas em torno dos projetos modernizadores para a região na segunda metade do século XIX; e a relação entre os empreendimentos da

colonização e da mineração como parte do projeto mais amplo de ocupação, de exploração e de modernização da região sul catarinense.

Desse modo, ao analisar o processo de ocupação, de apropriação, de exploração e de integração da região sul de Santa Catarina no século XIX, com base nas narrativas acerca da região, encontradas na historiografia e nas fontes documentais, bem como a relação dessas narrativas com a efetivação dos projetos de caráter civilizador/ modernizador capitaneados pelo Governo Imperial e pelos demais grupos de interesse, visibilizamos as especificidades da região. cremos que na tentativa de encontrar respostas, mesmo que parciais e provisórias para essas questões, as políticas e ações produzidas pelos grupos e agentes sociais, nos ajudam na compreensão dos elementos que impeliram o processo de ocupação do território sul catarinense.

E para melhor discorrer sobre a temática apresentada, este estudo foi organizado em cinco capítulos, distribuídos da seguinte forma:

O primeiro capítulo se propõe a apresentar um texto de caráter digressivo expondo um panorama dos processos de ocupações pretéritas em Santa Catarina, com destaque para a região sul desde as primeiras incursões no período do “pós-descobrimento”, abordando os aspectos militares e de integração territorial e econômica por meio da instalação das primeiras povoações em São Francisco, Desterro e Laguna entre os séculos XVII e XVIII. O capítulo ainda destaca a imigração açóricomadeirense e sua contribuição para o adensamento populacional do povoado de Laguna e para a ocupação das terras do interior em direção ao Rio Grande do Sul. Outro aspecto tratado no primeiro capítulo é presença das populações originárias da terra, dos africanos e afrodescendentes no processo colonizador.

Já o segundo capítulo, procurou apresentar um panorama da região sul catarinense entre a segunda metade do século XVIII e a primeira metade do século XIX, direcionando suas análises para o processo de gradativo “encurrallamento” e extermínio dos Xokleng, povo originário formado por caçadores e coletores de característica estacionária que habitava as florestas de Mata Atlântica entre o litoral e as encostas da Serra Geral. Esse capítulo, também analisa a formação e consolidação de uma elite de caráter oligárquico composta por famílias luso-brasileiras proprietárias de terras (sesmarias) e de escravos, comerciantes, armadores, profissionais liberais e agentes públicos que, a partir das vilas de Laguna, Tubarão e Araranguá, exerciam o poder local/regional pelo controle político e econômico. Essa mesma elite, por meio de seus representantes, esteve atenta a todos os projetos relacionados à ocupação, apropriação e exploração da região, procurando orientar os processos a partir de seus interesses e conveniências.

No terceiro capítulo, se buscou demonstrar a presença e a atuação atenta das elites locais por meio de suas articulações políticas e econômicas voltadas para as jazidas de carvão mineral existentes nas cabeceiras do rio Tubarão (Passa Dois) e para os projetos de colonização, confirmando que sua atuação não se limitava ao sul catarinense e ao âmbito local. O capítulo lançou as luzes de seus holofotes para Luís Martins Collaço, coronel da Guarda Nacional e importante chefe político, cuja família se manteve no poder até o final da Primeira República, dando-nos a dimensão do seu poder político na região. O coronel Collaço foi o chefe político local com maior atuação aparente ao longo do século XIX, articulando, orientando e tencionando os projetos que representavam modernização, progresso e civilização para a região, mas, sobretudo, os interesses da elite representada por ele. Outro elemento de análise foram as narrativas e projeções produzidas por Robert Avé-Lallemant, um viajante alemão que passou pela região em 1858, amplificando as ideias de progresso e de civilização, muito comuns nos discursos do século XIX. O capítulo ainda traz a partir da Lei Eusébio de Queirós e da Lei de Terras, uma análise sobre a nova política de terras e colonização na sua relação com o poder local, evidenciando o início desse processo com a nomeação da Comissão Sampaio e as medições e delimitações das terras devolutas do sul catarinense.

O quarto capítulo discorre sobre as experiências de colonização espontânea, pública e privada na região, que teve início com a formação do núcleo colonial espontâneo Braço do Norte, composto por famílias de origem germânica que migraram da ex-colônia Teresópolis entre os anos de 1873 e 1874. Na sequência, impulsionado pelo contrato firmado entre o Governo do Império e o empresário Joaquim Caetano Pinto Junior, com o objetivo de agenciar e transportar imigrantes europeus para o Brasil, o capítulo aborda a grande colônia Azambuja, fundada em 1877, que a partir de sua sede em Pedras Grandes, disseminou núcleos coloniais que foram, gradativamente, se espraiando e ocupando terras devolutas nas proximidades dos rios Urussanga, Cocal e Mãe Luzia, na direção do Vale do rio Araranguá. Tratava-se de uma colônia oficial e, portanto, vinculada diretamente ao Governo do Império. O capítulo traz ainda a experiência das colônias privadas. A primeira delas, a colônia Grão Pará, instalada nas terras que correspondiam ao patrimônio dotal da Princesa Isabel e do Conde d'Eu, foi pautada, em grande medida, pelos empreendimentos capitaneados pelo Visconde de Barbacena, que obteve a concessão para explorar o carvão mineral em uma área de terras próximo ao patrimônio e para a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que faria a ligação das Minas até os portos de Laguna e Imbituba, passando por Tubarão. A segunda colônia privada apresentada no capítulo é a colônia Nova Veneza, criada

logo após a Proclamação da República e beneficiada pela Lei Glicério. Essa colônia, que pertencia a uma empresa estadunidense com sede no Rio de Janeiro, contribuiu para ampliar a ocupação das terras devolutas próximas ao rio Mãe Luzia e, por extensão, no vale do rio Aaranguá, no extremo sul da província.

Por fim, o capítulo cinco aborda outros três projetos modernizantes que apontavam para o que Reinhart Koselleck (2006) chamou de “horizonte de expectativa” a partir de um “espaço de experiência”, na intenção de atrair aspectos de civilização e de progresso para a região sul de Santa Catarina, inspirados na Revolução Industrial. Os projetos das estradas de ferro “D. Izabel” e “D. Pedro I”, jamais saíram do papel, embora que a ideia de uma ferrovia que corte o Estado na direção Norte-Sul paralelo ao litoral, ainda seja debatida no século XXI. O outro projeto era do Canal de Navegação Interior “Príncipe D. Affonso”, que objetivava interligar os rios, lagos e lagoas entre Laguna e Porto Alegre, para estabelecer uma via de transporte e comunicação fluvial. O canal chegou a ser iniciado, mas não foi concluído. Embora que os três projetos modernizantes tenham ocupado importantes espaços de debate e mobilizassem interesses e forças políticas ao longo da segunda metade do século XIX, não foram concretizados. Nesse caso, prevaleceram as forças políticas ligadas aos interesses do Visconde de Barbacena, de SS. AA. II e das elites locais que viam no carvão e na colonização do vale do rio Tubarão, uma grande oportunidade de valorização de suas terras e do fortalecimento e manutenção do poder político e econômico.

CAPÍTULO I

1 OCUPAÇÕES E APROPRIAÇÕES PRETÉRITAS DO SUL CATARINENSE: UM BREVE PANORAMA

Esse capítulo introdutório tem o objetivo de traçar um breve panorama acerca do processo de ocupação e de apropriação das terras que hoje compõem o Estado de Santa Catarina e, em especial a região sul que configura o recorte espacial do objeto de nossa pesquisa. Pensamos em construí-lo de forma a apresentar os processos de ocupação/apropriação a partir de três contextos distintos. A saber: o período imediatamente posterior à conquista e que se estendeu ao longo do século XVI; o período que corresponde ao século XVII quando ocorreu a formação dos três primeiros núcleos de povoamento catarinenses, pela ação dos bandeirantes vicentistas; e o período que corresponde ao século XVIII com a política de imigração açórico madeirense. Esses dois últimos séculos (XVII e XVIII) foram marcados pelas políticas de integração econômica e, sobretudo, de defesa e ampliação do território em disputa com a Espanha.

Pretendemos com isso, demonstrar que ao longo dos três séculos que correspondem ao período colonial, as terras que compreendem a região sul catarinense encontravam-se quase que exclusivamente habitadas na faixa litorânea, enquanto que o interior, em direção a Serra Geral, permanecia esparsamente ocupada por algumas poucas famílias de luso brasileiros que praticavam uma agricultura de subsistência, além dos Xokleng, que já ocupavam essa ampla região coberta pela Mata Atlântica, antes mesmo da chegada dos primeiros europeus. Os três primeiros séculos que se seguiram à conquista, demonstram o processo de invasão e expansão portuguesa sobre um amplo território habitado desde tempos remotos por diferentes povos e culturas originárias.

Essa realidade foi sendo modificada apenas no século XIX, sobretudo na segunda metade daquele século, a partir de um conjunto de transformações que possibilitou um quarto momento no processo de ocupação do território, marcado pelas políticas de imigração do Império Brasileiro que viabilizou a vinda de imigrantes de diversas regiões da Europa para o Brasil e que culminou na ocupação das terras do interior do sul de Santa Catarina, dando a esse capítulo um caráter digressivo para melhor compreensão dos processos de ocupação e apropriação do referido espaço territorial no século XIX.

1.1 OS EUROPEUS NO “PÓS-DESCOBRIMENTO”: PRIMEIRAS INCURSSÕES.

A ocupação mais remota de Santa Catarina por elementos europeus – de que se tem registro – se deu no período das Grandes Navegações, que culminou com a conquista das Américas e, por extensão, do Brasil, no final do século XV.⁷ Essa corrida pelas terras de além-mar, por sua vez, resultou no desencadeamento das disputas entre os reinos de Portugal e da Espanha pelas novas terras “recém-descobertas”, embora outros empreendimentos marítimos europeus também tivessem realizado incursões pela América do Sul e pelo território que hoje constitui o Brasil; esse foi o caso dos franceses, dos ingleses e dos holandeses, que também desejavam obter alguma vantagem com as novas terras que se descortinavam para o mundo europeu e apontavam para a possibilidade de negócios e de lucros na lógica do sistema predominante à época: o Mercantilismo.

Nesse contexto, portanto, há relatos da chegada e da presença, no que atualmente se denomina como território catarinense, de diversos navegadores, exploradores, piratas, desterrados, naufragos, religiosos e viajantes desde os primeiros anos que se seguiram à conquista; muitos desses grupos permaneceram de forma intermitente ao longo do século XVI. Entre as incursões, estavam as chamadas expedições exploradoras - que buscavam fazer o reconhecimento e o mapeamento da costa meridional da América –, as expedições guarda-costas – que tinham o objetivo de proteger as terras “recém-descobertas” de possíveis investidas por parte de exploradores advindos de outros países – e, por fim, as expedições voltadas ao povoamento que, por sua vez, também tinham o objetivo de proteger e resguardar as posses, tanto da Espanha como de Portugal.

Cabe ressaltar que as especificações de América, de Brasil, assim como de Santa Catarina, não se deram de imediato e tampouco de forma natural. Ao contrário, essa configuração – com sua “*formação geopolítica, suas fronteiras e dimensão territorial*” – é resultado de um processo de construção deliberada e cultural, a partir da conquista, da exploração e da ocupação que produziram as disputas pela terra e pelo território ao longo dos séculos, esboçando o seu traçado definitivo somente no início do século XX, quando, a 20 de outubro de 1916, após a assinatura do “Acordo de Limites” entre Santa Catarina e Paraná, se deu a incorporação do oeste catarinense e parte do planalto norte, que eram alvo de uma

⁷ Ressaltamos que Cristóvão Colombo morreu acreditando que tinha encontrado o caminho para as Índias. O termo "América" foi cunhado somente a partir do "descobrimento" do “Novo Mundo/Continente” por Américo Vespúcio. Importante destacar que, quando usamos apenas a linguagem e as palavras dos europeus, mesmo aquelas oriundas da historiografia crítica, corremos o risco de encobrir toda a realidade da diversidade cultural dos povos originários que ainda estão vivendo e resistindo durante e depois do período da colonização espanhola e portuguesa.

contenda litigiosa.⁸ Soma-se a isso o processo de elaboração das imagens e das representações com base no vivido e no experimentado por parte daqueles que aqui estiveram e as estruturaram na forma de narrativas, que passaram a circular pelo “Velho Mundo” e a povoar o imaginário daquelas sociedades.

Acerca do impacto no imaginário dos europeus que viveram a época das Grandes Navegações, Sérgio Buarque de Holanda (2000, p. 6) pontua:

E se todas as coisas ali surgiram magnificadas para quem as viu com os olhos da cara, apalpou com as mãos, calcou com os pés, não seria estranhável que elas se tornassem ainda mais portentosas para os que sem maior trabalho e só com o ouvir e o sonhar se tinham por satisfeitos.

Esses narradores e intérpretes do “Novo Mundo” buscaram dar significados e atribuir sentidos ao vasto território recém-descortinado e ainda desconhecido por meio de um processo de construção de representações que ganhou espaço fértil no imaginário daqueles que presenciaram e experimentaram as aventuras no “além mar”, e, sobretudo, daqueles que recepcionavam essas informações no continente europeu. Estavam todos diante de um universo completamente desconhecido e, certamente por isso, entremeado de mistérios, de surpresas e de espantos a cada descoberta. Um mundo inesperado e, por isso, aberto à fantasia e ao fabuloso que acabava por transformar em mitos muitas das descobertas narradas.

Entre os que se aventuraram nesse mundo desconhecido, apresenta-se o navegador Binot Paulmier de Gonneville, francês, da Normandia, que percorreu as costas do Brasil com seu navio L’Espoir, no início do século XVI, mais especificamente no ano de 1504, cujos registros de viagem descrevem a terra e as pessoas do lugar que se acredita ter sido São Francisco do Sul (Piazza, 1994), inaugurando a sucessão de navegadores que investiram e aportaram no litoral catarinense.

De acordo com Oswaldo R. Cabral, (1970, p.20)

Seguindo a sua Declaração de Viagem, embarcado num pequeno navio de 120 toneladas, chamado ‘Espoir’, deixando o pôrto de Honfleur a 24 de junho de 1503, avistara as Canárias em outubro, cortara o Equador em seguida e, em novembro já se achava em latitude abaixo do Cabo da Boa Esperança, de acordo com os seus

⁸ Sobre o Acordo de Limites com o Paraná, ler: AURAS, Marli. **Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla**. Florianópolis: Ed. da UFSC: Assembléia Legislativa, 1984; COSTA, “Licurgo. **Um cambalacho político: a verdade sobre o "acordo" de limites Paraná-Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1987; MAFRA, Manoel da Silva. **Exposição Histórico-Jurídica por parte do Estado de Santa Catharina sobre a Questão de Limites com o Estado do Paraná**. Florianópolis: IOESC, 2002; QUEIROZ, Mauricio Vinhas de. **Messianismo e conflito social: a guerra sertaneja do Contestado, 1912-1916**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1981; SERPA, Élio Cantalício. **A guerra do contestado (1912-1916)**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.

cálculos. Tendo sofrido sucessivos reveses, mudou de rumo e, a 5 de janeiro de 1504, avistou uma grande terra onde aportou no dia seguinte. Fêz descer tripulantes à terra, para reconhecê-la, e em seguida enviou um escaler para percorrer a costa em busca de um pôrto, para onde conduziu o navio, comparando-o à embocadura do Orne, na França.

É possível notar que a comparação de lugares “recém-descobertos” pelos navegadores com outros lugares previamente conhecidos na Europa é uma constante nos relatos dos diversos navegadores e viajantes, de fácil percepção, pelo fato de esses mesmos navegadores e viajantes serem de origem europeia e, portanto, terem o continente europeu como referência e modelo. Nesse caso, o relato compara supostamente a baía de São Francisco do Sul com a embocadura do Rio Orne, na França. Outro aspecto importante é a controvérsia presente na historiografia em relação à presença desse navegador e de sua tripulação em terras que, mais tarde, se definiriam como “catarinenses” – nesse caso específico, São Francisco do Sul.

Outra expedição marítima que teria atingido a costa catarinense, em 1514, foi conduzida por Dom Nuno Manuel e Cristóvão de Haro. O primeiro, um fidalgo português, associado ao segundo, um rico comerciante e armador de Flandres, radicado em Lisboa. Tratava-se de uma expedição de caráter comercial, que percorreu a costa brasileira desde o litoral Norte até o litoral Sul em direção ao Rio da Prata, e que teria aportado em São Francisco do Sul (PIAZZA, 1994). Nessa jornada, teriam sido os responsáveis pela nomeação da Ilha dos Patos (Meiembipe, na língua dos nativos), que corresponde à Ilha de Santa Catarina (Cabral, 1970, p.22), embora essa questão também esteja repleta de controvérsias.

Na sequência, temos a expedição do piloto-mor da Espanha, Juan Dias de Solis, que teria navegado pela costa catarinense em 1516. Segundo narrativas historiográficas, Solis teria passado pelo litoral e nominado a Ilha da Prata, situada próximo a São Francisco do Sul e à Baía dos Perdidos, que corresponde à Ilha de Santa Catarina. Essa expedição também se encontra cercada de controvérsias, pois, enquanto Piazza escreve que a denominação de Ilha da Prata corresponde a São Francisco do Sul, Cabral, por sua vez, deduz que se tratava de uma ilha próxima de São Francisco. Do mesmo modo que, enquanto Piazza diz que “*no retorno dessa expedição, uma das embarcações naufragou ao sul da Ilha de Santa Catarina e os sobreviventes ali se estabeleceram – os primeiros habitantes europeus recenseados – (...) e todos se ligaram aos indígenas*” (Piazza, 1994, p. 24), Cabral sustenta que possivelmente Solis “*(...) tenha denominado a baía existente de Baía dos Perdidos, por ter, ao que se supõe, aí encontrado alguns europeus*” (CABRAL, 1970, p. 22-23). Note-se que Cabral, a exemplo

de Piazza, também notifica a ocorrência do naufrágio e que os tripulantes sobreviventes alojaram-se em terra firme, mas registra a existência anterior de europeus vivendo na Ilha de Santa Catarina em relativa comunhão com os povos nativos do lugar.

Como resultado do naufrágio de uma das embarcações que compunha a expedição de Juan Dias de Solis – ocorrido quando as embarcações retornavam para a Espanha, depois do conflito com tribos indígenas que provocou a morte de Solis, na região do rio da Prata –, onze dos quinze tripulantes sobreviveram e chegaram salvos em terra firme, sendo que, desse total, há registro dos respectivos nomes de cinco náufragos portugueses e espanhóis. A saber: Henrique Montes, Milchior Ramires, Francisco Pacheco, Aleixo Garcia e Francisco Fernandes (CABRAL, 1970, p. 23).

Para o historiador Sílvio Coelho dos Santos (2004, p. 17):

(...) Da tripulação deste barco, onze homens salvaram-se, juntando-se aos indígenas que habitavam a Ilha. Foram esses sobreviventes os primeiros habitantes europeus da terra catarinense. Foram eles que fizeram as primeiras incursões pelo sertão. Um deles, chamado Aleixo Garcia, ajudado pelos indígenas que habitavam a Ilha, fez uma longa incursão pra o interior, acabando por atingir a região onde hoje se situa o Paraguai. Isto no ano de 1524.

Consta que esses náufragos, integrados às populações indígenas que habitavam a costa catarinense desde tempos pretéritos, acabaram contribuindo, de uma forma ou de outra, para o conhecimento gradativo das áreas situadas no interior, por meio de incursões como as de Aleixo Garcia, que teria chegado ao Paraguai em 1524, como atesta a historiografia. Outros, por sua vez, mantinham contato com os navios que, ao se dirigirem para a região do Rio da Prata, faziam das terras catarinenses um entreposto para o reabastecimento de água e de alimentos, ou mesmo para os reparos necessários nas embarcações antes de seguirem viagem.

A esse respeito, há certo consenso na historiografia catarinense quanto ao fato de que o litoral de Santa Catarina apresentava portos naturais de boa qualidade (Santos, 2004, p. 17), principalmente os de São Francisco e o da Ilha de Santa Catarina, nas primeiras décadas do século XVI, fazendo com que as embarcações que seguiam em direção ao Sul os utilizassem como ponto de parada e de entreposto antes de atingirem a embocadura do Rio da Prata, entre os atuais países Uruguai e a Argentina.

Observa-se que os náufragos não só tiveram grande importância para o processo de ocupação inicial da região, como também contribuíram com as expedições que se sucederam ao longo dos séculos XVI e XVII por meio de diversos serviços prestados, como o

de tradutores e de interlocutores junto às populações nativas ou mesmo como práticos, como foi o caso do naufrago Melchior Ramires, que atuou junto à expedição portuguesa de Cristóvão Jaques, cujo objetivo era atingir o Rio da Prata e impedir uma suposta ocupação das terras ao sul do continente Americano pelos espanhóis. Tal “cooperação” de Melchior para com a expedição de Cristóvão Jaques, na década de 1520, reforça a ideia de que os primeiros europeus tanto se integraram aos nativos como continuaram mantendo contatos e relações de prestação de serviços com os demais navegadores que por ali passavam e ancoravam.

Outra viagem importante, e ao mesmo tempo marcada por naufrágios, foi a comandada por Jofre Garcia de Loaysa que, a serviço da coroa espanhola, em 1525, tinha como destino o arquipélago das Molucas, na Indonésia. Consta que um dos galeões que fazia parte da esquadra, conhecido por “São Gabriel”, diante das tempestades enfrentadas na região próxima do Estreito de Magalhães, acabou aportando na costa catarinense e mantendo contato com alguns dos naufragos da esquadra comandada por Solis, quase vinte anos antes (CABRAL, 1970).

O galeão “São Gabriel” era comandado por D. Rodrigo de Acunã que, depois de ter realizado os devidos reparos na embarcação e garantido o abastecimento necessário, objetivava voltar ao curso original, quando uma barca que retornava a bordo do galeão naufragou, levando à morte quinze membros de sua tripulação. Diante do ocorrido e do enfraquecimento devido ao desfalque de sua tripulação, o comandante tomou a decisão de retornar à Espanha sem os quinze homens que morreram afogados e outros dezessete que decidiram desertar e permanecer nessas terras, a exemplo do que acontecera com os comandados por Solis. No entanto, o “São Gabriel” também naufragou na altura da costa norte do Brasil (CABRAL, 1970).

No ano seguinte, foi a vez de Sebastião Caboto que, à frente de uma expedição espanhola, procurava alcançar as Molucas com escala nas terras ao sul do continente americano. Essa expedição, em especial, chama a atenção por dois fatos que consideramos relevantes para a compreensão do processo da ocupação primeira por elementos europeus das terras que hoje configuram o Estado de Santa Catarina. O primeiro reforça a importância dos naufragos e desertores tanto no processo de ocupação inicial do território como no apoio e nos serviços que prestavam aos navegadores que por aqui ancoravam antes mesmo de seguir para a bacia do Rio da Prata ou em direção ao Pacífico, para dali chegarem às Índias Orientais, escopo maior da corrida caracterizada pelas Grandes Navegações. O segundo deles, por sua vez, diz respeito ao longo tempo de permanência da tripulação comandada por Sebastião Caboto nessas terras.

Em relação ao primeiro aspecto, Oswaldo R. Cabral (1970, p. 24), registra que Caboto era,

Sabedor das riquezas existentes no estuário do Prata, e de que na Ilha dos Patos havia quem pudesse servi-lhe de pratico até àquelas paragens, notícia que havia recolhido em Pernambuco de marujos que haviam pertencido ao ‘São Gabriel’, de D. Rodrigo de Acunã, e que lá haviam ficado, (...) resolveu mudar o itinerário e buscar os tais pilotos e as tais riquezas, que o levariam a outro destino que não às Molucas.

A historiografia traz o registro de que Caboto, de fato, buscou orientação junto aos náufragos Henrique Montes e Melchior Ramires e seguiu para a bacia do Prata na companhia desses homens com alguns de seus respectivos filhos e outros desertores oriundos da expedição de D. Rodrigo Acunã (CABRAL, 1970). Além disso, os náufragos integrados conseguiam mobilizar os nativos na busca de madeiras apropriadas para a construção e o reparo das embarcações, além de proverem os “visitantes” com víveres necessários ao abastecimento de toda a tripulação durante sua estada em terra firme e para a sequência da viagem planejada a priori. Isso demonstra que, apesar dos processos de integração e de miscigenação – étnica e cultural – com os indígenas, desencadeado a partir dos primeiros contatos, esses europeus permaneceram conectados aos interesses da Europa, mesmo que por meio dos navegadores e dos exploradores que sistematicamente aportavam por essas plagas.

Já em relação ao segundo aspecto, consta que Sebastião Caboto permaneceu instalado por quatro meses no Porto dos Patos (ou Ilha de Santa Catarina) com toda a sua tripulação até que conseguisse construir o batel⁹ que havia perdido da nau Capitânia como resultado de um temporal. Além disso, precisou também construir uma galeota¹⁰ em substituição à nau Santa Maria de la Concepción, que naufragou após colidir com um banco de areia quando tentava se aproximar da costa.

Caboto, de certa forma, também contribuiu com o povoamento dessas terras ao deixar abandonados aqui alguns dos membros de sua tripulação que se achavam adoentados ou que preferiram desertar, como o fidalgo Francisco de Rojas, Francisco Pacheco, o piloto Miguel de Rodas e o Tenente Martim Mendes. Os dois últimos haviam participado da viagem de circunavegação de Fernão de Magalhães (1519 – 1522). O mesmo ocorreu quando de seu retorno da região do Prata, três anos mais tarde, ocasião em que aportou na enseada de

⁹ Pequena embarcação, geralmente a remo, que serve para transbordo de mercadorias nos navios ou para pequenos serviços no mar. Pequeno barco; canoa.

¹⁰ Pequena galé movida a remos e a vela.

Tijucas. Consta que ali também desertaram alguns de seus tripulantes, entre eles o padre Francisco Garcia.

Como mencionamos anteriormente, a noção a respeito do território e de suas representações – nesse caso, de Santa Catarina – foi sendo construída gradativamente associada de modo direto à circulação sistemática dessas embarcações que traziam pessoas movidas pelos interesses inerentes ao sistema mercantilista europeu. A busca por novos caminhos que levassem aos mercados do Extremo Oriente acenava com a descoberta de novas terras e com a possibilidade de riquezas materializadas em metais, em pedras preciosas e em outras mercadorias com possibilidade de comércio no Velho Continente.

Nesse sentido, a historiografia de Santa Catarina mostra-se pródiga em registros que revelam a presença desses navegadores e exploradores na costa catarinense, bem como a presença de naufragos, desertores e desterrados ao longo século XVI. Entre eles, estavam os navegadores Diego Garcia (1527 e 1528); Gonçalo de Mendonça (1535); Rui Mosqueiro (1536); Alonso Cabrera (1537), que deixou nessas terras os padres Alonso de Lebron e Bernardo Armenta; D. Alvaro Nuñez Cabeza de Vaca (1540); Diego de Sanábria (1548), cuja expedição trouxe ao Brasil o viajante Hans Staden, que publicou em 1557 uma importante narrativa descrevendo as terras do Novo Mundo, além do tesoureiro Juan de Salazar y Espinoza; Juan Hernandez (1549); Jaime Resquin (1557); Juan Ortiz de Zarate (1572) e Diego Mendieta.

Importante ressaltar que, no ano de 1530, o governo português, comandado por D. João III, decidiu estabelecer uma política voltada para a efetivação do processo de colonização do Brasil como forma de proteger e assegurar a posse das terras recém-conquistadas. Essa política deveria guiar-se pelo estabelecimento de Capitânicas Hereditárias,¹¹ implantadas a partir de 1534 ao longo do território destinado às conquistas portuguesas, e pelo que foi expresso no Tratado de Tordesilhas, assinado em 7 de junho de 1494, portanto seis anos antes da “descoberta” realizada por Pedro Álvares Cabral.

De acordo com Silvio Coelho dos Santos, “*a linha de Tordesilhas na América do Sul provavelmente deveria passar na altura das atuais cidades de Belém, no Pará, e Laguna, em Santa Catarina*” (Santos, 2004, p. 30), tornando o extremo sul, ao mesmo tempo, área estratégica e de disputas por parte das coroas portuguesa e espanhola.

Entre as Capitânicas, constavam as terras de Sant’Ana, uma das quinze Capitânicas Hereditárias em que foi inicialmente dividido o Brasil. A referida Capitania, que corresponde

¹¹ O sistema de Capitânicas Hereditárias já havia sido aplicado com relativo sucesso pelo governo português nos arquipélagos de Açores e da Madeira.

a parte do atual Estado de Santa Catarina, possuía em torno de 40 léguas e se estendia aproximadamente da divisa dos atuais Estados de São Paulo e do Paraná (baía de Paranaguá) até Laguna, ponto final do traçado do meridiano de Tordesilhas, e foi concedida ao donatário Pero Lopes de Souza, que aportou no Porto dos Patos (ou Ilha de Santa Catarina) em setembro de 1531, como desdobramento da expedição comandada por seu irmão, Martin Afonso de Souza.

Ainda em relação ao Tratado de Tordesilhas e às disputas entre Portugal e Espanha, Silvio Coelho dos Santos (2004, p. 30) assinala que:

(...) como as partes contratantes não fixaram de qual das ilhas de Cabo Verde se contaria a medição, e como não se cumpriram os dispositivos do tratado referentes à fixação efetiva dos limites, além de não se explicitar a medida exata do que era légua, surgiram divergências quanto aos pontos efetivos da passagem do meridiano. (...) No extremo Sul, os espanhóis interpretavam que a Ilha de Santa Catarina e o seu litoral fronteiro pertenciam, efetivamente, à Espanha. E, assim, seus navios desde logo fizeram da Ilha um ‘ponto de aguada’.

Podemos inferir, portanto, que o processo de ocupação e de formação do sul catarinense esteve mesmo ligado ao processo desencadeado a partir do advento das Grandes Navegações e da conseqüente “descoberta” do continente americano, assim como ao processo de disputa, principalmente, entre as coroas portuguesa e espanhola na América, sobretudo pela posse da terra e das riquezas localizadas abaixo da Linha do Equador.

De acordo com João Henrique Zanelatto, (2012, p. 109),

(...) Tanto portugueses quanto espanhóis estabeleceram contato com os indígenas e obtiveram informações sobre a existência de riquezas no interior do continente (ouro e prata). As informações desencadearam uma intensa disputa entre as armadas portuguesa e espanhola na tentativa de explorar e controlar o estuário do rio da Prata. Contudo, a conquista do Peru pelas tropas de Pizarro, por volta de 1531 e 1532, definiu essa disputa em favor da Espanha. (...) A partir daí, ocorre um decréscimo do interesse da coroa portuguesa em relação à região, que concentrou suas atenções no Nordeste açucareiro.

Essa perspectiva produz a sensação de que a disputa entre Portugal e Espanha teria cessado a partir da conquista e do controle do Peru e de toda a sua área de influência por Francisco Pizarro González, em 1532, assegurando o domínio da ampla região abundante em metais preciosos. No entanto os registros apontam que essa relação continuou tensa ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, o que justifica a expedição de Martim Afonso de Souza, amparada por D. João III, que, embora não tenha completado seu itinerário prévio, tinha como

missão chegar até a embocadura do Rio da Prata e fincar o marco que confirmaria a posse portuguesa da margem esquerda, que corresponde ao atual Uruguai.

Da mesma forma, o rei Carlos V da Espanha, que considerava a Ilha de Santa Catarina pertencente a sua coroa,

(...) firmou uma capitulação com Dom Álvaro Nunez Cabeza de Vaca em 1540. Por ela, conferia-se a Cabeza de Vaca os títulos de adelantado, governador e capitão geral das terras que por ele fossem adjudicadas à coroa na área do rio da Prata. E, desde logo, era nomeado lugar-tenente e capitão geral com jurisdição na Ilha de Santa Catarina (SANTOS, 2004, p. 32).

O clima de tensão gerado pela disputa do litoral sul em direção à bacia do Prata continuou marcado por sucessivas investidas espanholas e pelos movimentos de contrainvestida dos portugueses até 1580, quando, por ocasião da União Ibérica, a disputa pela Ilha de Santa Catarina e pelo seu litoral perderam o sentido temporariamente. Essa união perdurou até 1640, quando Dom João IV, o Restaurador, foi aclamado Rei de Portugal e Algarves. Após esse período, as tensões e disputas retomam sua dinâmica depois de uma interrupção de sessenta anos.

Talvez por esses motivos, a ocupação mais efetiva do território catarinense, com a fundação dos primeiros núcleos, tenha se dado apenas por volta da metade do século seguinte (XVII), por intermédio de expedições organizadas com base na Capitania de São Vicente, cujo intuito primeiro era a captura de indígenas para submetê-los à escravidão, mas que, ao mesmo tempo, encerravam uma preocupação com as investidas espanholas que ressurgiram com o fim da união dos reinos ibéricos.

Feita essa breve exposição acerca do processo de ocupação de Santa Catarina por elementos europeus desde o início do século XVI, cabe refletir a respeito dos sinais que indicam a tentativa de caracterizar os lugares e as pessoas dessas terras. As configurações e as definições de “Santa Catarina” buscavam dar um sentido aos lugares, não de forma natural e espontânea, mas como resultado de um processo de construção cultural lento e gradativo baseado nas sensibilidades, nas perspectivas e nos interesses intrinsecamente ligados aos processos de ocupação, de exploração e de dominação, na maioria das vezes, ligados às disputas pelo território que julgavam ser estratégico do ponto de vista da logística e/ ou da economia.

Gradativamente os navegadores foram descrevendo e nominando os lugares, os acidentes geográficos, as pessoas e, ao mesmo tempo, foram construindo e atribuindo sentidos, como na descrição realizada por Gonville, em 1504, publicada sob a narrativa de Oswaldo R. Cabral.

Binot Paulmier de Gonneville descreveu a terra como de grande fertilidade, sendo numerosos os animais e as árvores, abundantes os peixes e as aves, habitada por selvagens que viviam da caça e da pesca, dos frutos da terra e de sua rudimentar agricultura, sem grandes preocupações ou trabalhos, levando a existência alegremente. Andavam seminus, sendo as suas vestes rudimentares, de trançados, pêlos e penas, atados à cintura, mais longas nas mulheres, ataviando-se estas, ainda, com colares e braceletes, feitos de ossos e conchas. Os cabelos traziam elas trançados com fibras vegetais, que tingiam com côres vivas e brilhantes, ao contrário dos homens que os usavam soltos, ostentando um cocar de penas altas e igualmente coloridas. Como armas, usavam o arco e a flecha e as suas habitações, reunidas em número 30 a 80, eram de pau a pique, com espaços calafetados com folhas, que também serviam para a cobertura, havendo ao alto um orifício para dar saída à fumaça. As portas eram feitas de paus firmemente ligados, servidas de taramelas da madeira. Seus utensílios eram de madeira, mesmo os de ir ao fogo revestidos êstes de argila, com a espessura de um dedo, a fim de impedir a combustão. Os leitos eram de folhas e de plumas e as cobertas de peles e penas. Organizavam-se socialmente em pequenas aldeias, cada uma com o seu chefe, reconhecido pelo cocar de uma só côr (CABRAL, 1970, p. 20-21).

A narrativa de Cabral apresenta uma descrição que Gonneville fez com detalhamento acerca da terra, dos seus habitantes e de algumas práticas culturais, sempre estabelecendo como contraponto a cultura europeia, que se considerava mais avançada e, portanto, superior à dos “selvagens” que habitavam essa terra de gente alegre e “de grande fertilidade”. Gonneville ainda teria comparado, supostamente, a Baía de São Francisco com a embocadura do Rio Orne, da França, atitude normal e corriqueira nesses relatos, pois era a paisagem da Europa a principal referência desses estrangeiros. O mesmo pode-se dizer do estranhamento quanto ao modo de organização social, da língua, dos costumes e das práticas culturais das populações nativas, que apresentavam características muito distintas daquelas praticadas e trazidas pelos europeus. Portanto, a narrativa de Gonneville, reproduzida por Oswaldo Cabral, é a comunicação europeia escrita que, ao mesmo tempo em que informa a realidade social e natural do “novo mundo”, também se apropria e constrói o “novo mundo”.

Por outro lado, Cabral aponta que a expedição comercial de 1514, comandada por Dom Nuno Manoel e Cristóvão de Haro, pode ter cunhado a denominação de “Ilha dos Patos”, provavelmente por haver encontrado grande quantidade dessas aves no lugar que mais tarde se tornaria “Ilha de Santa Catarina”, enquanto os Carijós, indígenas que habitavam a Ilha, chamavam-na de “Meiembipe”, fazendo referência ao “lugar acima do rio”. Certamente, por possuir um bom ancoradouro, a Ilha dos Patos também passou a ser denominada de Porto dos Patos. No entanto, Piazza aponta D. Rodrigo de Acuña, que comandou a embarcação San Gabriel, em 1527, como responsável pela denominação da Ilha de Santa Catarina como “Baía dos Patos” (PIAZZA, 1994).

Outro navegador, Juan Dias de Solis, teria nominado a baía da Ilha de Santa Catarina (ou Ilha dos Patos) de “Baía dos Perdidos”, assim como de “Ilha da Prata”, a atual Ilha da Paz, próxima a São Francisco do Sul (CABRAL, 1970). Da mesma forma, Piazza registra que esse navegador teria utilizado as mesmas denominações, com uma diferença: a Ilha da Prata seria a própria Ilha de São Francisco: “*Perlustrou litoral catarinense, denominando, então a ilha de São Francisco de ‘Ilha da Prata’ e a baía de Santa Catarina de ‘Baía de Los Perdidos’*” (PIAZZA, 1994, p.24).

De maneira similar, podemos verificar os registros historiográficos acerca da alteração da denominação de Ilha dos Patos para Ilha de Santa Catarina, atribuída ao navegador Sebastião Caboto, quando de sua estada nessas terras no ano de 1526. De acordo com Piazza (1994, p. 26)

Ali se alojou enquanto refazia os estragos sofridos e pela perda da nau-capitânia, abrigando-se em ranchos de palha, ali se abasteceu de carnes de animais silvestres, milho, inhame, mel, mandioca, palmitos, peixes, mariscos, etc. (...) Finalizado a construção de uma galeota, pôs-lhe o nome de ‘Santa Catarina’ e ao partir, batizou a Ilha com o nome desta Santa.

Por outro lado, Cabral questiona, “*(...) se a denominação se deveu a tê-la feito a 25 de novembro, dia consagrado à Santa de Alexandria (...) ou se se deveu a uma homenagem que o navegador quis fazer à sua esposa, Catarina Medrano, com quem casara em segundas núpcias (...)*” (CABRAL, 1970, p. 25).

Cabral ainda assinala que, em 1530, três anos depois, ao retornar de sua viagem ao Rio da Prata, Sebastião Caboto novamente teria realizado uma escala em Santa Catarina, dessa vez “*na enseada de Tijucas, à qual chamou de São Sebastião*” (Cabral, 1970, p. 26), da mesma forma que, no ano de 1541, Dom Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca, ao chegar “à ilha de Santa Catarina (...)”, fundeou “na baía do norte, à qual denominou de Baía de Ramos” (CABRAL, 1970).

Independentemente de se estabelecer como definitivos aqueles que primeiro nominaram lugares e caracterizaram como consequência do olhar lançado sobre a região ou parte da região que corresponde ao estado catarinense, podemos perceber que há nos registros documentais, assim como nas narrativas historiográficas de Santa Catarina, um movimento marcado pelo processo de ocupação e de caracterização da região cobiçada e disputada por portugueses e espanhóis desde os primeiros anos que se seguiram à conquista da América e, por extensão, do Brasil.

Assim, mesmo que de forma controversa e nada definitiva, seja do ponto de vista do conteúdo ou mesmo da datação, observamos referências significativas ao atual território catarinense, como na cartografia do piloto Juan de La Cosa, que acompanhou a expedição comandada por Alonso Ojeda e que teria registrado uma parte do litoral de Santa Catarina, nominando-a como ‘Sant’Ana’. Do mesmo modo, Alonso de Santa Cruz, que haveria participado da expedição comandada por Caboto, teria produzido o ‘Islario-General’ com a indicação da Ilha de Santa Catarina; um outro caso é do planisfério anônimo de Weimar, de 1527, o qual faz referência ao Rio de São Francisco, que pode corresponder a São Francisco do Sul, mais especificamente à Baía da Babitonga, que banha aquela península.

Por outro lado, também julgamos importantes menções como as apontadas pelo português Diogo Garcia que, entre os anos de 1525 e 1526, percorreu o litoral de Santa Catarina e teria se referido aos povos originários, chamando-os de “Carijós”. É relevante também mencionar o fato de o comandante Cabeza de Vaca ter tomado posse em 1541 e se intitulado “Governador de Santa Catarina”, nomeação dada pelo rei da Espanha.

Por fim, mas não menos importante, temos os registros realizados por viajantes como Hans Staden, que esteve no Brasil entre os anos de 1548 e 1555, tendo realizado, nesse ínterim, duas viagens arquitetadas e organizadas por Juan de Sanabria, as quais foram levadas a cabo por seu filho, Diego. A que nos interessa mais especificamente é a segunda delas, que estava “*vinculada à esquadra de Diego de Sanabria com o intuito de criar um povoado espanhol na baía da Babitonga, onde hoje se localiza a cidade de São Francisco, no litoral catarinense*” (FAGUNDES, 2004, p. 63).

Para Marcelo Gonzalez Brasil Fagundes, esse jovem soldado protestante alemão, “*era um cronista do acaso*” justamente por não se enquadrar na lógica dos viajantes, cujas incursões tinham um caráter científico “*com expectativas e missões*” (Fagundes, 2004, p. 66-68) bem definidas, e, tampouco, realizara sua viagem ao Brasil mediante o financiamento de algum monarca, corte ou mesmo um mercador interessado na possibilidade em abrir mercado e fazer negócios alicerçados em terras americanas. Hans Stadem, além de produzir narrativas acerca de sua estada em Santa Catarina e do contato que teve com o espanhol de Bilbao João Fernandez Biscainho – que morava com os índios Carijó –, também produziu o primeiro mapa representando do litoral catarinense, com destaque para a Ilha de Santa Catarina.

Como já nos referimos acima, a expedição espanhola comandada por Diego de Sanabria,¹² tinha como objetivo primeiro estabelecer duas povoações: uma na embocadura do Rio da Prata e outra nas terras limítrofes ao sul do meridiano de Tordesilhas, que correspondem ao território de Santa Catarina e que eram objeto de disputas entre as coroas portuguesa e espanhola. Reiteramos aqui a importância atribuída ao litoral catarinense, por parte das coroas envolvidas na contenda, justamente por considerarem imprescindível sua posição estratégica para a tomada e o domínio do acesso ao Rio da Prata, além de que por Santa Catarina podiam atingir o caminho indígena de Peabiru, que conduzia pelo interior até a região do Peru, abundante em metais preciosos.

E o que fazia com que as coroas, armadores e comerciantes europeus mobilizassem esforços, tempo e grandes somas de dinheiro nessas expedições que se aventuravam no grande e ainda desconhecido Oceano Atlântico? Talvez, o desejo de buscar caminhos alternativos para as Índias Orientais tenha dado o disparo para as Grandes Navegações dos séculos XV e XVI, mas a intensificação da corrida que se estabeleceu no período pós 1492 e 1500 estava muito fortemente relacionada com todo o imaginário construído a cada viagem e a cada contato com as terras e com os nativos, seja pelo litoral ou pelo interior, que produzia narrativas fabulosas e fazia despertar exponencialmente o interesse de segmentos/ grupos desejosos de riquezas e de aventuras.

Dessa forma, podemos identificar, nos diversos registros do período, elementos que reforçam a ideia de que o contato contribuiu consideravelmente para o estabelecimento de modelos e de padrões de representação apoiados em informações buscadas junto aos nativos e absorvidas pelos europeus, como assinalou Sérgio Buarque de Holanda (2000, p. 83) em sua “visão do paraíso”:

A geografia fantástica do Brasil, como do restante da América, tem como fundamento, em grande parte, as narrativas que os conquistadores ouviram ou quiseram ouvir dos indígenas, e achou-se além disso contaminada, desde cedo, por determinados motivos que, sem exagero, se podem considerar arquétipos. É constantemente por intermédios de tais motivos que se interpretam e, muitas vezes, se “traduziram” os discursos dos naturais da terra.

Ou ainda, como destacou o historiador Ghillermo Giucci, na obra “Viajantes do Maravilhoso”:

¹² A expedição comandada por Diego de Sanabria foi, inicialmente, organizada por seu pai, Juan de Sanabria que faleceu antes mesmo de realizá-la. Diante da morte de Juan, o seu filho e a viúva Mercía Calderón assumiram a chefia e a organização da expedição que trazia, também, uma centena de famílias com diversos profissionais de ofícios com o objetivo de se instalarem e efetivarem a colonização, além de soldados, utensílios e equipamentos diversos e necessários.

Estamos diante da fabricação do modelo do maravilhoso, com o imbricado confuso de territórios e sonhos, realidades e mitos. E no caso singular do monte de prata, a interseção da história e da ficção partia de uma série heterogênea de eventos que eram reunidos pelos aventureiros como indício de uma realidade fantástica que devia ser descoberta e conquistada (GIUCCI, 1992, p. 216).

Ambos os historiadores apontam para o processo de construção de um imaginário em torno da região com base nos relatos colhidos junto aos nativos durante os primeiros cinquenta anos de incursões pelo litoral, que fizeram despertar a cobiça das nações europeias e se traduziram em iniciativas concretas de tentativas de ocupação do litoral catarinense e de colonização efetiva do território para, alicerçado nele, chegar aos lugares apontados de forma quase edênica, com sua propagada abundância de riqueza. É o que Marcelo Gonzalez chama “*de um emaranhado de representações, no qual aquele que recebe – o europeu – ouve o que deseja ouvir, ou seja, codifica as informações segundo as representações do seu imaginário*” (FAGUNDES, 2004, p. 74).

E dessa forma se seguiram as investidas no litoral catarinense por meio da conquista, da ocupação, da exploração e da colonização, entremeadas pelo estabelecimento de representações baseadas no imaginário construído ao longo dos séculos XV e XVI – reelaborado com o tempo –, contribuindo para dar sentido e definindo gradualmente os lugares que mais tarde configurariam a região sul catarinense, que constitui o recorte espacial do objeto desta pesquisa.

1.2 O POVOAMENTO DE SANTA CATARINA NOS SÉCULOS XVII E XVIII: ASPECTOS MILITARES E DE INTEGRAÇÃO

Como vimos anteriormente, os portos naturais de São Francisco do Sul, de Desterro e, especialmente de Laguna, que se enquadram no recorte espacial de nossa pesquisa, mostravam-se pontos estratégicos de parada, abastecimento e reparação das embarcações que seguiam em direção ao Rio da Prata ou mesmo em direção ao Estreito de Magalhães, buscando ligação com o Oceano Pacífico. Por outro lado, a região em questão também se mostrava estratégica do ponto de vista da conquista, o que a consolidou como palco de sucessivas tentativas de dominação da região por meio de ocupações que, no século XVI e em boa parte do século XVII, se deram de forma esparsa com a presença de desterrados, de náufragos, de desertores, entre outros, o que caracteriza bem aquele momento

de disputas empreendidas entre Portugal e Espanha pelo controle dos acessos à cobiçada região do Prata.

A segunda metade do século XVI, entretanto, mais especificamente o ano de 1580, marcou o processo de unificação das coroas ibéricas, sob a liderança do monarca espanhol Filipe II, afetando de forma significativa e decisiva o processo de disputas pela fronteira sul do traçado de Tordesilhas que, em Santa Catarina, encerrava-se nas imediações de Laguna. Esse período de arrefecimento dos embates na região, que dava acesso ao Prata, se estendeu até o ano de 1640, quando Portugal restaurou sua independência com a elevação da Casa de Bragança ao poder, com a aclamação de Dom João IV, da quarta dinastia portuguesa, fazendo com que as tensões entre os Estados europeus voltassem a figurar na região, desencadeando, a partir de meados do século XVII, um novo e ainda mais efetivo processo de ocupação do litoral catarinense e, em especial, de Laguna, na região sul. É importante lembrar que, no século XVII, ainda vigorava o Tratado de Tordesilhas e, portanto, as terras situadas ao sul de Laguna permaneciam sob o domínio espanhol. Nesse caso, o projeto de povoamento das terras catarinenses, que se estendeu até o século XVIII, projetava a conquista lusitana ao sul dos limites estabelecidos no Tratado.

O século XVII foi, ainda, marcado pelo conflito entre os bandeirantes vicentistas oriundos da capitania de São Vicente no litoral paulista, que investiam sobre o litoral de Santa Catarina em busca do apresamento de índios para torná-los escravos, – os povos indígenas resistiam como podiam à escravização. Entre os vicentistas e os indígenas, colocavam-se os religiosos jesuítas, que operavam a conversão e a “civilização” das populações indígenas por meio dos processos de aldeamento e de catequização, a exemplo do que se pode observar em todo o continente americano. Em relação à presença indígena, iremos tratar detalhadamente mais adiante no texto.

Acerca dos embates entre vicentistas apresadores de índios e as missões religiosas, Silvio Coelho dos Santos ressalta que, em 1645, em São Paulo, “*houve uma representação ao donatário da capitania de São Vicente contra os padres jesuítas, sob a alegação de que a proteção que davam aos índios dificultava as iniciativas de povoamento e exploração do litoral sul*” (SANTOS, 2004, p.38).

Foram esses vicentistas que, em busca de riquezas que pudessem ser exploradas e na avidez pela captura dos nativos, aos poucos foram se instalando e formando as primeiras povoações de Santa Catarina. Os vicentistas – seguidos pelos açorianos – foram se alojando em determinados locais estratégicos do litoral e se integrando às forças de defesa, com o objetivo de resguardar e assegurar os domínios de interesse dos portugueses na região

extensiva ao Rio da Prata. Isso demonstra que a ocupação e o povoamento efetivo de áreas que correspondem ao litoral de Santa Catarina se deram tardiamente, quando comparados com os de outras regiões brasileiras como o Nordeste e o Sudeste; da mesma forma como podemos observar que os espanhóis, embora estivessem prioritariamente envolvidos com seus empreendimentos no Peru, onde exploravam, sobretudo, o minério de prata, não ignoravam a movimentação dos portugueses no atlântico sul.

Essa ocupação mais efetiva do litoral catarinense, portanto, se deu alicerçada na criação dos povoados de Nossa Senhora da Graça do Rio de São Francisco, por Manoel Lourenço de Andrade, em 1658, que para lá se transferiu com seus parentes, escravos e agregados; de Nossa Senhora do Desterro, por Francisco Dias Velho, entre 1673 e 1675, estimulando os primeiros habitantes e atraindo novos moradores; e Santo Antônio dos Anjos da Laguna, pelo bandeirante Domingos de Brito Peixoto e seus filhos Sebastião de Brito Guerra e Francisco de Brito Peixoto entre os anos de 1676 e 1684 (CABRAL, 1970).

Acerca do povoamento de Laguna, Piazza reforça ainda que a família Brito Peixoto “apresentou-se com escravos, indígenas, homens brancos, oficiais de todos os ofícios e capelão, para explorar o extremo sul do Brasil” (Piazza, 1994, p. 32), o que nos permite concluir que, a partir daquele momento, a região que compreende nosso recorte espacial foi se formando e se configurando.

É possível perceber, portanto, que, no período que se seguiu à restauração da coroa portuguesa, os lusitanos empreenderam uma política claramente ofensiva na direção do extremo sul, com o objetivo de ocupar e de ampliar seu território na região da bacia do Prata, na tentativa de encontrar e também de se beneficiar com a exploração dos recursos minerais, a exemplo do bem-sucedido empreendimento espanhol. Esse quadro explica, em grande medida, a relação do processo de povoamento desencadeado no período em questão, com a necessidade de formar núcleos de povoamento que pudessem ser integrados às forças de defesa, como forma de assegurar a posse e o domínio português na região que dava acesso às ricas minas de prata no Peru.

Para isso, o litoral catarinense se mostrava, desde os primeiros anos do século XVI, estratégico do ponto de vista da logística para o espraiamento dos domínios portugueses, e, servindo de base para o avanço projetado – que se confirmou com a implantação da Colônia do Santíssimo Sacramento, fundada em 22 de janeiro de 1680, pelo Governador da Capitania Real do Rio de Janeiro, Dom Manuel Lobo, por orientação da corte portuguesa –, de certa forma, representou uma afronta aos interesses espanhóis estabelecidos pelo Tratado de Tordesilhas.

Localizada estrategicamente na embocadura do Rio da Prata, por onde escoava parcela significativa do comércio e do contrabando¹³ da rica região produtora de gado, de couros e, sobretudo, de metais preciosos, o estabelecimento dessa colônia provocou, mais uma vez, o estremecimento das relações diplomáticas entre os países ibéricos, o que resultou em sucessivas intervenções militares na região de domínio espanhol, a qual suscitava a cobiça da coroa portuguesa.

Foi nesse mesmo contexto que o vicentista Domingos de Brito Peixoto, em 1676, iniciou o processo de formação de um povoamento em Laguna que serviu de base para as sucessivas bandeiras organizadas, as quais possibilitaram a ocupação, a conquista e a incorporação do território do Rio Grande do Sul no século XVIII.

Acerca da povoação e da fundação de Laguna, o padre historiador João Leonir Dall'alba publicou, no documentário “Laguna antes de 1880” (Dall’Alba, 1979), a transcrição de “Notícias da Povoação e Fundação da Vila de Laguna”, documento atribuído ao bandeirante Francisco de Brito Peixoto, encontrado por DALL’ALBA na Sessão de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, em que, segundo o autor, “*com singeleza e verdade de quem viveu a memorável façanha, Francisco de Brito Peixoto traça a certidão de nascimento da Laguna*”(DALL’ALBA, 1979, p. 13).

O documento garimpado nos arquivos da Biblioteca Nacional e transcrito por Dall’Alba, embora incompleto, se configura em uma importante fonte de pesquisa, ao mesmo tempo que aponta na direção de vários aspectos relevantes para o entendimento acerca do processo de povoamento de Laguna e de toda a região sul. Na seguinte sequência vamos nos ater a dois desses aspectos.

O primeiro deles diz respeito ao empreendimento do povoamento em si, com base em suas aparentes motivações.

Por ser muito do gosto do Rei D. Pedro II, de gloriosa memória, a povoação da Vila de Laguna entrou o Capitão Domingos de Brito Peixoto para dar princípio, mandando por mar um patacho seu, carregado com ferramentas, e gente, e muitos escravos, para irem dar fundo na parte onde lhe ensinaram, e desembarcar para a dita paragem, que era uma enseada chamada Mampituba, e aí procurarem a Lagoa dos Patos, e principiarem a dita povoação, teve a infelicidade de dar à costa, na altura dos Abrolhos, donde se perdeu o dito patacho e tudo o mais que nele ia (DALL’ALBA, 1979, p. 15) [Grifo nosso].

¹³ Depois de terem conquistado o Peru e iniciado a exploração de Potosi, a coroa espanhola definiu que toda mercadoria destinada ao Peru, assim como o escoamento da prata extraída de suas minas, deveria ser feita pelo Pacífico através do porto de Callao, atraindo portugueses e vicentistas para a bacia do Prata por onde se pratica o contrabando. FALCÃO, Luiz Felipe. Dos corretos enganos e de outros desacertos: a presença portuguesa no Sul da América. In: BRANCHER, Ana; AREND, Silvia Maria Fávero (Orgs.). **História de Santa Catarina**: séculos XVI a XIX. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004, pp. 180-181.

O documento nos dá indícios de que a empresa levada a efeito por Domingos de Brito Peixoto e seus filhos estava devidamente enquadrada nos moldes da política de expansão por meio da conquista, da ocupação e do povoamento estabelecidos pelo governo de Portugal, desde o restabelecimento de sua independência, ao findar-se a União Ibérica em 1640, demonstrando que o povoamento de Laguna se deu, em primeiro lugar, pela vontade e pela orientação do soberano, de forma associada ao processo de disputas já mencionado.

Um pouco mais adiante no documento, ao lamentar a perda de uma de suas embarcações – que viria carregada com ferramentas, que teria colidido com os recifes da costa e, em consequência, naufragado com toda a carga –, o texto redigido deixa transparecer todo o esforço empregado pelo Capitão para empreender aquela que era a vontade do seu soberano.

Não desanimando o dito Domingos de Brito Peixoto desta perda e infelicidade, por dar gosto a seu Rei e Senhor, entrou com dois filhos seus, o Tenente Sebastião de Brito Guerra e Francisco de Brito Peixoto, a fazer esta conquista e povoação, por terra, levando muitos escravos e administrados seus e mais pessoas de sua obrigação que o acompanhavam, e depois de muitos trabalhos percas e despesas, chegaram à dita paragem chamada Lagoa dos Patos, hoje Vila de Santo Antônio dos Anjos, donde estabeleceram e principiaram a dita povoação afugentando muitos gentios, onças, tigres, de que estava mui povoada aquela paragem, com perca de muitos escravos (DALL'ALBA, 1979, p. 15) [Grifo nosso].

O próprio transcritor do referido documento faz questão de realçar a fundação de Laguna, ao fazer registro do caráter heroico dos “fundadores de Laguna”, quando assinala que:

É o próprio bandeirante incansável, Francisco de Brito Peixoto, que narra as peripécias da heroica jornada, enfrentando mares turbulentos e florestas impérvias rumo ao desconhecido (...). O chefe da expedição fundadora foi seu pai, Capitão Domingos de Brito Peixoto, rico fazendeiro da Baixada Santista, que, para agradar ao Rei D. Pedro, não hesita em empenhar toda sua fortuna, sua família, sua vida, para vir fundar uma povoação nos descampados do sul. É de uma grandeza sem par a figura modelada por esse documento sucinto que nos apresenta o velho bandeirante (...) com condição de vassalo, fundar para o Rei um centro irradiador de civilização no extremo sul do Brasil de então (DALL'ALBA, 1979, p. 13) [Grifo nosso].

A posição adotada por Dall'Alba reflete o perfil de uma historiografia voltada aos grandes feitos realizados por grandes heróis, ao mesmo tempo que reforça a ideia, expressa no documento, de que o “vassalo fundador” empreendera em nome e a serviço do monarca Dom Pedro II, fazendo jus à política portuguesa, pautada pelo princípio jurídico do “*uti possidetis*”, além de reforçar o papel que Laguna teria como agente “irradiador de civilização

no extremo sul do Brasil”, numa clara demonstração de que esse território, em seu estado e ocupado por selvagens, precisasse ser domesticado e civilizado conforme os moldes da Europa.

O que Francisco de Brito Peixoto procura apresentar no documento é, ao que tudo indica, uma descrição detalhada não só do lançamento dos marcos que fundam a Vila de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, como também uma prestação de contas, demonstrando toda a prosperidade e, acima de tudo, a utilidade do povoamento para as Vilas do entorno, para as cidades da colônia e mesmo para a corte em Portugal. Desse modo, o documento procura realçar não apenas o empenho e os investimentos realizados, mas, sobretudo, os significativos resultados apresentados até aquele momento.

Que passando aproximadamente ano de habitação achou o suplicante pelo que tinha plantado que a terra era muito frutuosa e respondia bem com o trabalho que lhe faziam em mantimentos que lhe plantavam, como também era muito abundante de peixe, por onde *se animou a romper e cultivar muito mais terras e acrescentar as casas e para viverem nelas persuadiu rogou a várias pessoas de diferentes vilas que se fossem viver com ele naquela terra*, dando-lhe ajuda e favor para se pararem nela, e demais todos os mantimentos necessários para viver enquanto não recolhessem frutos, que para os plantarem lhe dava também ordens, escravos, como de fato deu, e sustentou aos que foram para o dito sítio desde o tempo em que se principiou a povoar até o presente. *E demais mandou vir de várias e distantes partes, muitas variedades de gado como: bois, cavalos, cabras, ovelhas, carneiros e produziram tanto que hoje já de muitos anos, vem daquele sítio de todo gado vacum que se gastam em a maior parte destas Vilas do Sul e fora delas vão para a cidade do Rio de Janeiro, continuando muitas embarcações de carne salgada de que se provém as frotas que vão para o Reino*, e inumeráveis couros de bois para a sola, e fora desta abundância manda outra semelhante de peixe salgado para a dita cidade e mais Vilas do Sul, que todas dependem da dita povoação, por ser só a parte em que se salga o peixe e se manda fora a vender (DALL’ALBA, 1979, p. 18) [Grifos nosso].

O documento segue nessa mesma linha, sem, contudo, deixar de fazer certa prospecção ao devir, indicando o processo contínuo de crescimento da Vila com a chegada de novos povoadores.

Que mostrando a experiência que o dito sítio produzia e a utilidade que dava com o gado e pescado seco, se foram muitas pessoas viver a ele obrigadas das ofertas e rogos que o suplicante e seu Pai lhe faziam e para ela mandaram vir embarcações por mar e outras comprou o suplicante e seu Pai, para trazer na carreira e prover os povos (...). *E hoje de presente se acha o dito sítio feito uma grande povoação, pois tem mais de cinquenta casais, fora os escravos, com tanta quantidade de gados que não é possível numerar-se nem extinguir-se, e de contínuo se vai acrescentando com novos moradores, pela utilidade que nela tem* (DALL’ALBA, 1979, p. 18) [Grifo nosso].

O outro aspecto que queremos destacar do documento redigido por Dall'Alba diz respeito, mais especificamente, à intenção prévia de que, após ter instalado a Vila de Laguna, seus signatários fariam do lugar habitado a base que daria o suporte necessário para a ampliação sobre o território que, até aquele momento, permanecia sob o domínio espanhol, como podemos observar no próprio documento e justapor às ações empreendidas na sequência do povoamento de Laguna.

Depois de bem estabelecida e fundada esta vila, *entrou o dito fundador Francisco de Brito Peixoto a explorar e descobrir as campanhas que se seguiam daquela povoação para adiante, passando rios caudalosos, como são os de Araranguá e Bepetuba (Mampituba) e de Tramandaí e outros córregos* (DALL'ALBA, 1979, p. 16) [Grifo nosso].

Fica muito evidente que o documento traz, em sua essência, um conjunto de argumentos que procuravam convencer e sensibilizar o Rei de Portugal a restituir e recompensar Brito Peixoto por todo o investimento empregado no empreendimento de ocupação e de fundação da Vila de Laguna. Consta que, em 1714, Brito Peixoto teria requerido uma área correspondente a 50 por 30 léguas, que se estendia de Norte a Sul, entre Garopaba e o rio Tramandaí, e que teria feito nova requisição de terras e de campos ao sul de Tramandaí, em 1732, tendo sido esse segundo pedido negado pela Câmara de Laguna (PIAZZA, 1994).

De acordo com Walter Piazza, antecipando a solicitação oficial, Francisco de Brito Peixoto requisitou que seu genro, João de Magalhães, chefiasse um grupo de homens que deveriam tomar posse da região conhecida por “Vacarias” e “Campos de Viamão”.

“João de Magalhães, com 31 homens, saiu, em 1725, de Laguna. (...) A partir daí tem início a fixação de ‘lagunistas’ (gente de Laguna) nos campos de Viamão, e, em especial, parentes de Brito Peixoto, como sejam suas irmãs, genro e parentes próximos (...) que vão se tornar os primeiros ‘estancieiros’ gaúchos” (PIAZZA, 1994, p. 33).

Na mesma linha de Piazza, Oswaldo Cabral faz referência à expedição de 1725, que culminou com a fundação de uma povoação nas imediações de São José do Norte, e lembra que as ações de João de Magalhães, a serviço e mando de seu sogro, tiveram início logo que Laguna foi elevada à categoria de Vila, no ano de 1714, quando suas investidas atingiram “*a colônia do Sacramento, Maldonado e Montevideú*”, seguidas das investidas realizadas em 1716 (CABRAL, 1970, p. 45-46).

Em 1716, nova expedição foi realizada, com 40 homens brancos e 25 escravos, tendo atravessado a campanha, arrebanhado gado e aprisionado indígenas que pertenciam às missões dos jesuítas. A estes, depois de levados à Laguna, despediu Brito Peixoto, com uma carta aos padres missionários espanhóis, advertindo-os de que não deveriam tentar fazer fundação no Rio Grande, por pertencer o território à Coroa portuguesa.

Observamos, portanto, que o povoamento de São Francisco, de Desterro e de Laguna, assim como a colonização e a fortificação de Sacramento, reforçava a política expansionista portuguesa que resultaria, aos poucos, no alargamento da linha meridional imaginária estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas, na direção das terras correspondentes ao atual Rio Grande do Sul. Além disso, é importante mencionar que parte significativa da ampliação dos domínios territoriais se deu com base em Laguna, com a ação principiada por Domingos de Brito Peixoto e levada a cabo por seu filho Francisco de Brito Peixoto, no último quartel do século XVII, mas que se intensificou ao longo do século XVIII, confirmando sobremaneira o objetivo, cada vez maior por parte da monarquia portuguesa, de consolidar um império ultramarino sob o seu controle e comando.

Cabe aqui lembrar que a família Brito Peixoto tinha origem vicentista, cujas atividades estavam vinculadas, principalmente, ao apresamento, à escravização e à comercialização de índios. O historiador Fabio Kühn enfatiza que essas mesmas expedições realizadas não se configuravam como meras bandeiras de apresamento.

Segundo o autor,

(...) a expedição do genro do capitão-mor de Laguna, para além de suas pretensões escravagistas, tinha também uma função estratégica e econômica. Mesmo que não tenha fundado a vila de Rio Grande, incorporou ao conhecimento português toda uma vasta região de campos naturais propícios à atividade pecuária, assegurando a ocupação posterior dos Campos de Viamão a partir da década de 1730 (KÜHN, 2004, p. 117).

Por outro lado, os registros documentais – assim como a historiografia – têm apontado que as três primeiras fundações litorâneas catarinenses (Nossa Senhora do Rio São Francisco, Nossa Senhora do Desterro e Santo Antônio dos Anjos da Laguna) permaneceram em condição de isolamento e de esquecimento durante um período de aproximadamente duas décadas, que corresponde ao final do século XVII e o início do século XVIII, sugerindo que, mesmo com as fundações, o fluxo migratório para esses povoamentos do litoral não foi tão substancial até aquele momento, quando comparado com os fluxos que se seguiram ao longo do século XVIII, principalmente a partir do final da primeira metade daquele século.

De acordo com Cabral,

Com a morte de Manoel Lourenço de Andrade, com o trágico fim de Dias Velho e com a retirada para Santos do filho do fundador de Laguna, as póvoas litorâneas catarinenses ficaram entregues aos seus próprios recursos, abandonadas de qualquer socorro, reduzidas a insignificante número de moradores. (...) Isoladas e esquecidas entraram elas no Século XVIII (1970, p. 43).

Mesmo dando destaque para uma situação de abandono e de isolamento que sugere um cenário de dificuldades, ao referir-se ao povoamento de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, instalado por Domingos de Brito Peixoto e seus filhos, esse historiador registra que, no final do século XVII, a Vila de Laguna “já contava com cerca de 50 casais brancos, assistidos pelo seu vigário, gente que vivia da pesca e de uma agricultura rudimentar e cujas fontes econômicas reduziam-se aos proventos da exportação de peixe seco e carnes salgadas para Santos e Rio de Janeiro”, e arremata afirmando que, “apesar da sua insignificância e do escasso número de habitantes, tornou-se, na época, a mais importante das póvoas existentes na costa catarinense” (CABRAL, 1970, p. 43).

Todo esse movimento de conquista e de ocupação, com o estabelecimento dos respectivos povoamentos de forma cada vez mais espreada em direção ao Rio Grande do Sul, gerou, conseqüentemente, uma gradativa e crescente integração dessas regiões interioranas com a economia regional e também para além dela, fazendo desenvolver, por exemplo, o comércio do gado com a premente “necessidade da abertura de caminhos para a comercialização desta riqueza” (Piazza, 1994, p. 34), tendo a Vila de Laguna como principal entreposto e praça mercantil, antes de o gado chegar até a capitania de São Vicente e o Rio de Janeiro, para depois abastecer a região de Minas Gerais.

É importante destacar que, no período analisado – virada do século XVII para o século XVIII –, a região sul foi adquirindo importância, principalmente quando o intenso movimento das bandeiras e entradas que partiam, sobretudo da capitania de São Vicente, proporcionou o descobrimento das jazidas de ouro e de pedras preciosas na região que hoje compreende Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Portanto, se num primeiro momento, a coroa portuguesa esteve mais empenhada com o açúcar produzido nos engenhos da região nordeste, o que deixava o extremo sul em situação praticamente de abandono, a descoberta dessa nova riqueza fez surgir um intenso e crescente mercado interno, que passou a absorver o gado proveniente dos campos do sul.

De acordo com o historiador Luiz Felipe Falcão,

(...) nos campos que se estendiam para além da Serra Geral, existiam grandes rebanhos de gado bovino formados a partir dos animais introduzidos pelos jesuítas nas áreas missioneiras, parte dos quais se dispersou com os seguidos ataques dos bandeirantes a procura de indígenas para escravizar. Assim, tornou-se possível que a região, até então desprovida de maior interesse, pudesse desempenhar um papel subsidiário, mas decisivo, para a economia que se desenrolava no Brasil e também para as pretensões da metrópole em melhor usufruir de suas terras (2004, p. 182).

Na perspectiva adotada por Falcão, a região sul adquiriu importância sob dois aspectos: por se enquadrar de forma decisiva, embora subsidiária, à recente economia interna e, ao mesmo tempo, por atender aos interesses da coroa portuguesa em ocupar de forma efetiva as terras que foram gradativamente sendo ocupadas por vicentistas e lagunistas.

Associado às investidas capitaneadas por Brito Peixoto, temos ainda o estabelecimento – na margem direita do Rio Grande, no litoral do atual Rio Grande do Sul –, do Forte Jesus, Maria, José de Rio Grande, que compôs o núcleo inicial da povoação da cidade de Rio Grande, no ano de 1737. O estabelecimento da fortificação que deu início ao núcleo da colônia de Rio Grande de São Pedro tinha como objetivo principal dar o apoio necessário às comunicações entre Laguna e a Colônia do Sacramento, seja por mar ou por terra.

Nesse sentido, observamos que no século XVIII foi reforçado, ainda mais, os caracteres expansionista e imperialista dos portugueses, que se preocuparam em estabelecer fortificações em todo o litoral sul brasileiro, a começar, principalmente, da Ilha de Santa Catarina,¹⁴ em direção ao rio da Prata. Dessa forma, para além das fortificações de Sacramento e de Rio Grande, Portugal investiu fortemente na construção de fortalezas na Ilha de Santa Catarina, ao mesmo tempo em que promoveu a imigração, sobretudo, com suporte nas Ilhas dos Açores e da Madeira.

Walter Piazza enfatiza que a política portuguesa, pautada pelo princípio jurídico do “*uti possidetis*”, levou à criação da capitania de Santa Catarina, “*desincorporada da administração dos Capitães-Generais de São Paulo e sujeita, daí em diante, à jurisdição dos Capitães-Generais sediados no Rio de Janeiro, por força da Provisão Régia de 11 de agosto de 1738*” (Piazza, 1994, p. 34), como forma de obter maior amparo em suas ações político-administrativas que, de acordo com ele, representava “*(...) uma ação político-diplomática da*

¹⁴ São elas: Fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, na ilha de Anhatomirim, iniciada em 1739 e concluída em 1744; Fortaleza de Santo Antônio de Ratonas, na ilha de Ratonas Grande, cuja construção foi iniciada em 1740; Fortaleza de São José da Ponta Grossa, entre as praias do Forte e Jurerê, também iniciada em 1740 e a Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Araçatuba, localizada na ilha de Araçatuba, na barra Sul do canal da ilha de Santa Catarina, atual município de Palhoça, que teve sua construção iniciada em 1742. Sobre as fortalezas, ver também: UCHÔA, Carlos Eduardo. **Fortalezas Catarinenses: a estória contada pelo povo**. Florianópolis: Imprensa Universitária da UFSC, 1992.

mais ampla envergadura – verdadeira glória de inteligência luso-brasileira – visando à afirmação do princípio jurídico do ‘uti possidetis’” (PIAZZA, 1994, p. 35).

Piazza, de forma bastante elogiosa, refere-se ao conjunto de medidas e de ações adotadas na política portuguesa de ampliação de seus domínios ao sul dos limites do Tratado de Tordesilhas, que incluíam desde o reconhecimento e o mapeamento do território, o estabelecimento das áreas fortificadas na Ilha de Santa Catarina, no Rio Grande e na colônia Sacramento, até a instalação da Capitania de Santa Catarina e o povoamento açoriano e madeirense. Esses aspectos caracterizaram a ocupação do espaço que corresponde ao litoral catarinense em direção ao Rio Grande do Sul, ao longo do século XVIII, mais especificamente a partir do ano de 1740, sempre associados aos aspectos militares de ocupação, de defesa e de expansão do território pretendido por Portugal.

Foi nesse contexto que, na primeira metade do século XVIII, a coroa portuguesa viabilizou a vinda, para a Ilha de Santa Catarina, de um significativo contingente populacional, sobretudo das ilhas que compõem os arquipélagos dos Açores e da Madeira, e também das Canárias e de Cabo Verde, assim como do próprio continente português, embora o processo de imigração com proveniência daqueles arquipélagos já estivesse acontecendo desde o século XVI, tanto para o Brasil quanto para qualquer outra possessão portuguesa na costa da África, na Ásia, na China ou mesmo na Indonésia.

As ilhas descobertas por navegadores portugueses em 1432 e habitadas inicialmente por flamengos e portugueses, eram alvo de constantes abalos sísmicos, dos quais há registros de diversas dessas ocorrências desde o seu descobrimento (1444, 1672, 1718, 1730, 1744...). Os abalos sísmicos, associados à alta densidade demográfica e à conseqüente insuficiência de produção agrícola (incapaz de alimentar a todos os habitantes das ilhas), fizeram com que seus moradores requeressem, em várias ocasiões, sua imigração para as terras do Brasil e, especialmente a partir de 1740, para a região sul da colônia (PIAZZA, 1992).

Em relação aos aspectos comumente elencados como motivadores das crises e das pressões internas nos arquipélagos e ao conseqüente movimento migratório, a historiadora Maria Bernardete Ramos Flores (2000), em contraposição, aponta para o problema do esgotamento das terras aráveis e da concentração de poder e de grandes extensões de terras nas mãos dos capitães donatários que, por sua vez, realizavam livremente a distribuição de sesmarias em função de seus próprios interesses, provocando com isso a exclusão de um número significativo de famílias que almejavam a posse das terras agricultáveis, o que impulsionou os constantes fluxos migratórios em direção às colônias portuguesas na África, na Ásia e na América.

Segundo Maria Bernardete Ramos Flores,

(...) o sonho de quase todo morador daquelas ilhas era a posse de um pedaço de terra. Viver em uma casa que fosse sua – e ter de rendimento algumas sacas de trigo – era o desejo de muita gente. (...) O sistema econômico português não favorecia a abertura de manufaturas. Então, emprego na indústria não existia. Assim, principalmente em época de crise na agricultura, havia um excedente de mão-de-obra que via na emigração uma saída para a ruína em que se encontrava (FLORES, 2000, p. 8).

Podemos observar que esse mesmo sistema caracterizado pela concentração de terras, de riquezas, e, conseqüentemente, de poder foi o mesmo modelo introduzido no Brasil do período colonial pela monarquia portuguesa, fazendo com que, no caso das populações dos referidos arquipélagos,

(...) a emigração espontânea ou dirigida, individual ou coletiva, o deslocamento de levadas de casais povoadores para as possessões portuguesas, voluntários ou coagidos, os recrutamentos militares, etc., funcionassem como regulador demográfico (...) para não mexer na estrutura social das ilhas. Diminuindo a pressão demográfica, diminuiria também a pressão sobre a posse dos bens e da terra (FLORES, 2000, p. 30-31).

No contexto desse movimento emigratório, a historiografia catarinense aponta de forma recorrente para dois personagens que, de modo especial, ocuparam e desempenharam papéis destacados e, ao mesmo tempo, estratégicos para a política de ocupação do território em litígio desde a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494. São eles Alexandre de Gusmão, Secretário e Ministro de Dom João V, e o Brigadeiro José da Silva Paes, Governador da Capitania da Ilha de Santa Catarina e responsável pela construção das fortificações da Ilha. Ambos, seja na macropolítica do reinado de Portugal, seja nos aspectos mais específicos e pontuais da micropolítica de ocupação das áreas litorâneas e do espraiamento para o interior, contribuíram para que o intento fosse, aos poucos, concretizado.

A articulação do plano político-estratégico para essa ocupação tem um artífice no reinado de D. João V: é o brasileiro Alexandre de Gusmão, seu Secretário e Ministro, que, então, cuida do reconhecimento geográfico do Brasil-Meridional por experimentados geógrafos, que articula a formulação de uma política de ocupação militar dessa área do território brasileiro, como a fundação do forte ‘Jesus, Maria, José’ (...) e a criação da Capitania da ‘Ilha de Santa Catarina’, como centro militar e base de operações para consolidação daquele princípio jurídico [*uti possidetis*], que se vai concretizar, no aspecto humano, com o envio de açorianos para essa ‘fronteira’ e que culmina, no campo político, com a assinatura, em 1750, do Tratado de Madri, cujos limites, ‘grosso modo’, são os do Brasil de hoje! (PIAZZA, 1994, p. 40) [Grifo nosso].

Dessa forma, em 1746, o Rei D. João V determinou, por intermédio do Conselho Ultramarino,¹⁵ os encaminhamentos necessários ao alistamento dos interessados em imigrar para o Brasil, resultando em um contingente populacional na ordem de seis mil pessoas que, entre os anos de 1748 e 1756, imigraram para a Ilha de Santa Catarina e dali se espalharam pelo litoral e pelo interior catarinense, além das levas de açorianos encaminhadas para o Rio Grande, como atesta carta do Brigadeiro José da Silva Paes ao Rei de Portugal, em 24 de fevereiro de 1748, garimpada no Arquivo Ultramarino de Lisboa e publicada por Walter Piazza.

Pelo que toca a acomodação dos mais cazaes que se esperão pertendo fazer o mesmo que pratiquey com estes que chegarão, para daquy se transportarem para os Lugares que me parecem mais próprios em que se possam estabelecer, mandando tão bem alguns para a Vila de Laguna, por ter ainda muitas terras devolutas, e os mais para o Rio Grande donde o terreno hé mais regular, e tem paragens donde se podem formar os lugares que V. Magestade tem determinado se estabeleção (PIAZZA, 1992, p. 376) [Transcrição literal].

Outro aspecto importante – e que reflete o desencadeamento do processo de alistamento e de transporte para o Brasil das pessoas vindas dos arquipélagos – está relacionado ao modelo político administrativo implantado na Capitania da Ilha de Santa Catarina, com a instalação das Companhias de Ordenanças e a criação das Freguesias que, por sua vez, influenciaram de forma decisiva nas dinâmicas dos respectivos povoados.

As Companhias de Ordenanças, as primeiras, “*foram criadas pelo regimento de 10 de dezembro de 1570 e constituíam-se como forças militares do Reino e colônias portuguesas, compostas por moradores locais e encarregadas da manutenção da ordem interna*” (SALGADO, 1985, p. 97). Trata-se, portanto, de um modelo de organização militar, cuja implantação, assegurava a manutenção de uma reserva para as forças regulares de defesa, cujos oficiais, escolhidos e nomeados pelas Câmaras Municipais insulares com o referendo das autoridades do Reino e da Capitania, acabaram por se constituir, em sua maioria, nas principais lideranças locais.

Para Walter Piazza (1994), essa organização de caráter paramilitar alcançou uma conotação política e social, por meio do prestígio adquirido nas mais diversas localidades aqui instaladas.

¹⁵ Instituído no ano de 1642, o Conselho Ultramarino concentrava todos os assuntos pertinentes às colônias portuguesas, incluindo aqueles relacionados à defesa, ficando de fora apenas os temas que diziam respeito às rendas régias e ao poder eclesiástico.

Desses oficiais das Companhias de Ordenanças surgem as primeiras lideranças comunitárias, baseadas no 'status' adquirido já na pátria de origem, e que se transfigura, na nova pátria, em projeção social, aliada, muitas vezes, à projeção econômica e, desta forma, passa a ter prestígio político (PIAZZA, 1992, p. 160).

Walter Piazza ressalta, ainda, que, “*assim como os ‘casais’ para povoar o litoral catarinense, houve, também, o interesse da Coroa Portuguesa em reforçar a defesa da Ilha de Santa Catarina*”, demonstrando que a imigração “*açórico-madeirense*” acabava por cumprir com a resolução de três necessidades prementes da Coroa no século XVIII, a saber, o povoamento, a defesa e a expansão (PIAZZA, 1992, p. 160).

No contexto das defesas do Brasil-Meridional tem papel preponderante para a Coroa Portuguesa a ‘Ilha de Santa Catarina’. (...) Tal posição estratégica preside a criação da Capitania da Ilha de Santa Catarina, quer pela indicação do Brigadeiro José da Silva Paes para governá-la, quer nas primeiras recomendações que lhes são feitas para providenciar a sua defesa, construindo fortificações. (...) A fixação dos açorianos no litoral catarinense, engrossando a sua população vai fornecer, como se viu pela organização das companhias de ordenança, a tropa de apoio nas necessidades emergenciais (PIAZZA, 1992, p. 160).

De acordo com dados extraídos e compilados do Arquivo Histórico Ultramarino por Walter Piazza,

A chegada dos açorianos à Ilha de Santa Catarina, e seu continente fronteiro, contribuiu, como seria de esperar, com o desenvolvimento das organizações militares e paramilitares. Assim, em consequência do aumento populacional foi possível organizar as Companhias de Ordenanças, de forma que, em 1754, já existiam na Capitania de Santa Catarina, 18 Companhias, formadas de 1.300 ‘paisanos’ (PIAZZA, 1994, p. 74).

Freguesia (ou Paróquia) foi a segunda a ser instalada e correspondia à menor divisão político-administrativa herdada de Portugal e implantada em suas colônias. Naquela época, já que a Igreja Católica se constituía como religião oficial do Estado, não havia uma distinção entre a estrutura eclesiástica e a administrativa, e cada Freguesia deveria ter um vigário que, por sua vez, seria responsável por grande parte das dinâmicas da vida cultural e social das comunidades, entre elas as de caráter civil, como o registro dos nascimentos, dos batizados, dos casamentos e dos óbitos, entre outros.

De acordo com Silvio Coelho dos Santos, “*o povoamento açoriano caracterizou em definitivo a região*” (Santos, 2004, p. 50), sendo que cada uma das diversas freguesias instaladas em Santa Catarina apresentavam como característica principal a constituição, em sua área central, de uma igreja edificada e, como extensão, de uma quadra destinada à praça, lugar destinado frequentemente aos momentos de sociabilidades. Além disso, as freguesias

apresentavam, ainda como característica comum, a pequena propriedade alicerçada em uma escravidão doméstica, cujo desenvolvimento econômico se manteve voltado quase que exclusivamente para o mercado interno (SANTOS, 2004)

Para o autor,

(...) os açorianos imprimiram feições particulares ao ambiente. Feições que ainda hoje estão presentes. As freguesias aos poucos foram progredindo. A exploração de produtos agrícolas, especialmente a farinha, destinada ao abastecimento da população urbana, das tropas e das embarcações em trânsito, associada à atividade pesqueira, aos poucos deu sentido econômico à população que recém chegara (SANTOS, 2004, p. 50).

E foi dessa forma que se desenrolou a política expansionista da coroa portuguesa, no extremo sul catarinense, e dali para o interior, desencadeando conflitos abertos entre os países ibéricos, que culminaram na deflagração da guerra (em 1776, por não haver entendimento quanto aos limites fronteiriços) e na consequente tomada da ilha de Santa Catarina – Vila de Desterro –, no ano seguinte, quando “*a 23 de fevereiro de 1777, [D. Pedro de] Zeballos, com efeito, fazia o seu desembarque em Canasvieiras; sem dar um só tiro e sem perder um só homem, apoderou-se da ilha*” (CABRAL, 1970, p. 77). A Ilha foi devolvida a Portugal no ano seguinte, depois de os países ibéricos terem firmado o Tratado de Santo Ildefonso assinado no mesmo ano da ocupação – mas oficializado apenas em 1778 – e que estabeleceu o armistício entre as duas potências europeias.

Luiz Felipe Falcão ressalta que esse episódio praticamente interrompeu o longo período de contendas entre as potências ibéricas, marcadas por conflitos bélicos e muitas negociações diplomáticas que resultaram em acordos cujos objetivos giravam em torno do estabelecimento definitivo do traçado das fronteiras, mencionando como exemplo o “*Tratado de Utrecht em 1713, Tratado de Madri em 1750, Tratado de El Pardo em 1761*”, além do próprio Tratado de Santo Ildefonso, já mencionado no parágrafo anterior.

O espraiamento da ocupação do extremo sul, com base em Laguna, por “lagunistas” e vicentistas, e mais tarde pelos casais oriundos dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, contribuiu para praticamente definir os contornos que o Estado de Santa Catarina e o próprio Brasil apresentam hoje.

Por outro lado, a exemplo da primeira fase de ocupação, muitos viajantes passaram pelo litoral catarinense e produziram narrativas nas quais deixaram suas impressões acerca dos lugares e das pessoas. Foi o caso do britânico George Anson (1740), dos franceses Louis Antoine de Bougainville (1763) e Jean-Françoise de La Perouse (1785), do escocês

James George Semple de Lisle (1797), do médico naturalista russo Georg Henrich von Langsdorf (1803), do russo Otto von Kotzebue (1815) e de Auguste de Saint-Hilare (1820) (CABRAL, 1970, p. 78-93). Esses registros reforçam a ideia de que o litoral catarinense foi “visitado” intermitentemente desde os primeiros anos do “descobrimento” e que esses contatos se repetiram ao longo dos séculos, além do que as embarcações que por aqui ancoravam proporcionaram contatos com um número considerável de outras nacionalidades, como os britânicos, os franceses, os escoceses e os russos, que deixaram registrados suas impressões acerca das pessoas e das terras que foram ocupando, transformando e, de certa forma, caracterizando, definindo e dando sentido a esses lugares.

1.3 A PRESENÇA DE INDÍGENAS, AFRICANOS E AFRODESCENDENTES NO PROCESSO COLONIZADOR.

Na tentativa de traçar um panorama do processo de ocupação de Santa Catarina e, em especial, da região sul – que compreende o espaço entre Imbituba e Araranguá –, no litoral, e dali em direção ao interior, até as encostas da Serra Geral, mencionamos as disputas entre as potências europeias, desencadeadas a partir das grandes navegações, que culminaram na vinda, para Santa Catarina, de levas sucessivas de europeus. Num primeiro momento foram os náufragos, os desterrados, os desertores e os religiosos que iniciaram um processo de reconhecimento e de ocupação bastante esparsa do litoral, no século XVI e em grande parte do século XVII. Mais tarde, foram os bandeirantes vicentistas que, ao se deslocarem da Capitania de São Vicente em direção às terras do Sul, em busca do apresamento de indígenas, acabaram por fundar os três primeiros povoados de Santa Catarina – São Francisco, Desterro e Laguna –, na segunda metade do século XVII, e, por fim, o grande fluxo de casais trazidos, sobretudo, dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, em meados do século XVIII, consolidou esse povoamento.

Por outro lado, não era de se imaginar que o processo de ocupação tivesse se dado única e exclusivamente por obra dos elementos europeus que para cá vieram livremente ou, como aconteceu na maioria dos casos, por não terem alternativa melhor ou mesmo possibilidade de escolha. Ocorre que se somaram a essas levas sucessivas os inúmeros povos nativos que já habitavam essas terras há milhares de anos, antes da chegada de portugueses, de espanhóis e de povos de outras nacionalidades, além das incontáveis embarcações carregadas de africanos que foram trazidos na condição de escravos para suprir as demandas de mão de obra por toda a colônia.

1.3.1 Os povos originários

No século XVI, no contexto da ocupação do território por europeus, Santa Catarina e, mais especificamente, a região Sul formavam uma grande área coberta pela Mata Atlântica, por florestas de araucárias e por campos, que, por sua vez, era habitada por povos nativos, entre os quais estão os Tupi-Guarani, que cultivavam a terra e ocupavam a faixa litorânea próxima das lagoas; os Xokleng, grupos estacionários de caçadores e coletores que circulavam entre o planalto serrano e o litoral; e os Kaingang, que ocupavam os campos do planalto acima da Serra Geral.

Os Tupi-guarani, também chamados pelos europeus de “Carijó”, ocupavam a faixa mais próxima ao litoral e, por consequência disso, foram os primeiros com quem os recém-chegados fizeram contato e estabeleceram relações. Tratava-se de uma sociedade que já conhecia e praticava a agricultura e, por isso, fixava-se por um maior espaço de tempo no mesmo lugar, além de praticar atividades pesqueiras e ceramistas.

Ao criticar a superficialidade das informações que geralmente se apresentam a respeito das populações indígenas, Sílvio Coelho dos Santos procura realçar que:

Os indígenas do Brasil domesticaram e utilizavam várias espécies de vegetais, como o milho, a mandioca, o fumo, a erva-mate, que logo foram absorvidas pelos europeus. Além disso, tinham os indígenas grande conhecimento da fauna e flora, como também de acidentes geográficos como rios, ilhas, campos, etc. (SANTOS, 2004, p. 23).

Foram inúmeros os registros acerca da presença das populações indígenas e das relações estabelecidas com elas que, de um modo geral, ficam nítidos o acolhimento e a hospitalidade dispensados aos europeus, como nos casos de naufrágio, no abastecimento dos viajantes e dos recém-chegados com toda espécie de víveres e mesmo no fornecimento de informações que proporcionaram aos exploradores europeus um mapeamento cada vez mais detalhado da região em processo de formação, assim como dos caminhos em direção ao interior, no intuito de atingir as áreas produtoras de metais preciosos na Bolívia e no Peru.

Registros como os de Hans Staden, além de descrever os contatos com os tupis-guaranis e aspectos da organização e da vida cotidiana desse povo, deixaram a primeira representação cartográfica do litoral catarinense, com destaque para a Ilha de Santa Catarina.

Figura 1 - Registro da Ilha de Santa Catarina no mapa do viajante alemão Hans Staden, produzido em 1549 e publicado em 1557.

HANS STADEN

denominado pelos selvagens, e para melhor o entendermos, acrescentou chamar-se Santa Catharina, nome dado pelos descobridores.

Alegrou-nos muito isto, porque este era o porto que procurávamos, sem conhecer que já nelle estavamos, coincidindo ser isso no mesmo dia de Santa Catharina. Vêde, pois, como Deus soccorre aquelle que no perigo o implora com fervor.



Então nos perguntou elle de onde vinhamos, ao que respondemos que pertenciamos á armada do Rei da Espanha, em caminho para o Rio de la Platta, e que havia mais navios em viagem, que esperavamos, com Deus, chegassem logo para nos unirmos a elles.

46

Fonte: Hans Staden, (1557).

Cabe ressaltar que a política de Capitánias Hereditárias e de Sesmarias, implantada no Brasil, possibilitou o lançamento das bases necessárias para a gradativa (porém ininterrupta) ocupação e para o alargamento do território, baseado principalmente na Capitania de São Vicente, de onde partiam as expedições bandeirantes em busca da captura de índios destinados ao comércio de escravos, sobretudo para as fazendas produtoras de açúcar, em São Vicente e em demais Capitánias do Nordeste. Foi nesse contexto que se deu a fundação dos primeiros povoados no litoral catarinense, em meados do século XVII, iniciando-se com o deslocamento vicentista em direção ao extremo sul, motivado pelo apresamento de indígenas.

De acordo com João Henrique Zanelatto, “(...) o sul despertaria o interesse somente dos vicentistas no apresamento de índios para escraviza-los. Serão esses vicentistas que estabelecerão os primeiros núcleos de povoamento na região” (Zanelatto, 2012, p. 109), o que nos fornece indicativos substanciais de que o projeto colonizador previa e contava com a “colaboração” das populações nativas que deveriam, por sua vez, fornecer a mão de obra necessária ao empreendimento da mesma forma trágica e brutal que “contribuíram” para o

reconhecimento e a ocupação, pelos povoadores europeus, da região que é o objeto de nossos estudos.

Parece-nos, portanto, que a eficiência dos colonizadores se deu na mesma proporção que se deu a ruína dos povos originários, que foram sendo dizimados pela captura, pelo aprisionamento e pela escravização em massa, ou mesmo pelas inúmeras doenças virais que contraíram no processo de contato, por não possuírem os anticorpos necessários. Os índios Carijó, que habitavam a faixa litorânea e que primeiro estabeleceram contato com os conquistadores europeus, sucumbiram e desapareceram da área litorânea catarinense já no final do século XVII (Santos, 2004, p. 25), sendo que alguns poucos que resistiram e sobreviveram acabaram buscando refúgio no interior.

O mesmo aconteceu com os Xokleng, também conhecidos como Botocudos, e os Kaingang, ambos do tronco linguístico Jê, que foram assim caracterizados por Silvio Coelho dos Santos:

Os Kaingang viviam no Planalto, habituados à economia do pinhão, a uma agricultura muito rudimentar, complementada pela caça. Eram seminômades, ou seja, faziam um acampamento e nele viviam uma parte do ano; na outra parte, viviam como nômades, caçando e coletando frutos, raízes e mel. Os Xokleng, por sua vez, eram nômades. Sua área de ocupação eram as florestas que ficavam entre o litoral e o planalto. Sua economia baseava-se na caça e na coleta (SANTOS, 2004, p. 24).

Os Xokleng, por exemplo, tinham o nomadismo¹⁶ como prática cultural e, por consequência, necessitavam de ocupar uma área territorial maior por onde pudessem circular mais frequentemente entre o interior e o litoral da região, habitualmente orientados pelas estações climáticas do ano que lhes proporcionavam relativa segurança alimentar por meio da caça e da coleta. Essa constante circulação dos Xokleng foi caracterizada pelo historiador e arqueólogo Rodrigo Lavina como um “*movimento pendular entre o litoral e o planalto, com nítidas características estacionais*” (LAVINA, 1994, p. 49). Talvez, por isso, puderam resistir por um espaço maior de tempo aos conquistadores, mas também acabaram dizimados quase que por completo ao longo do século XIX e no início do XX, período que coincide com o recorte temporal deste estudo.

Silvio Coelho dos Santos lembra que, “*nessa sequência de eventos desastrosos que os Carijós viveram, houve o socorro de missionários Jesuítas espanhóis e portugueses*” (Santos, 2004, p. 25), que chegaram ao Brasil logo após a instalação do primeiro Governo

¹⁶ Ressaltamos que a expressão “nomadismo” requer certo cuidado, pois, os colonizadores europeus fizeram uso deste termo para reforçar a suposta inferioridade evolutiva dos povos originários.

Geral do Brasil, em 1549, liderados pelo padre Manoel da Nóbrega e com a incumbência de aldear e catequizar as populações indígenas, nos moldes da doutrinação cristã e convertendo-os ao catolicismo, tarefa nem sempre fácil, como registrou o historiador e antropólogo Eduardo Viveiros de Castro, no texto “O mármore e a murta: sobre a inconstância da alma selvagem” (VIVEIROS DE CASTRO, 2002).

Viveiros de Castro, baseado no Sermão do Espírito Santo, escrito pelo padre Antônio Vieira, em 1657, desenvolve uma narrativa que busca problematizar a questão trazida pelo religioso acerca da inconstância da alma selvagem, tomando por metáfora a dureza do mármore em relação à flexibilidade da murta, no que diz respeito aos indígenas, que resistiam ou mesmo não se permitiam converter ao cristianismo e que, por isso, precisavam ser constantemente acompanhados e tutelados (VIVEIROS DE CASTRO, 2002). Colocando-se na contramão da pergunta formulada pelos religiosos jesuítas e repetida por diversos historiadores, Viveiros de Castro se interessa em saber por que os indígenas se mostram tão constantes em suas inconstâncias. O autor escapa às análises e às interpretações que reforçam o estereótipo consolidado no imaginário nacional: “*O índio mal-converso que, à primeira oportunidade, manda Deus, enxada e roupas ao diabo, retornando feliz à selva, presa de um atavismo incurável. A inconstância é uma constante da equação selvagem*” (VIVEIROS DE CASTRO, 2002, p. 186).

Viveiros de Castro aponta para a importância da alteridade como forma de explicar que, talvez, os indígenas prezassem elementos que, para eles, não fossem assim tão negociáveis. Nesse aspecto, a inconstância pode ser entendida como “*um modo de aparecer da sociedade Tupinambá aos olhos dos missionários. É preciso situá-la no quadro mais amplo da bulimia ideológica dos índios (...)*” (VIVEIROS DE CASTRO, 2002, p. 190). Castro demonstra que a compreensão da pluralidade dos mundos indígenas depende da elaboração e da reflexão de conceitos alinhados com esses mesmos mundos, para não cairmos nas armadilhas das mesmas perguntas acerca do universo “não-índio” e, assim, reforçar estereótipos.

O autor indica que devemos nos atentar para questões importantes como a ideia da construção do outro nessa relação de trocas. Para os indígenas, “*o outro não era ali apenas pensável – ele era indispensável*” (VIVEIROS DE CASTRO, 2002, p. 195). Portanto pensar essas sociedades indígenas só seria possível se pensássemos o outro e a abertura a esse outro, o que implica na transformação do pensamento que nos é comum, na medida em que entramos em contato com o modo de pensar do outro. O modelo proposto remete à ideia de

“culturas”, num sentido mais amplo e ligado ao processo de trocas, fora da lógica que separa cultura de natureza.

Nessa perspectiva, há inúmeros registros que dão conta da atuação desses religiosos vinculados à Companhia de Jesus, no litoral sul catarinense, desde a metade do século XVI; como no caso da tentativa fracassada dos padres Fernão Cardin, João Lobato e Jerônimo Rodrigues. Os dois últimos saíram do Rio de Janeiro, em março de 1605, com a pretensão de construir “*uma residência da companhia na região dos Patos [Laguna]*” (Cabral, 1970, p. 34) e ali iniciar os trabalhos de catequização dos Carijó. Consta que chegaram a Laguna, em 24 de agosto, e ali permaneceram por um período de dois anos, percorrendo a região próxima em direção ao sul.

Conforme Oswaldo Rodrigues Cabral,

Foi numa dessas incursões que ficaram conhecendo Tubarão, indígena soberbo e arrogante, que os recebeu com desdém e até com ironia chegou a responder aos padres, pois, tendo este perguntado se um bugrinho que andava por ali era seu filho, retrucou: – “sim, para vós outros o açoitardes” (1970, p. 34).

Cabral ainda registra aquela que teria sido “*a impressão dos dois padres com respeito aos indígenas*”, arrematando que “*não foi das melhores, retratando-os como indiferentes, preguiçosos, sujos, incestuosos e antropófagos*” (CABRAL, 1970, p. 34). Portanto aquela que teria sido a fala do cacique Tubarão e mesmo a impressão dos padres jesuítas, retratada por Oswaldo Cabral, permite-nos perceber nítidos sinais de resistência por parte dos grupos indígenas que, depois de um século de conquista, já haviam experimentado as ações violentas exercidas pelos conquistadores, o que também pode ser interpretado como sinais das “inconstâncias”, trazidas por Viveiros de Castro.

Em 1618, houve uma nova tentativa de catequização dos tupi-guarani, agora sob a liderança dos padres João Fernandes Gato e João de Almeida, que permaneceram durante aproximadamente um ano entre os Carijó da Ilha de Santa Catarina, de Laguna dos Patos (Laguna) e percorreram a região em direção ao sul, passando pelos rios Tubarão (Tubá-Nharô), Araranguá e chegando até os limites do rio Mampituba (Boipetiba), no extremo sul, com o intuito de arregimentar novas almas para o cristianismo (CABRAL, 1970, p. 35).

Houve mais uma nova tentativa de fixar residência da Companhia de Jesus, ao sul de Santa Catarina, no ano de 1622. Dessa vez por iniciativa e com a liderança dos padres João de Almeida – o qual dois anos mais tarde foi substituído pelo padre Pedro da Mota – e Antônio Araújo. Permaneceram os dois primeiros anos em Imbituba (Embetiba,) e, em 1624,

deslocaram-se para Laguna, onde deram início à construção de uma igreja e desenvolveram os trabalhos religiosos até 1628. A exemplo das missões anteriores, os padres jesuítas realizaram incursões pelo litoral em direção ao sul, passando pelas terras do Tubarão e chegando ao Rio Grande (CABRAL, 1970).

Mais uma tentativa foi realizada em 1635, com os padres Inácio de Siqueira e Francisco de Moraes (Cabral,1970), que puderam permanecer pouco tempo em Laguna, devido às tensões enfrentadas por causa das ações dos traficantes de escravos. Aliás, esse tipo de contenda, travada entre os religiosos e os bandeirantes, era uma constante. Aqueles buscavam aldear, catequizar e proteger os nativos da ação predadora dos traficantes, e os bandeirantes faziam o possível para arruinar a ação dos padres. Um exemplo desses embates foi o ocorrido em 1640, quando o padre Pedro Moura tentou organizar uma “*nova missão entre os Carijós, mas o Capitão-mor de Santos escreveu-lhe que estava preparando gente e embarcações para impedir o intento dos padres, avisando-o, para evitar qualquer desgraça*” (CABRAL, 1970, p. 37-38).

Oswaldo Cabral faz alusão ainda um documento, produzido em 1644 pelo padre Tomás de Urenã e encaminhado a D. Luiz Aresti, Tenente General das Províncias do Rio da Prata, no qual o padre relata, entre outras coisas, que:

em 1641, cerca de 400 portugueses, com 300 guerreiros indígenas, todos armados, haviam surgido, tendo havido luta com os aborígenes do sul, verificando-se uma verdadeira hecatombe. Depois de fazer referências a outros pontos da costa, descreve a situação do litoral sulino (...). Em São Francisco, onde encontrou apenas 7 ou 8 moradores, soube que a 100 léguas para o interior havia um posto de paulistas, guarnecido de brancos e indígenas. (...) (CABRAL, 1970, p. 38).

As investidas dos padres jesuítas, na tentativa de estabelecer uma residência em Laguna, no extremo sul, foram uma constante durante quase toda a metade do século XVII, mas acabaram frustradas por conta das investidas dos bandeirantes e dos traficantes de escravos, que avançavam sobre o litoral – e dali para o interior – em busca do apresamento dos povos nativos que seriam vendidos como escravos. Os bandeirantes foram eficientemente vorazes com os indígenas, assim como o foram diante das intenções dos religiosos da companhia de Jesus, especialmente no extremo sul catarinense.

Esse quadro nos leva a perceber que, ao mesmo tempo em que os vicentistas tiveram relevante importância no processo de ocupação e de povoamento das terras de Sant’Ana – em especial da Região Sul –, interferindo nos contornos regionais, essa investida se deu com o sacrifício das populações nativas que, ao longo de praticamente quatro séculos, foram caçadas, apresadas, escravizadas, mortas e dizimadas.

Voltaremos a tratar dos povos originários no próximo capítulo, em especial os Xokleng, que habitavam o interior da região sul catarinense e que foram dizimados no processo de colonização desencadeado na segunda metade do século XIX.

1.3.2 A população negra: escravos e libertos.

Por muito tempo a historiografia catarinense negligenciou as populações africanas (ou afrodescendentes) em Santa Catarina. Em alguns casos, omitindo sumariamente sua presença e, em outros, minimizando e até mesmo suavizando sua atuação. Comumente, no que diz respeito aos traços da historiografia tradicional, estabelecem associações entre a formação e o povoamento do estado catarinense e a chegada dos açorianos e dos madeirenses no litoral, em meados do século XVIII, e, posteriormente, traçam vínculos com as sucessivas levadas de imigrantes de diversas nacionalidades, sobretudo alemães e italianos, para as colônias que foram se formando no interior ao longo do século XIX. Nesses casos, a historiografia acaba por privilegiar e dar ênfase a esses últimos, atribuindo-lhes um caráter epopeico, como o fez Walter F. Piazza, na obra “A Epopeia Açórico-Madeirense (1747-1756)”, publicada em 1992, a exemplo de tantos outros autores, deixando de lado ou em segundo plano os próprios portugueses e os vicentistas, mas sobretudo os nativos, os africanos e afrodescendentes.

São poucos os registros que dão conta da presença de escravos africanos pelo litoral catarinense a partir de suas primeiras ocupações – e mesmo no século XVII, quando foram trazidos pelos bandeirantes em suas ações exploradoras que acabaram, também, por colonizar determinadas áreas com a formação dos povoamentos já mencionados. Nesse período que vai até praticamente meados do século seguinte, observamos uma ocupação esparsa do litoral catarinense, entre São Francisco (ao norte) e Laguna (no extremo sul), o que nos leva a crer que a presença de escravos africanos fosse, também, bastante diminuta naquele período, embora ela tivesse, certamente, ocorrido de fato.

Em relação aos primeiros povoamentos do litoral catarinense, Walter Piazza menciona a presença de escravos tanto em São Francisco do Sul – “(...) em 1658, *Manoel Lourenço de Andrade inicia, efetivamente, o povoamento da Ilha de São Francisco, quando para cá se transfere com sua família, **criadagem e escravos**, e grande número de associados (...)*” – como em Laguna – “*atendendo ao convite que lhe fora feito por Carta Régia, Domingos de Brito Peixoto, (...) aprestou-se com **escravos, indígenas, homens brancos, oficiais de todos os ofícios e capelão, para explorar o extremo sul do Brasil***” (PIAZZA, 1994, p.29-33).

Por outro lado, não há registros conhecidos que indiquem a relação direta da Região Sul do Brasil – e, em especial, da província de Santa Catarina – com o continente africano para a obtenção de escravos, a exemplo do que pode ser facilmente observado em outras regiões como a Nordeste e a Sudeste, e mesmo na região de mineração do ouro e de diamantes, o que não quer dizer que o emprego de escravos africanos ou afrodescendentes não tenha ocorrido de forma sistemática nas mais diversas atividades produtoras da capitania e, mais intensamente, nas da província.

No entanto foi com a chegada dos imigrantes oriundos das ilhas atlânticas de Açores e da Madeira que observamos uma maior presença de africanos na Província de Santa Catarina. Isso porque o comércio escravagista, com base na África, já era praticado pelos portugueses desde os tempos em que iniciaram suas navegações pelo Oceano Atlântico, contornando o continente africano em busca dos mercados do Extremo Oriente.

Ao fazer referência ao historiador português João de Barros e à sua obra “*Décadas da Ásia*”, Walter Piazza lembra que, “*em 1442, [Portugal] recebe os dez primeiros negros escravos, oriundos da África Ocidental, trazidos pelo navegador Antônio Gonçalves*”, ao passo que “*pouco a pouco, desenvolve-se o tráfico, o que faz com que o Papa Pio II, pela Bula de 7 de outubro de 1462, se exprima contra a escravidão*” (PIAZZA, 1975, p.9).

Além disso, os escravos africanos já eram amplamente empregados nas possessões portuguesas do Atlântico, de onde vieram aproximadamente seis mil imigrantes, entre os anos de 1747 e 1756, como forma de efetivar o processo de colonização do litoral catarinense a começar da Ilha de Santa Catarina em direção ao Extremo Sul do Brasil, como previa o projeto político da Coroa Portuguesa, diante das disputas em curso com o Império Espanhol.

Embora em pequena quantidade, existem alguns registros que dão conta da presença de escravos africanos no litoral catarinense desde os primeiros anos da colonização, o que nos permite aferir que, de fato, essa presença deveria mesmo ser diminuta, porém constante ao longo dos séculos até o seu aumento significativo, que ocorreu da metade do século XVIII para frente e, sobretudo, ao longo do século XIX, quando os registros são mais frequentes, volumosos e robustos.

Walter Piazza menciona três exemplos desses registros:

A primeira notícia numérica dos habitantes da capitania e província de Santa Catarina é de 1536, quando Gonzalo de Mendonza, em busca de socorros para Buenos Aires, assinala, em Ibiãça, a existência de escravos! (...) E deve-se dizer que os fundadores das primeiras povoações litorâneas: Manoel Rodrigues de Andrade, Francisco Dias Velho e Domingos de Brito Peixoto, para cá vieram, com seus

parentes e escravos. (...) Depois, temos Frézier, [1712] que apresenta a orla marítima catarinense como pouco povoada e dá a Ilha de Santa Catarina com “147 brancos, alguns negros e índios (administrados)” (PIAZZA, 1975, p. 17-18).

À medida que se amplia o comércio entre os núcleos povoadores e vilas, com a circulação dos tropeiros que cortavam a província entre o litoral e o planalto pelos conhecidos “caminhos das tropas”, é possível perceber a presença dos escravos de origem africana (ou mesmo afrodescendentes) também no interior; mas foi no final do século XVIII e, sobretudo, no século XIX que Santa Catarina recebeu um contingente significativo de cativos decorrentes do comércio da África, que geralmente se disseminava com base no porto do Rio de Janeiro.

De acordo com o historiador Henrique Espada Lima,

Já em fins do século XVIII, de todo modo, os africanos chegaram às centenas, para trabalhar nos empreendimentos que se desenvolviam nessa parte meridional do Império Português. A pesca da baleia era um exemplo, conduzida a partir das chamadas armações. Elas eram verdadeiras “fábricas”, com um grande número de atividades diversificadas – desde a pesca e o corte da baleia, beneficiamento de carne e óleo, armazenamento etc. – que usavam um número bastante expressivo de trabalhadores escravos, chegando facilmente a mais de uma centena. Documentos sobre seu funcionamento demonstram que o uso dos escravos era intenso e que a maior parte deles era de homens vindos da África, direta ou indiretamente trazidos pelo terrível comércio atlântico (LIMA, 2013).¹⁷

A citação de Henrique Espada reforça a tese de que, embora a presença de africanos ou de descendentes de africanos no sul do Brasil já fosse confirmada anteriormente, mesmo com a escassez de registros, no final do século XVIII e, sobretudo no século XIX, esse contingente foi, gradativamente, se avolumando de modo a suprir as demandas de mão de obra, principalmente com o desenvolvimento das vilas do extremo sul (com sua integração à economia nacional) e com a descoberta e a exploração do ouro na região das Minas Gerais.

Por outro lado, vale destacar que o contexto socioeconômico por ocasião da chegada e da instalação dos imigrantes açorianos e madeirenses à Ilha de Santa Catarina fortaleceu um modelo de produção agrícola caracterizado por pequenos produtores e baseado na produção voltada quase que exclusivamente para o mercado interno, com destaque para a produção da farinha de mandioca – prática cultural absorvida das populações indígenas –, alicerçada na pequena propriedade que se valia, na maioria das vezes, da mão de obra familiar, o que não implica a ausência do escravo nessas propriedades.

¹⁷Texto disponível em:

https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/561801/mod_resource/content/1/B9%20Escrav%20Liberd.pdf. Acesso em 10 ago. 2020.

Dentro dessa perspectiva, o historiador Clemente Gentil Penna, ao analisar a escravidão, a liberdade e os arranjos de trabalho na segunda metade do século XIX, na Ilha de Santa Catarina, chama a atenção para fato de que,

(...) apesar da diversidade produtiva, a importância da economia da região é minimizada, o que se atribui à produção reduzida e ao sistema fundiário de pequenas propriedades familiares. A região não frequentou em momento algum, durante o século XIX, os quadros do comércio de exportação de produtos tropicais e tampouco figurou entre as principais regiões que abasteceram de forma constante os grandes centros exportadores situados no nordeste e sudeste do país. Isso se deu, entre outros fatores, devido à concentração na produção de farinha de mandioca, produto com mercado reduzido por conta de sua enorme abundância no país, já que praticamente todas as províncias a produziam. Apenas eventualmente a farinha catarinense obtinha preço elevado e isso em períodos de escassez do produto em outras regiões, ou de demanda ampliada, como foi o caso da guerra do Paraguai (PENNA, 2005, p. 19-20).

Seguindo na contramão da historiografia tradicional, esse autor reconhece que a região que compreendia a Capitania e a Província de Santa Catarina, de fato, não teve grande participação na economia nacional e de exportação brasileira, quando comparada com outras regiões, mas rejeita a tese de que o modelo econômico implantado na região, completamente desconectado do “*comércio exportador do império*”, impossibilitava a acumulação de capitais necessários que pudessem viabilizar investimentos suficientes para a obtenção da mão de obra escrava, o que teria, por sua vez, tornado a escravidão na Província, “*predominantemente doméstica e urbana, com exceção aberta para a escravidão em atividades de pecuária no Planalto. Além disto, devido ao reduzido número de escravos, o processo de abolição da escravidão teria sido conseqüentemente mais brando*” (PENNA, 2005, p. 20-21).

Dentro dessa perspectiva criticada por Penna, podemos mencionar os escritos de Walter Piazza e do próprio Silvio Coelho dos Santos, já muitas vezes referenciados nesse capítulo, em que os historiadores buscam sustentar a tese de que os escravos vindos para a província já eram nascidos no Brasil e, acima de tudo, de que em Santa Catarina não se desenvolveu um grande mercado escravista justamente por não ter, aqui, se desenvolvido uma economia voltada para o mercado externo.

De acordo com Silvio Coelho,

A escravidão ocorrida nas povoações litorâneas foi essencialmente doméstica. Isto é, os escravos estavam mais vinculados aos serviços da casa e a uma economia de subsistência do que sujeitos às atividades que caracterizam uma economia de exportação. No Sul, não ocorreu o estabelecimento de grandes fazendas destinadas à produção de matérias-primas para o mercado europeu, como, por exemplo, aconteceu com o açúcar no Nordeste brasileiro (SANTOS, 2004, p.25).

Silvio Coelho Santos não nega a presença de escravos negros no sul e no extremo sul do Brasil, mas deixa explícita, em sua construção narrativa, que o volume de escravos foi diminuto por conta de um dado modelo socioeconômico implantado na província, que deixou toda a região à margem do mercado exportador e a impossibilitou de acumular capitais em volume necessário para que os investimentos em mão de obra escrava pudessem ser mais robustos, como ocorrera em outras regiões, marcadamente baseadas na monocultura de exportação produzida em grandes propriedades.

Os autores que adotam essa mesma perspectiva de Silvio Coelho e Walter Piazza procuram estabelecer uma conexão direta entre as características econômicas regionais com a compatibilidade, ou não, do emprego do trabalho escravo. Nesse caso, criam uma dicotomia entre modelos econômicos distintos, como forma de graduar e qualificar os arranjos produzidos e reproduzidos com base nas relações postas no mundo do trabalho.

Penna (2005) sustenta que o critério “volume de exportações” não é suficiente para determinar o dinamismo de uma economia regional, da mesma forma que o fato de a região não se configurar em uma “potência econômica” não significa que não tenha absorvido a mão de obra escrava de forma sistemática e que tampouco tenha minimizado as tensões em torno da condição social dos escravos.

(...) o fato da produção ter sido pequena se comparada com as regiões agroexportadoras não é suficiente para caracterizar a economia local. Da mesma forma, o volume de exportações pouco expressivo não significou necessariamente que se tratava de uma economia pouco dinâmica. (...) por trás de uma economia subsidiária se esconde uma complexa engrenagem, onde quotidianamente se relacionavam pequenos proprietários, comerciantes, escravos e libertos e que o pequeno mercado público e o porto da cidade estiveram também, a sua maneira, ligados às atividades mercantis do Império (PENNA, 2005, p. 22).

Ainda a respeito da presença de escravos no processo de formação de Santa Catarina, é importante mencionar a obra do historiador Antônio Cesar Sprícigo, na qual o autor busca analisar a escravidão na Freguesia do Araranguá¹⁸, no século XIX, chamando a atenção para o fato de as terras da Freguesia terem cumprido papel importante na constituição de caminhos por onde era transportado o gado, desde o século XVIII, “conduzindo tropas pelo litoral”, ou, a partir de 1727, seguindo em direção a Lages, no planalto Serrano, pelo conhecido Caminho dos Conventos (SPRÍCIGO, 2003).

De acordo com Sprícigo,

¹⁸ No ano de 1848, toda a área situada ao sul de Laguna, mais precisamente entre os rios Urussanga, ao Norte, Mampituba, ao Sul, e as encostas da Serra Geral, a Oeste, foi elevada a categoria de Freguesia “Nossa Senhora Mãe dos Homens do Araranguá”.

O primeiro grande evento que possibilita o deslocamento de pessoas para o interior da Freguesia do Araranguá foi a criação do Caminho dos Conventos, em 1727, por Souza Faria, ligando Araranguá ao Planalto de Lages, passando pelo atual município de Jacinto Machado, permitiu a movimentação de tropeiros conduzindo gado do litoral para a região serrana e a conseqüente interiorização e fixação de pessoas na área em direção à Serra Geral. Em todo o trajeto correspondente ao caminho da Serra existem comprovações da presença e fixação de moradores (SPRÍCIGO, 2003, p. 11).

No entanto, mesmo com a abertura do caminho dos conventos que permitia a circulação de pessoas pelo interior, desde o litoral até o planalto, a ocupação efetiva das terras situadas a oeste só se confirmaria na segunda metade do século XIX, com a imigração europeia, cabendo às terras da Freguesia (habitadas apenas na faixa litorânea) cumprir, ao longo do século XVIII e boa parte do século XIX, o papel de ligação entre a Província do Rio Grande do Sul e Laguna, bem como com Lages no Planalto Serrano (SPRÍCIGO, 2003).

Por esses caminhos circulavam mercadorias, tropas de gado, bandeirantes vicentistas e, certamente, grupos de indígenas e de escravos africanos ou afros descendentes, o que nos leva a inferir que a população negra se fez presente no processo de ocupação e de interiorização do extremo sul brasileiro em uma proporção gradativa e crescente, semelhante ao que ocorrera com as populações de origem europeia. A presença das populações africanas ou mesmo de afro descendentes em Santa Catarina e, em especial, na região que corresponde ao recorte espacial de nossa pesquisa, poderá ser mais bem observada ao longo do século XIX, sobretudo em sua segunda metade, quando o número de escravos se mostrará em um maior volume, inclusive nas fontes documentais.

No entanto, ainda há o problema da invisibilidade das identidades dos povos indígenas e africano-afrodescendentes. Por que é tão fácil identificar as identidades dos europeus e seus descendentes colonizadores enquanto se caracteriza os indígenas e os africanos em sentido genérico? Como situar os povos indígenas e os africanos em condições de igualdade historiográfica com os homens europeus e seus descendentes? Diferentemente dos homens europeus e seus descendentes, os indígenas e os africanos “não tem rosto nem identidade”. Deriva daí a importância de pesquisas como a realizada por Antônio Cesar Sprícigo.

Esse capítulo, de caráter digressivo, teve o objetivo de apresentar um breve panorama do processo de ocupação e apropriação da região sul catariense até o século XVIII, com a formação e o desenvolvimento do povoamento de Laguna, onde se formou uma elite de origem luso-brasileira que passou a exercer importante papel no controle das

atividades comerciais a partir do seu porto e o poder de mando na ampla região que se estendia de Imbituba até o rio Mampituba na divisa com a província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Na sequência, procuraremos dar maior visibilidade aos processos de construção do espaço regional e as ações que viabilizaram as ocupações e as apropriações, acompanhadas e/ou conduzidas pelas elites locais que, entre outras coisas, provocaram o encurralamento e práticas genocidas contra os Xokleng, povo originário desta região.

CAPÍTULO II

2 PANORAMA DA REGIÃO SUL CATARINENSE ENTRE OS SÉCULOS XVIII E XIX

2.1 O PROCESSO DE OCUPAÇÃO E A CONSTRUÇÃO DA IDEIA DE ESPAÇO, DE TERRITÓRIO E DE PAISAGEM

Tornou-se lugar comum a assertiva de que a História se encarrega de estudar a presença e as ações de homens e de mulheres no tempo e no espaço. Esse espaço, que pode ser caracterizado como um lugar geograficamente idealizado e demarcado, é, antes de tudo, um espaço social, um dado lugar marcado por relações que desencadeiam ações e transformações na paisagem e na vida das pessoas que, de alguma forma, se relacionam com o ambiente físico, embora as noções de tempo e de espaço venham se alargando da mesma forma que os próprios conceitos de história, de fonte, etc. De um modo geral, e sem a pretensão de apresentarmos uma perspectiva reducionista dos conceitos, o espaço pode ser compreendido na sua dimensão física, nas relações e interações sociais ou mesmo como uma realidade imaginada. Assim, o espaço, propriamente dito, se configura como um objeto carregado de conteúdo histórico, justamente por ele ser eminentemente histórico, que reflete as múltiplas relações que se estabelecem na sociedade, confundindo-se com ela. O espaço possui historicidade e é, por essa condição, que a sua produção é atingida pelos fenômenos e pelos acontecimentos mundiais, os quais, “localizados temporal e territorialmente, exercem influência em outros lugares e períodos” (CASTRO, 2000, p. 39). Assim compreendido, o espaço não existe *a priori*, pois, por ser histórico, é o resultado dos processos que o elaboram e cujos acontecimentos internos e/ou externos o atravessam, o influenciam e o definem. Nessa perspectiva, o espaço se apresenta associado à ideia de poder, também podendo ser percebido como um determinado “campo de forças” (BARROS, 2017, p. 16), que busca se estabelecer e se manter por meio de uma relação de forças que se articula e se sustenta pelo controle e pela manipulação dos discursos construídos acerca do espaço, seja ele total ou dividido.

Sobre as fronteiras e os territórios regionais, o historiador Durval Muniz de Albuquerque Júnior defende que ambas jamais poderão se colocar diante de um plano fora da história, justamente por sua natureza histórica e diversa, que coloca o espaço regional como um “produto de uma rede de relações entre agentes que se reproduzem e agem com dimensões

espaciais diferentes”. Para ele, são relações eminentemente políticas, cujas construções discursivas abrigam o espaço geográfico nos campos da política e da própria história.

O espaço não preexiste a uma sociedade que o encarna. É através das práticas que estes recortes permanecem ou mudam de identidade, que dão lugar à diferença; é nelas que as totalidades se fracionam, que as partes não se mostram desde sempre comprometidas com o todo, sendo este todo uma invenção a partir destes fragmentos, no qual o heterogêneo e o descontínuo aparecem como homogêneo e contínuo, em que o espaço é um quadro definido por algumas pinceladas (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2009, p. 35).

Não há, em certa medida, como dissociar os homens e as mulheres do tempo e do espaço, justamente porque as ações e as interações humanas se dão no tempo em concomitância com um espaço que pode ser físico ou imaginado. No caso do processo de ocupação do sul de Santa Catarina, ao longo do tempo e, mais especificamente, durante o século XIX, observamos que os registros que foram produzidos e que tratam desse amplo e, de certa forma, indefinido espaço, foram acumulando descrições de seu aspecto físico, de modo que essas mesmas descrições, realizadas em diversos níveis de detalhamento, pudessem explicar ou ajudar na compreensão das sociedades que ali habitavam ou aquelas que ali viessem a habitar.

O conhecimento acerca dos elementos naturais, como portos, baías, rios, vales, planícies, banhados, contrafortes, serras, entre outros, podem auxiliar na definição de estratégias e de táticas no processo de ocupação e de exploração de um determinado território situado em um espaço mais amplo. Torna-se imprescindível a compreensão do entrelaçamento que há entre tempo e espaço, e que não há possibilidade de dissociá-los quando se pretende compreender qualquer ação humana, e mesmo a forma como cada sociedade se estrutura e constrói o conjunto de engrenagens que a colocam em funcionamento de uma forma particular.

Sobre o caráter histórico imbricado no conceito geográfico de espaço, e a interdependência do conceito tempo-espaço, Milton Santos diz que

O passado passou, e só o presente é real, mas a atualidade do espaço tem isto de singular: ela é formada de momentos que foram, estando agora cristalizados como objetos geográficos atuais; essas formas-objetos, tempo passado, são igualmente tempo presente enquanto formas que abrigam uma essência, dada pelo fracionamento da sociedade total. Por isso, o momento passado está morto como ‘tempo’, não porém como ‘espaço’; o momento passado já não é, nem voltará a ser, mas sua objetivação não equivale totalmente ao passado, uma vez que está sempre aqui e participa da vida atual como forma indispensável à realização social (2007, p. 14).

Para o geógrafo, as ações humanas exercidas sobre o espaço, mesmo que com o decorrer do tempo percam a sua função original, ou mesmo sofram algum tipo de modificação, ainda assim permanecem encravadas na paisagem como cicatrizes ou rugosidades que nos remetem às marcas de um tempo que passou e que, no presente, passa por processos de atualização e de ressignificação. De certo modo, o ponto de vista apresentado por Santos permite uma aproximação com a perspectiva de Koselleck (2006), quando trabalha com a ideia de um “espaço contemporâneo da experiência”, já que o passado não pode ser reproduzido, mas ressignificado no presente a partir do olhar e das inquietações contemporâneas.

Milton Santos, na conferência que proferiu na abertura do colóquio “A Questão Regional e os Movimentos Sociais no Terceiro Mundo”, realizado em 1991, disse que as “regiões são subdivisões do espaço: do espaço total, do espaço nacional, e mesmo do espaço local (...)”, apontando para a compreensão da região como um recorte do espaço e, ao mesmo tempo, na relação de fronteira com os outros, seus vizinhos. Se tomarmos como exemplo o nosso próprio objeto de estudo, a província de Santa Catarina representaria a totalidade do espaço, enquanto o sul catarinense se configuraria como sendo a região, subdividida a partir do espaço maior. No entanto, essa mesma perspectiva poderia ser facilmente aplicada à própria província catarinense, como um recorte regional de um espaço mais ampliado que, do mesmo modo, aponta para o estabelecimento de outras fronteiras que não existiam *a priori*.

Esse entendimento nos permite conceber a região como uma unidade construída por meio de um exercício mental e, portanto, carregada de subjetividades que a elabora e a caracteriza, ao mesmo tempo em que a diferencia das demais. Esse movimento confere à região certa identidade e sentimento de pertença ao lugar e aos grupos sociais que habitam nela. As características identificadas na região compreendida pelos vales dos rios – Araranguá, Tubarão e Capivari – no interior do sul catarinense asseguram certa homogeneidade, ao passo que estabelecem, na fronteira, distinção em relação ao litoral e ao Planalto Serrano, – ou mesmo com o Rio Grande do Sul, na fronteira sul com o rio Mampituba e, ao norte, com o Paraná – sem, com isso, impedir ou negar a diversidade dentro do recorte idealizado e realizado no espaço.

Para Michel Foucault (1999, p. 158-159), as “metáforas geográficas”, como território e região, estão associadas, primeiramente, às relações de poder. A noção de território, por exemplo, que não deixa de ser uma noção geográfica, mas que está associada, antes, à “noção jurídico-política: aquilo que é controlado por certo tipo de poder”. Da mesma forma que a noção de região vincula-se à ideia “fiscal, administrativa, militar”. Para o filósofo

francês, o que existe é “uma administração do saber, uma política do saber, relações de poder que passam pelo saber e que naturalmente, quando se quer descrevê-las remetem àquelas formas de dominação a que se referem noções como campo, posição, região, território”. O espaço, para Foucault, é inanimado, enquanto que o tempo é dinâmico e dialético, sugerindo que os conceitos de espaço, região ou território somente são possíveis pelas ações que se dão por meio das relações de poder e como resultado de disputas e de conflitos pelo domínio, pela posse e pelo controle do espaço demarcado.

Na demarcação das implantações, das delimitações, dos recortes de objetos, das classificações, das organizações de domínios, o que se faziam aflorar eram processos – históricos certamente – de poder. A descrição espacializante dos fatos discursivos desemboca na análise dos efeitos de poder que lhe estão ligados (FOUCAULT, 1999, p. 159).

O conjunto de informações e de características que imprimem relativa unidade e identidade ao espaço regional será constantemente atualizado em uma relação de presente-futuro levado a cabo pelos grupos sociais, políticos e econômicos que exercem o poder, manipulam os conceitos e (re)definem os critérios, de acordo com os seus interesses e suas conveniências. Assim, o interior da região sul catarinense, que já foi caracterizada como o lugar da imigração e da colonização, cuja produção agrícola era realizada em pequenas propriedades no século XIX, passou a ser retratada, no século XX, como o lugar da indústria e do carvão, atendendo às necessidades e aos interesses dos grupos que exerciam e/ou disputavam o poder regional em determinados períodos históricos da região.

Dialogando com Foucault, Albuquerque Júnior sublinha que, diante dos embates litigiosos como consequência das disputas inerentes às relações de poder, a região surge como o “botim da guerra”.

A região se liga diretamente às relações de poder e sua espacialização; ela remete a uma visão estratégica do espaço, ao seu esquadramento, ao seu recorte e à sua análise, que produz saber. Ela é uma noção que nos envia a um espaço sob domínio, comandado. (...) Ela nos põe diante de uma política de saber, de um recorte espacial das relações de poder. Pode-se dizer que ela é um ponto de concentração de relações que procuram traçar uma linha divisória entre elas e o vasto campo do diagrama de forças operantes num dado espaço. (...) A regionalização das relações de poder pode vir acompanhada de outros processos de regionalização, como o de produção, o das relações de trabalho e o das práticas culturais, mas estas não determinam sua emergência (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2009, p. 36).

A região, definida assim como uma subdivisão do espaço, dotada de identidade e relativa homogeneidade, pode ser ao mesmo tempo, bastante diversa. Da mesma forma que a

região representa uma fração e uma unidade em relação ao todo, mesmo assim permanece conectada a esse mesmo todo. O fator econômico ou os aspectos naturais, como as bacias hidrográficas, apenas para citar dois exemplos, têm servido de critérios para definir regiões dentro de uma dada região que, por sua vez, representa a fração de um espaço maior e mais amplo. Espaço e região, portanto, são conceitos abstratos construídos e em processo constante de atualização. As noções de espaço, assim como as noções de região, só existem porque foram, em certa medida, inventadas. São frutos de um exercício mental e dado *a posteriori*, o que equivale dizer que esses conceitos, e outros correlacionados, resultam de um intenso e, às vezes, tenso processo de construção e disputa pelas narrativas.

Retornando à ideia inicial de que a História se ocupa dos estudos relacionados às ações exercidas por homens e por mulheres no tempo e em um determinado espaço físico, percebemos que os aspectos da humanidade são atravessados pelos aspectos da natureza, assim como o seu contrário também é verdadeiro. Isso fica mais perceptível quando observamos processos de ocupação como as imigrações europeias destinadas ao estabelecimento de colônias no sul catarinense no último quartel do século XIX, por iniciativa de uma política deliberada dos governos do Império e da província de Santa Catarina. Esse advento provocou o aceleramento da derrubada das florestas que, gradativamente, foram cedendo espaço para os novos caminhos, para as casas de moradia, as áreas de sociabilidades, os engenhos, os templos e para áreas que seriam destinadas ao cultivo agrícola e às pastagens para o gado. Logo foram surgindo portos, pontes, estradas, caminhos de ferro. Tudo isso só foi possível pela ação e pela intervenção humana no meio natural que, por sua vez, foi sofrendo alterações e assumindo novas formatações que impactaram e redesenharam a região. Hoje, por exemplo, quem passa pelo município de Gravatal (antiga localidade denominada de Gravatá), situado no caminho entre Tubarão e Pedras Grandes, vai poder avistar um vale coberto por pastagens que, no século XIX, era cortado por um rio navegável onde, inclusive, havia um porto relevante para o escoamento da produção que vinha das antigas sesmarias e das colônias de imigrantes, como as de Braço do Norte e Azambuja.¹⁹

O historiador José D'Assunção Barros, no livro “História, Espaço, Geografia: diálogos interdisciplinares” se debruçou sobre alguns conceitos caros, tanto ao campo da História quanto ao da Geografia, buscando estabelecer possibilidades de diálogos entre essas

¹⁹ A colônia de Braço do Norte (1872/1873) e a colônia de Azambuja (1877) são algumas das colônias e dos núcleos coloniais instalados em áreas de imigração/colonização dentro da região sul catarinense, que abordaremos nos próximos capítulos deste trabalho.

áreas disciplinares, que configuram um território de compartilhamento simultâneo de historiadores e geógrafos.

Ao abordar a população e os fatores humanos, Barros escreve que,

Para além da possibilidade de gerar conceitos que se referem aos recortes no interior de um agrupamento humano – classes, gêneros, gerações e tantos outros – a população deve ser sempre e em todos os casos compreendida como algo dinâmico. *As populações crescem e diminuem, expandem-se e se contraem, deslocam-se e se adequam a novos espaços, são dotadas de movimentos internos e de ritmos que regem seus cotidianos. As populações são dinâmicas em todos os sentidos.* Alguns dos conceitos geográficos expressam esta dinamicidade das populações e dos grupos humanos e redes de indivíduos que elas abrigam dentro de si (BARROS, 2017, p. 52) [grifo nosso].

Para ele, além de apontar a dinamicidade das populações, o mais importante é ter a compreensão de que o fenômeno da migração acompanha a humanidade desde sempre por meio de um movimento entre espaços distintos, que “*pode envolver populações inteiras, ou apenas parte delas; pode ser eventual ou recorrente*”, como certamente ocorreu na região catarinense desde tempos remotos, seja com as populações originárias, seja com os demais indivíduos e grupos humanos ao longo do processo colonizador.

Esse movimento dinâmico que entrelaça concomitantemente o homem, o tempo e o espaço físico, impacta, de forma decisiva, na paisagem, que, aos poucos, vai sendo redesenhada com contornos heterogêneos que agregam elementos naturais e artificiais, numa relação dialética, uma vez que ambos são atravessados e transformados uns pelos outros; da mesma forma como os processos impelem as mudanças e as permanências nas paisagens em uma relação de concomitância. Ao mesmo tempo, permite que a paisagem seja observada pelos indivíduos ou pelos agrupamentos sociais a partir de ângulos diferentes, proporcionando percepções também distintas. Logo, a percepção acerca da paisagem implica naquilo que se pode ver, mas, sobretudo, na forma e no enquadramento do olhar, que se volta para ela, derivando, daí, muita das disputas e dos conflitos pela posse e pelo domínio da terra.

Dito dessa forma, podemos estabelecer uma relação de convivência de dois grupos distintos, por constituírem traços culturais completamente diferentes um do outro com a Mata Atlântica, que cobria toda a região sul catarinense. O primeiro grupo, os Xokleng, desconhecia a propriedade privada e estabelecia uma relação com o ambiente natural, que se dava numa espécie de comunhão e de reciprocidade, extraindo da natureza todo o necessário para o sustento do grupo e praticamente sem destruí-lo. Com a chegada do segundo grupo, composto pelos colonos imigrantes europeus, foi desencadeado um processo de devastação com a derrubada das florestas, o assoreamento e a poluição dos rios e a dizimação dos

primeiros ocupantes. Nitidamente, a forma de olhar e a percepção lançada sobre a paisagem era, sem sobra de dúvidas, muito específica e peculiar em cada um dos dois grupos, da mesma forma que a elaboração mental que atribuiu sentido àquele território também não se deu a partir dos mesmos critérios e interesses. Logo, a construção narrativa também não poderia ser a mesma, embora uma delas tenha praticamente sucumbido em decorrência das práticas genocidas e da ausência de registros.²⁰

O historiador Carlos Renato Carola, em seu artigo “Natureza admirada, natureza devastada: história e historiografia da colonização em Santa Catarina”, faz uma análise das narrativas em torno da história da imigração e da colonização do século XIX que, de acordo com ele, seguem “as coordenadas ideológicas hegemônicas da sociedade moderna: civilização, progresso, evolução e trabalho”, sendo a natureza, do ponto de vista conceitual, representada como um recurso a ser explorado de acordo a conveniência das sociedades humanas. Para Carola, “o modo de ver e explicar a ‘evolução histórica’ da colonização estimula e legitima a destruição e a domesticação do mundo natural tanto quanto dos povos indígenas, em particular a Mata Atlântica e os índios Xokleng” (CAROLA, 2010, p. 547-572).

Nesse sentido, a ação humana modifica a paisagem na mesma forma e proporção que a produz, cada vez mais em uma inter-relação em que estão imbricados o desenvolvimento tecnológico e a industrialização voraz e predatória. Ambos necessitam cada vez mais dos recursos naturais, na maioria das vezes, não renováveis, como no caso do carvão mineral que, desde o século XIX, atraiu a atenção da classe política e dos capitalistas nacionais e internacionais para a região sul de Santa Catarina, produzindo, ao longo tempo, “paisagens lunares” com a devastação da mata, do solo, das águas, do ar e das pessoas, que sucumbiram ou adoeceram vendendo sua força de trabalho na indústria da mineração.

Podemos nos valer de dois exemplos que ilustram diferentes perspectivas diante da elaboração mental da ideia de espaço, de região e de paisagem, que determina ações sobre a natureza. A primeira delas foi muito bem lembrada pelo historiador Durval Muniz de Albuquerque Júnior (2012, p. 53), ao abordar o mito do bom selvagem no Livro “Preconceito Contra a Origem Geográfica e de Lugar: as fronteiras da discórdia”. No século XVI, Jean de Léry, um pastor missionário e escritor calvinista francês, “que participou da tentativa francesa de montar uma colônia no Rio de Janeiro” – a França Antártica –, registrou um interessante

²⁰ Havia uma diferença gritante que confrontava dois "modos de vida", o modo de vida indígena e o modo de vida do homem europeu moderno. Mesmos tendo sido caçados como animais e militarmente derrotados, muitos Xokleng foram assassinados ou afugentados de seu território, mas sobreviveram e resistem.

diálogo que teria travado com um velho índio Tupinambá, que mais tarde foi publicado no livro “Viagem à Terra do Brasil”, na França, em 1578. No diálogo, o velho índio não consegue compreender a lógica de acumulação própria das sociedades europeias, orientadas pelo sistema mercantilista daquela época,²¹ diante do interesse dos mercadores pelo pau-brasil, e demonstra um profundo estranhamento diante daquela cultura; sem entender a lógica daqueles mercadores, interpela o calvinista francês. Ao final do diálogo, o velho índio, como Jean de Léry descreveu, arrematou da seguinte forma:

(...) agora vejo que vocês franceses são todos uns doidos varridos, pois atravessam o mar e sofrem grandes incômodos, como dizem quando chegam aqui, e trabalham tanto para amontoar riquezas para seus filhos ou para aqueles que sobrevivem a vocês! Não será a terra que lhes alimentou suficiente para alimentar a eles também? Nós temos pais, mães e filhos a quem amamos, mas estamos certos de que, depois da nossa morte, a terra que nos alimentou também alimentará a eles. Por isso, descansamos sem maiores cuidados (LÉRY, 1961, pp. 134 - 135).

O segundo exemplo, embora distante cronologicamente do primeiro, nos ajuda a compreender outra percepção acerca do espaço. Trata-se dos registros deixados pelo médico viajante alemão Robert Avé-Lallemant, que passou pela região do vale do rio Tubarão em 1858, e cujos relatos estão no livro “Viagem pelo sul do Brasil”, publicado na Alemanha no ano seguinte. Em suas anotações, Avé-Lallemant destacava as boas características da região, na maioria das vezes em descompasso com a falta da infraestrutura necessária ao seu desenvolvimento. Prospectando o futuro, Avé-Lallemant registrou que, em

(...) cem ou duzentos anos mais tarde, quando a cultura realizar aqui a sua grande obra de reforma e naquela esplêndida planície, naquelas serras pitorescas, até nos últimos desfiladeiros, o esforço humano tiver engastado um monumento no outro sob a forma de aldeias, quintas, sítios e fábricas! Estas, aliás, devia eu referir em primeiro lugar, pois, além do próprio rio, a Natureza forneceu a Tubarão o mais poderoso agente que fomenta a indústria humana – o carvão de pedra! (AVÉ-LALLEMANT, 1953, p. 41).

Os dois exemplos apontam para a multiplicidade de olhares que são lançados sobre o espaço, a região e a paisagem. O observador atento não apenas a observa, ele a constitui na medida em que esmiúça aquela mesma paisagem em busca de algo. A visão de mundo e de sociedade articula processos mentais de ocupação e de transformação do espaço observado que também é dinâmico. A interação com o ambiente “natural” se apresentava

²¹ De acordo com alguns estudiosos, o mercantilismo corresponde à fase embrionária do Sistema Capitalista em processo de gestação na Europa Ocidental. Ver: DIAS, Manuel Nunes. Expansão europeia e descobrimento do Brasil. In: Brasil em perspectiva. São Paulo: DIFEL, 1969; NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial. In: Brasil em Perspectiva. São Paulo: DIFEL, 1969.

dentro de uma lógica para os Tupinambás, do litoral do Rio de Janeiro, que exemplifica o modo de vida Xokleng, na região sul catarinense. Por outro lado, o viajante alemão prospectou, na paisagem, a derrubada da mata e a implantação de colônias e de indústrias, nesse caso específico a indústria que se destinaria à extração do carvão mineral. O que os observadores (imigrantes, agentes políticos e econômicos, etc.) buscavam na paisagem da região sul de Santa Catarina no século XIX? O que se projetava no horizonte daquelas pessoas?

Como podemos perceber, a paisagem permanece, altera-se e se adapta ao tempo, portanto, pode ser compreendida como resultado da ação exercida pelo tempo – ou por diversas temporalidades – sobre um determinado espaço. Para Milton Santos, a paisagem se forma por “acréscimos e substituições”, como se o tempo presente atualizasse constantemente o passado e “ajustasse” a paisagem de acordo com as novas necessidades, os interesses e as conveniências. Para o geógrafo, “(...) uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos momentos diferentes” (SANTOS, 2004, p. 72-73). A história deixou marcas indeléveis na paisagem da região sul catarinense desde suas ocupações mais remotas, passando pela ocupação dos povos originários, que promoviam constantes e sistemáticos deslocamentos, pela doação de sesmarias, pela colonização e pela mineração no século XIX. Hoje, podemos observar essas camadas do tempo por meio de casarões, de engenhos, de estradas, de cortes em encostas, de estações, de trilhos e ruínas, demonstrando a sobreposição dos tempos e das paisagens, numa relação dialética do espaço e da paisagem no tempo.²²

Fica evidente que a relação que as pessoas estabelecem com a terra tem sido caracterizada por ações que passam pela posse, pelo domínio e pela atribuição de sentido. Esse significado atribuído a terra é, antes de tudo, movido pela cultura e mediado pela linguagem, como bem ressaltou Albuquerque Júnior ao destacar que a nomeação tem sido uma forma de demarcar e de constituir identidade, da mesma forma que estabelece e demarca as diferenças, dando nome ao próprio território e ao do outro, assim como nomeia o próprio grupo em distinção aos demais.

²² Sobre os diapositivos da linguagem da geografia do conhecimento euro-ocidental, acerca da questão da paisagem e do tempo-espaço como dinâmica histórica dos grupos humanos, um dos dispositivos centrais do poder dos colonizadores é o uso da linguagem geográfica e cartográfica, linguagem das ciências da natureza, que se difundiram pelas fontes documentais, pelos relatos dos viajantes e pela historiografia produzida no século XIX e XX. A linguagem do colonizador é a linguagem da modernidade eurocentrista, a linguagem escrita que produz sentidos de realidade e, ao mesmo tempo, encobre outras realidades.

Tratar da história da relação que os grupos humanos mantiveram ao longo da história com a terra, com seus territórios, fazer a história da apropriação humana da natureza, dos espaços, é tratar da história de relações como as de posse e propriedade, é tratar de relações de poder, de domínio, de mando, de soberania (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2012, p. 9)

Mais uma vez, tomando por base o processo de ocupação da região sul catarinense, observamos que as reflexões trazidas pelo historiador nos ajudam a pensar o ambiente em que se deu o processo de ocupação regional a partir das relações de poder e disputas estabelecidas ao longo do século XIX. Notadamente, os lugares foram sendo gradativamente nominados a partir do contato e de um conhecimento produzido a respeito da região. Do mesmo modo que os lugares passaram a ser nomeados e se lhes atribuíram significados, também os grupos sociais foram identificados em oposição uns aos outros. Assim, foi surgindo o Poço Grande do rio Tubarão – núcleo que deu origem à vila de Tubarão –, onde foi instalado um porto fluvial, que se converteu em uma espécie de entreposto comercial entre o interior e a vila de Laguna; Gravatá, onde também foi instalado um porto fluvial e ranchos destinados ao pouso dos tropeiros e viajantes, e abrigo para as mercadorias e os arreios; Braço do Norte, onde foi instalado o primeiro núcleo colonial no início da década de 1870; Pedrinhas e Pedras Grandes, onde foi implantada a primeira colônia governamental - colônia Azambuja; e Minas – hoje, município de Lauro Müller –, nas encostas da Serra Geral, onde o carvão mineral vinha sendo estudado e prospectado desde a segunda década do século XIX.

Assim como os lugares, os grupos sociais também foram sendo identificados e nominados de modo a estabelecer, por meio de critérios específicos, identidade e sentido a cada um deles, como os “bugres”, os “nacionais” e os “imigrantes”. A definição do “eu” e do “outro” também se dá no contexto de nomeação e de atribuição de sentido ao espaço regional, de modo que resulta das relações de poder estabelecidas na disputa pelo domínio da terra e das narrativas. Assim, os Xokleng são apresentados como seres selvagens, agressivos e desprovidos de cultura, que atrapalham e impedem o livre e natural curso do desenvolvimento e do progresso, carecendo ser domesticados e introduzidos no mundo civilizado, tal como Jean de Léry procurou descrever ao velho índio Tupinambá, apenas adaptado ao sistema capitalista do século XIX. Já, os ditos “nacionais”, representados pelos luso-brasileiros, eram descritos como desleixados e desprovidos de iniciativas e de força de vontade para desbravar, ocupar e explorar o interior e, tampouco, para empreender a indústria e prover o desenvolvimento e o progresso. Esses, durante muito tempo, viveram colados à faixa litorânea, dedicados ao comércio em pequena escala, ao cultivo de roças, fazendo uso de

técnicas consideradas rudimentares e atrasadas, ou, ainda, se dedicando às engenhocas construídas para o fabrico do açúcar, da farinha de mandioca e da cachaça. Por outro lado, as fortes pressões que recaíam sobre o fim do trabalho escravo e a ideia de substituição da força de trabalho cativo pelos imigrantes europeus assalariados fizeram com que estes últimos (alemães, italianos, belgas, franceses, letos, entre outros) fossem identificados e representados como pessoas obstinadas, organizadas e laboriosas, responsáveis por vencer a floresta, cultivar as roças e, sobretudo, semear o desenvolvimento, o progresso e a civilização nesse pedaço do Brasil meridional.

2.2 POSSIBILIDADES INTERPRETATIVAS DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DA REGIÃO SUL CATARINENSE

Ao iniciarmos a pesquisa sobre o processo de ocupação da região sul de Santa Catarina ao longo do século XIX, deparamo-nos com uma série de produções historiográficas ricamente adensadas com grande quantidade de documentos históricos, além de depoimentos de pessoas que viveram os acontecimentos narrados ou estavam muito próximos deles. Obras como as que foram produzidas pelos historiadores Amadio Vettoretti, Paulo Hobold, Walter Zumblick e João Leonir Dall’Alba, entre outros, estão inseridas nessa tradição historiográfica do sul catarinense e ainda emprestam sua valiosa contribuição para a construção do conhecimento histórico regional, principalmente no que tange ao processo de sua ocupação pretérita e, principalmente, de sua posterior colonização desencadeada a partir do último quartel do século XIX. No entanto, a perspectiva historiográfica presente nessas obras, produzidas por “*historiadores não acadêmicos*”²³ – embora alguns autores o fizessem por dentro da academia –, acaba por incidir em um problema recorrente, que é a pretensão de terem conseguido atingir e, conseqüentemente, apresentar ao público leitor a “plena verdade” acerca dos processos de ocupação, de imigração e de colonização da região sul de Santa Catarina, desconsiderando, por vezes, o fato de que os próprios discursos históricos são resultantes de um processo de construção social, atravessado pela forma como cada sociedade em seu tempo o elabora. Trata-se de uma historiografia que preza pela apresentação de um corpo documental cuja chancela oferece a pretensão de se torna capaz de, por si só, desvelar

²³ Termo extraído da Dissertação de Mestrado intitulada: A Palmatória “Orleans já teve um tempo perigoso”: revolta social em área de imigração no sul de Santa Catarina na Velha República, escrita pelo historiador Elias Manoel da Silva, da UnB em 2006. Nela, o termo “historiadores não acadêmicos” é utilizado como forma de caracterizar certa produção historiográfica que não considera em suas análises “a temporalidade do próprio discurso historiográfico” (SILVA, 2006, p. 33).

os acontecimentos “tal como aconteceram de fato”, como se isso fosse possível de forma unilateral e definitiva no campo da ciência histórica, parecendo aproximar-se de uma lógica acadêmica em busca de legitimação.

No entanto, as críticas que incidem sobre as narrativas produzidas por essa tradição historiográfica precisam levar em conta as condições objetivas e o ferramental teórico e metodológico disponível, próprias do tempo em que foram produzidas, pois essa perspectiva de apresentar a história parece estar inserida em “*dois paradigmas: a História como a ciência da reconstituição do passado e o documento impresso e/ou manuscrito como a fonte fidedigna, inquestionável das informações obtidas*”, que retratam uma forma ingênua e romântica acerca da compreensão da própria “*modernidade científica*”. Tendo essa clareza, é possível reconhecer que os processos pelos quais se faz a História são “*também produto de uma época determinada, de uma situação histórica peculiar*” (SAMARA; TUPY, 2010, p. 16-17).

Ao abordar essa problemática sobre a historiografia sul catarinense, mais especificamente sobre a história da imigração, o historiador Elias Manoel da Silva chamou a atenção para o fato de que os ditos “*historiadores não acadêmicos*” aparentam não terem se dado conta de que eles

Não apenas estão tratando de objetos no tempo, mas eles mesmos estão ontologicamente presos ao tempo. Se por um lado, o momento presente desses historiadores lhes dá a chance de perceber elementos que outros não perceberam, e assim oferecer abordagens diferentes, por outro lado, esse mesmo olhar está no tempo, esperando pela sua vez de ser olhado à luz do tempo que passou. ***O historiador não consegue trazer a “verdade” sobre a imigração simplesmente porque ela é fundamentalmente histórica. Não há e nem nunca haverá uma história definitiva sobre a imigração no sul de Santa Catarina. A própria historiografia, acadêmica ou não, virará objeto do discurso histórico*** (SILVA, 2006, p. 34) [Grifo nosso].

Ao passo que Silva crava a ciência histórica num campo de possibilidades analíticas e interpretativas com a consequente ampliação da noção de “documento” e de “fontes históricas”, aponta para dois aspectos fundamentais. Um deles diz respeito ao conceito de “verdade” impossível de ser atingida, justamente por seu caráter eminentemente histórico e, portanto, sujeito ao olhar e ao ferramental teórico e metodológico, próprios do tempo imediato em que se debruçam as análises e as interpretações acerca do passado. O outro, como consequência do primeiro, está relacionado ao fato de que a historiografia, por ser ela própria resultado de processos históricos, estará sempre sujeita ao escrutínio objetivo e apropriado do tempo vindouro, e sujeito à apropriação do próprio discurso histórico, não se

tratando, portanto, de produções necessariamente inferiores ou desqualificadas, mas que retratam um determinado tempo e uma determinada perspectiva de ver e de lidar com a história.

Ao tratar do processo de produção do conhecimento histórico, diretamente relacionado ao ofício do historiador, o filósofo polonês Adam Schaff assinala que o “problema da verdade tem sua origem na filosofia” e apresenta três modelos do processo de conhecimento que implicam na concepção de verdade. O primeiro diz respeito à problemática gnoseológica, de caráter mecânico e passivo, em que o sujeito atua como uma espécie de espelho, o qual faz a captura dos estímulos externos, neutralizando-se no processo. O segundo, ao contrário, denominado idealista e ativista, toma o sujeito como sendo o centro do conhecimento, por ser compreendido como o responsável pela criação da realidade. Já, o terceiro, parte do princípio de que há interação simultânea entre o sujeito e o objeto, de modo que ambos apresentam existência real e objetiva. Significa que a apreensão do objeto pelo sujeito se dá em decorrência do enquadramento de sua prática social. Desse modo, ao se associar ao terceiro modelo, Schaff também opta e dá prioridade ao “fator subjetivo/objetivo social” porque, segundo ele, “está organicamente ligado ao sujeito que conhece, considerado como o conjunto das relações sociais” e o faz nos limites de uma verdade parcial e relativa. Nesse sentido, o filósofo aponta para o conceito de “dialética” marxista (não ortodoxa) como forma de resolver a dicotomia posta, ao mesmo tempo em que defende uma nova teoria geral do conhecimento humano, que leve em consideração os fatos em sua dimensão individual, considerando a subjetividade (SCHAFF, 1995).

Para Adam Schaff,

O conhecimento é, pois um processo infinito, mas um processo acumulando as verdades parciais que a humanidade estabelece nas diversas fases do seu desenvolvimento histórico: *alargando, limitando, superando essas verdades parciais, o conhecimento baseia-se sempre nelas e toma-as como ponto de partida para um novo desenvolvimento* (SCHAFF, 1995, p. 97) [Grifo nosso].

Argumenta, ainda, que o mesmo é válido para o conceito de “verdade”, apontando-o como um contínuo devir: “acumulando as verdades parciais, o conhecimento acumula o saber, tendendo, num processo infinito, para a verdade total, exaustiva e, nesse sentido, absoluta” (SCHAFF, 1995, p. 98).

Do mesmo modo, o historiador alemão Reinhart Koselleck, em seu “Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos”, abre um importante debate em torno da apreensão historiográfica da história. Em seus escritos, aponta que, assim como

acontece com parte da humanidade, o profissional da história também acaba sendo influenciado e condicionado pelas circunstâncias, o que corresponde dizer que não há conhecimento histórico que esteja isento de uma determinada perspectiva ou de um ponto de vista, tornando-o relativo e abrindo espaço para a “produção criativa do autor”, que age diretamente sobre as fontes e, ao interrogá-las, as seleciona e as organiza a partir de determinados critérios, exercendo, portanto, “influência sobre a representação que faz dos fatos”. Para o historiador alemão, a pretensa neutralidade do historiador torna-se impossível, justamente porque ele próprio também se mantém condicionado ao seu tempo - o tempo presente sobre o qual debruça suas análises, suas interpretações e suas críticas. Então, as representações acerca do passado e de uma história possível passam, necessariamente, pelo “espaço contemporâneo da experiência”, tornando fundamental a identificação e o conhecimento sobre o lugar social daquele que formula as questões do objeto passado (KOSELLECK, 2006).

Apoiando-se nas proposições feitas por Chladenius (Johann Martin Chladni), filósofo, teólogo e historiador alemão do século XVIII, Koselleck assim descreve a atuação do que considera um “bom historiador”:

A “imagem original da história” transforma-se em narrativa durante o próprio depoimento. A determinação pelo ponto de vista limita não apenas as testemunhas; atinge também o historiador. Uma história já ocorrida permanece irrevogavelmente igual a si mesma, mas as perspectivas do historiador fragmentam-se como um caleidoscópio, conforme seu ponto de partida. ***O bom historiador, que deseja relatar uma “história que faça sentido”, só pode reproduzir essa “imagem original” por meio de “imagens mais novas”*** (KOSELLECK, 2006, p. 169) [Grifo nosso].

Dito dessa forma, parece-nos razoável que as representações do passado só podem ser feitas a partir do distanciamento temporal e das condicionantes objetivas colocadas ao intérprete (historiador) no tempo presente, justamente pelo fato de que a história e sua constante interpretação habitam o espaço comum no tempo histórico e, desse modo, seu condicionamento também não poderia deixar de ser histórico. Um tempo que condiciona e permite ser condicionado.

Outro aspecto apontado por Koselleck que nos ajuda a pensar a tradição historiográfica sul catarinense para, a partir dela, avançarmos em nossa compreensão dos processos históricos de ocupação da região no século XIX, está ligado ao tensionamento entre a teoria e a realidade dos fatos, aos quais o historiador encontra-se submetido. Isso porque o “conhecimento histórico” não pode se limitar ao que podemos encontrar nos vestígios que se convertem em fontes, mesmo porque elas podem desaparecer, podem encontrar-se em

condições de deterioração ou podem não ser encontradas, impelindo o pesquisador a fazer proposições. O autor nos remete a duas questões pertinentes: a primeira delas diz respeito ao papel da fonte em si, que, ao servir como testemunho, não pode ser confundida com uma determinada história, porque, se assim fosse, ela se bastaria por si só, convertendo-se na “história que se busca conhecer”; como decorrência da primeira, a segunda está relacionada ao exercício da crítica do historiador sobre a fonte, “função inamovível”, na medida em que a “fonte não pode nos dizer nada daquilo que cabe a nós [historiadores] dizer”, ao mesmo tempo em que “nos impede de fazer afirmações que não poderíamos fazer”. Para Koselleck, “aquilo que faz da história, história não poderá jamais ser deduzido a partir das fontes. Para que estas finalmente falem, faz-se necessário uma teoria da história possível” (KOSELLECK, 2006, p. 184 - 188).

As reflexões que nos foram trazidas pelo filósofo Adam Schaff e pelo historiador Reinhart Koselleck nos permitem inferir que, assim como um determinado fato pode não ter sido notado ou, até mesmo, visto como pouco relevante em sua contemporaneidade, pode apresentar-se com grande importância no presente/futuro, de modo que esse processo de ressignificação, *a posteriori*, também se aplica às produções historiográficas, justamente por serem “históricas e temporais”. A historiografia, vista dessa forma, também envelhece e necessita ser olhada com as novas lentes que se apresentam.²⁴

Retornando aos nossos historiadores regionais, mais uma vez recorremos a Silva, que, além de refletir o conceito de verdade comumente presente nessas obras, também alerta para o uso recorrente que fazem dos depoimentos orais como se essa metodologia muito empregada nas pesquisas históricas não fosse passível de críticas e de considerações semelhantes ao documento escrito. Para ele, a fonte oral, assim como qualquer outra fonte, também é uma construção narrativa que, mediada pela linguagem, encontra-se encharcada de representações, sem falar que a memória evocada também é constantemente ressignificada em decorrência da constante relação entre passado e futuro articulados. Sendo assim, “o fato de terem sido transmitidas verbalmente pelos próprios atores dos fatos não as torna a ‘interpretação verdadeira’. Elas também já são uma interpretação” (SILVA, 2006, p. 34 - 35).

Por fim, Silva (2006, p. 35) reforça a impossibilidade de “qualquer ponto de vista supra-histórico, pois os historiadores não têm o ponto de vista de Deus, são humanos, demasiadamente humanos” e, por conta dessa condição, expressam as inquietações e sofrem

²⁴ Talvez, um dos grandes desafios das/os historiadoras/es do século XXI está em transcender os domínios do eurocentrismo, pluralizar as matrizes epistemológicas e manejar a ferramenta da interculturalidade, dando direito de voz e identidade em condições de igualdade para os grupos étnicos dos contextos históricos em questão.

influências que são próprias do seu tempo, na tentativa de apreender o passado. Nessa perspectiva, a tradição historiográfica “não acadêmica”, além de contribuir para a (re)elaboração do conhecimento histórico, também acabou por trazer à tona ricos conjuntos documentais como aquele encontrado por João Leonir Dall’Alba na antiga sede da “Empresa de Terras e Colonização Grão Pará”, tendo feito o registro de sua “descoberta” no livro “Pioneiros nas Terras dos Condes”, que teve sua primeira edição publicada no ano de 1970, narrando que, em um primeiro momento, ao consultar os arquivos da empresa, localizou, entre tantos outros documentos, um maço de correspondências de 1883, ano que marca o início da imigração para a Colônia Grão Pará, além do relatório datado de 1881, cuja grande surpresa ainda estaria por vir (DALL’ALBA, 2003).

Assim, Dall’Alba descreveu sua sensação diante do achado que fez:

Foi novamente a Empresa que nos reservou outra grande descoberta. Como nos contos antigos, depois de diversas discussões, “nem vai lá, que só tem madeiras velhas e teias de aranha”, consegui entrar nos porões da antiga Sede da empresa. Amigo leitor! Tive a maior alegria que me foi concedida como historiador: Lá, num canto escuro, intactos há oitenta anos, estavam três caixões de manuscritos. Passei as horas livres de dois meses lendo e separando: Um tesouro para nós, para todos os vizinhos do Vale do Tubarão! A primeira parte deste volume é uma tentativa inicial de publicação de excertos desses documentos (DALL’ALBA, 2003, p. 12).

De fato, o acervo que se encontra devidamente arquivado no Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI - do Centro Universitário Barriga Verde – UNIBAVE, em Orleans, é, sem sombra de dúvidas, um dos mais importantes e completos conjuntos documentais produzidos por uma empresa de colonização, conservados e disponibilizados para a pesquisa. Fizemos uso de muitos dos documentos desse acervo ao longo de nossa pesquisa.

2.3 OCUPAÇÃO, ENCURREALAMENTO E “AFUGENTAMENTO” DOS XOKLENG

Durante praticamente todo o século XVIII e parte do século XIX, a região sul de Santa Catarina tinha sua população assentada basicamente nas vilas e nas localidades próximas ao litoral, sendo o interior coberto por densas florestas de Mata Atlântica, um importante bioma de floresta subtropical, cortada por rios e por lagoas, composta por diversificadas fauna e flora, “que cobriam as encostas das montanhas, os vales litorâneos e as bordas do planalto no sul brasileiro” (SANTOS, 2003, p. 434). Essas terras e florestas eram habitadas há séculos pelos Xokleng - um povo formado por caçadores e por coletores, cujos

grupos circulavam em processo de constantes e sistemáticos deslocamentos entre o litoral e a Serra Geral, de acordo com as estações do ano e, conseqüentemente, com a disponibilidade de alimentos.

De acordo com o historiador e antropólogo Silvio Coelho dos Santos,

O território que ocupavam não tinha contornos bem definidos. As rotas de perambulação eram frequentadas de acordo com o seu potencial em suprir, através da caça e da coleta, as necessidades alimentares do grupo. Mantinham uma disputa secular com os guarani e os kaingang para o controle desse território.²⁵ (SANTOS, 2003, p. 434) [Grifo nosso].

De acordo com Santos, os Xokleng, de características nômade e estacionária, moviam-se de acordo com as estações do ano e a disponibilidade de alimentos entre as bordas do Planalto e a faixa litorânea. Esse povo da floresta vivia construindo abrigos/habitações temporárias e se deslocando pelo território; ignoravam limites, fronteiras e a propriedade privada, uma vez que essas noções e esses conceitos foram introduzidos e mobilizados pelos nacionais – luso-brasileiros – desde suas ocupações mais antigas no litoral, a partir de Laguna, e pelos imigrantes europeus não-ibéricos ao longo da segunda metade do século XIX, por meio da política de colonização.

Por outro lado, o historiador Clóvis Antonio Brighenti destaca, logo na introdução do artigo intitulado “Povos indígenas em Santa Catarina”, que a noção de território definida pelos povos Guarani, Kaingang e Xokleng leva em conta aspectos muito diferentes daqueles estabelecidos como resultante de um processo histórico recente, principalmente se considerarmos o tempo de ocupação desse território pelos povos originários.

Ao contrário da noção historicamente construída, sobretudo, no bojo do processo colonizador, para os povos originários,

Essas definições têm como referência a relação que cada povo estabeleceu com o meio e a inter-relação entre eles. Suas dimensões variam de acordo com cada grupo, assim, o território Guarani compreende as terras baixas, desde o litoral até a bacia do Paraná-Paraguai; o território Kaingang compreende as terras altas, desde o interior do estado de São Paulo até o centro norte do estado do Rio Grande do Sul; o

²⁵ Silvio Coelho dos Santos aborda, em seus textos, a relação de disputa que os xokleng travavam com os guarani e os kaingang pelo controle do território. De acordo com esse autor, “Os guarani dominavam extensa parte do planalto, as margens dos rios que integram as bacias do Paraná/Paraguai e o litoral. Os kaingang eram senhores das terras interiores do planalto”. Enquanto que “os xokleng tinham nas florestas que se localizavam entre o litoral e o planalto o seu território de domínio e de refúgio. Ao norte, chegavam até a altura de Paranaguá; ao sul, até as proximidades de Porto Alegre; ao noroeste, dominavam as florestas que chegavam até o rio Iguazu e os campos de Palmas” (SANTOS, 2003, p. 434-435)

*território Xokleng compreende a região intermediária, do planalto ao litoral e do Paraná ao Rio Grande do Sul.*²⁶ (BRIGHENTI, 2013, p. 1) [Grifo nosso].

Brighenti arremata e afirma que, desse modo, “não é adequado falar em povos indígenas ‘de’ Santa Catarina, mas em povos indígenas ‘em’ Santa Catarina”, justamente pelo fato de que as configurações territoriais do Estado catarinense, como as conhecemos hoje, “é resultado de um processo histórico recente”, levando-se em conta que a criação e a ocupação da província de Santa Catarina, quando essa se separou da de São Paulo, data de 1739. Do mesmo modo, que todo o oeste e parte considerável do planalto serrano catarinense foram incorporados apenas depois que o acordo de limites entre o Paraná e a província Catarinense foi firmado, no ano de 1916, após longos anos de conflito motivados pelas disputas do território, que a historiografia cunhou como “contestado”. Portanto, Brighenti realça que “antes de qualquer europeu aportar sobre essas paragens e impor qualquer limite já havia populações humanas que as habitavam, das quais descendem os atuais povos indígenas que aqui vivem”.

Sobre os Xokleng, o historiador e arqueólogo Rodrigo Lavina (1994, p. 49) ressalta que há inúmeros registros nos documentos oficiais que tratam do caráter nômade desse povo, que se caracteriza por “um ‘movimento pendular’²⁷ entre o litoral e o planalto, com nítidas características estacionais”, o que significa dizer que os grupos circulavam entre o litoral e o planalto de acordo com as estações do ano e a disponibilidade de alimento, como frutas, raízes silvestres, sementes e a coleta do mel, além da caça. Dessa forma, viviam na floresta e da floresta, absorvendo dela todo o necessário para o sustento do grupo, como o pinhão, que constituía um importante recurso alimentar, sem a necessidade, por conseguinte, de construírem aldeamentos com habitações permanentes.

Importante reforçar que eles, como outros tantos povos originários, foram invisibilizados na literatura historiográfica; quando muito, são mencionados genericamente como “índios, indígenas, silvícolas, bugres, etc.”, ou lembrados como selvagens e agressivos, comparados às feras que habitavam as florestas da mesma mata Atlântica. No entanto, diversos pesquisadores buscaram escavar, nas entranhas desse amplo território, os elementos constitutivos da vida e do cotidiano desses grupos de pessoas que, por dependerem tanto da natureza, estabeleciam uma relação de comunhão, de reciprocidade e de respeito com ela.

²⁶ Esse artigo está disponível em: <https://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/08/povos-indc3adgenas-em-santa-catarina.pdf>. Acessado em 21 de fevereiro de 2018.

²⁷ Apropriamo-nos do termo “movimento pendular” extraído de: LAVINA, Rodrigo. Os Xokleng em Santa Catarina: uma etnohistória e sugestões para os arqueólogos. São Leopoldo, 1994. Dissertação de Mestrado em História – UNISINOS.

Ruth Maria Fonini Montserrat, no texto em que aborda as línguas indígenas no Brasil contemporâneo, acrescenta que os Xokleng, do ponto de vista linguístico, pertencem ao tronco denominado macro-jê, da família jê, cuja língua não possui dialetos. Por se tratar de um povo que não utilizava qualquer tipo de escrita, os Xokleng transmitiam sua cultura unicamente por meio da oralidade, a exemplo dos demais povos originários do Brasil, o que torna o estudo da história dessas sociedades mais complexa e dependente de outras áreas do conhecimento, como a antropologia, a etnohistória e a arqueologia (MONTSERRAT, 1994).

Longe das generalizações muito comuns na literatura regional quando se trata dos povos nativos da terra, Silvio Coelho dos Santos é enfático ao assinalar que “os xokleng formavam um povo” cujas características os diferenciava dos demais, por terem uma língua e uma cultura própria, além de um território, embora esse não apresentasse limites e contornos tão bem definidos, vivendo em grupos pequenos que, muitas vezes, mantinham relações de disputas entre si. Desse modo, aspectos como “a família, o sexo, o nascimento de crianças, a vida em grupo, a parceria nas atividades de caça e coleta, a divisão dos alimentos entre todos, as festas, as disputas e a morte faziam parte do cotidiano” dos Xokleng (SANTOS, 2003, p. 435).

A vida desse povo se desenrolava numa dinâmica intrinsecamente vinculada ao meio natural onde homens e mulheres produziam diversos artefatos como ferramentas e utensílios, os quais possibilitavam viver diante das adversidades impostas pela floresta, como os arcos, as flechas e as lanças, que eram necessários para a caça e a própria segurança do grupo. Por outro lado, também produziam agasalhos, que eram tecidos a partir de fibras vegetais, e que os protegiam nas noites frias de inverno, além de utensílios como panelas de barro e cestos trançados de taquara – revestidos com cera de abelha, impermeabilizando para o transporte de líquidos – e fibras de bambu - objetos que auxiliavam no cozimento, no armazenamento e/ou no transporte dos alimentos (frutas, grãos, raízes, etc.). Havia entre os Xokleng uma divisão do trabalho que transferia aos homens a incumbência da caça e a confecção dos artefatos inerentes a ela, e, às mulheres, praticamente todas as demais atividades, que iam desde a coleta, o preparo do resultado da caça e demais alimentos, o preparo de bebidas fermentadas, além do cuidado com as crianças, que, aos poucos, iam aprendendo a viver e a sobreviver naquele ambiente, o qual, em nada se parecia com um paraíso, como o que foi descrito no livro do Gênesis, onde, segundo a narrativa histórica, “jorrava leite e mel”, tendo sido, muitas vezes, retratado por viajantes e colonizadores como uma espécie de ‘jardim do Éden’.

Ainda, de acordo com Silvio Coelho dos Santos,

Era um mundo de forte interdependência com a natureza. Os sucessos alcançados eram consequência do esforço individual e coletivo, e baseados nos saberes que diversas gerações haviam desenvolvido para aproveitar aquele espaço ecológico que elegeram como o seu habitat. As doenças eram raras. O frio do inverno e as chuvas eram enfrentados como fatos da natureza. Os acampamentos não passavam da construção de simples pára-ventos, aproveitando ramos de árvores que eram devidamente arqueados e cobertos de folhas de palmeira. Outras vezes, se o tempo era favorável, dormiam ao relento. O fogo, aceso toda a noite, a todos aquecia (SANTOS, 2003, p. 434 - 435).

Sobre os agrupamentos, a divisão do trabalho e as habitações praticadas pelos Xokleng, Jackson Alexsandro Peres e Ana Lúcia Vulfe Nötzold, no artigo intitulado “Os Indígenas no Século XIX: a selvageria nos (dos) discursos oficiais (1850-1880)”, destacam que a caça consistia em uma prática essencialmente destinada aos homens e que a coleta de plantas, de frutos, de raízes e de sementes era uma atividade praticada pelas mulheres, sendo que os agrupamentos eram, geralmente, formados por um grupo reduzido de pessoas (podiam variar entre cinquenta e trezentos indivíduos). Essa divisão do trabalho, que assegurava o abastecimento do grupo, não era tão rígida, pois, durante o período de coleta do pinhão, que se dá por volta do mês de abril, os homens juntavam-se às mulheres nessa atividade, “já que o pinhão era o alimento principal dos Xokleng, sendo em muitos casos armazenado em cestas enceradas. Quando a região fornecia alimentação suficiente, construíam um acampamento”, que podia durar por até três meses no mesmo local (PERES; NÖTZOLD, 2005, p. 9).

Outro aspecto importante acerca dos Xokleng está relacionado ao fato de que, por serem nômades, os grupos deveriam se subdividir para melhor explorar uma ampla extensão de terras, relativamente distantes e que circundavam os locais de maior concentração daquele povo. Talvez, por isso mesmo que “a presença dos Xokleng foi historicamente registrada num território bastante amplo, fazendo supor que a tribo deveria ter um contingente populacional muito maior do que o real” (SANTOS, 1973, p. 33)

Essas populações originárias foram, gradativamente, desde o século XVIII, sendo colocadas em uma condição de encurralamento pelo avanço do processo de ocupação europeia a partir do litoral, tendo os núcleos de Paranaguá, de São Francisco, de Desterro e de Laguna como pontos de apoio para a tomada do interior em direção à Serra Geral. O mesmo aconteceu com o processo de ocupação do planalto, com o estabelecimento de fazendas destinadas à criação de gado, principalmente, a partir da fundação da vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages, entre os anos de 1766 e 1771, por Antônio Corrêa Pinto,²⁸ que

²⁸ Antônio Corrêa Pinto foi um rico senhor de escravos, oriundo da vila de Parnaíba na Capitania de São Paulo, que fundou, entre os anos de 1766 e 1771, a vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages. A vila fundada

contribuiu para limitar a área de livre circulação das populações indígenas, especialmente os Kaingang e os Xokleng.

Dessa forma, observamos que, desde a segunda metade do século XVIII – tendo Laguna como referência de polo comercial, político e cultural da região sul catarinense –, deu-se início a um processo lento e esparso de ocupação dos vales dos rios Tubarão, Araranguá, Capivari e seus respectivos afluentes, por pessoas de origem europeia, sobretudo, portugueses ou luso-brasileiros, além de escravos de origem africana, vinculados aos proprietários de terras (sesmarias) ou fugitivos destes. Essas pessoas foram, aos poucos, se estabelecendo nos vales de toda a região e constituindo caminhos que faziam a ligação entre os núcleos urbanos do litoral com o interior e o Planalto Serrano. Mas foi, principalmente entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX, que os Xokleng, os quais já não eram os únicos habitantes dessa região, sofreram um acelerado processo de encurralamento, de afugentamento e de morte diante do avanço do projeto colonizador.

No século XIX, durante o período de colonização, havia ao menos três grupos Xokleng habitando a região sul do Brasil. Um desses grupos ocupava a área central do território catarinense e se espalhava pelo médio e alto Vale do rio Itajaí. Outro grupo vivia na região de fronteira entre os estados do Paraná e de Santa Catarina, circulando nas cabeceiras do rio Negro, enquanto que o terceiro grupo estava baseado nos vales dos rios Tubarão e Capivari, com seus respectivos afluentes no sul catarinense. Essa distribuição espacial nos foi apresentada por Silvio Coelho dos Santos, a qual leva em conta a configuração territorial atual do Estado (SANTOS, 1973).

A região sul catarinense, muitas vezes associada ao “Éden”, foi, sobremaneira a partir da segunda metade do século XIX, sendo ocupada pela colonização que fixou sucessivas levas de imigrantes europeus. Essa ocupação provocou uma intensa transformação da paisagem com a significativa redução do espaço geográfico que abrigava, alimentava e permitia a livre circulação do povo Xokleng.

Para o historiador Maurício da Silva Selau,

A implantação de colônias e o combate aos botocudos eram feitos de modo concomitante no império brasileiro. No sul catarinense, mesmo sabendo-se que os Xokleng habitavam as florestas, o governo imperial decidiu dar início à implantação de colônias e dentro de 15 anos uma grande área de florestas fora derrubada para dar lugar às colônias de Azambuja, Grão Pará e Nova Veneza. A chegada dos imigrantes contribuiu para uma mudança na paisagem e as florestas densas de mata atlântica foram, aos poucos, sendo derrubadas para o aumento da área de plantio dos colonos.

por Corrêa Pinto se tornou importante no contexto do abastecimento da região Sudeste, especialmente para a região de Minas Gerais, com gado bovino e seus derivados.

A cada nova geração ou leva de imigrantes, maiores porções destas eram derrubadas. Os Xokleng que da floresta retiravam o necessário à sobrevivência do grupo, procuraram reagir a invasão do seu território (SELAU, 2010. p. 24).

O autor evidencia que a instalação das colônias e dos núcleos coloniais na região sul de Santa Catarina provocou uma profunda transformação na paisagem dessas localidades, ocasionando um processo de exploração que desencadeou uma ação de destruição do meio natural, principalmente com o desmatamento, cujo objetivo era abrir espaços para as lavouras e todas as demais estruturas necessárias ao empreendimento colonizador – casas de moradia, estradas, pastagens, etc. Por outro lado, esse mesmo processo colonizador promoveu, além da expropriação das terras antes ocupadas pelo povo Xokleng, o maior massacre já havido em toda a região sul catarinense, fazendo emergir a figura dos “bugreiros”, que, de acordo com Selau,

Geralmente eram luso-brasileiros ou mesmo colonos com fama de destemidos e corajosos que entravam na mata em perseguição aos indígenas, até encontrá-los em seus acampamentos e promoverem verdadeiras chacinas. Essa ação era justificada pela necessidade que os colonos sentiam de terem garantida a posse de sua propriedade e da segurança que pretendiam para sua família. Assim, o bugreiro tornou-se um herói das últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX (SELAU, 2010. p. 24 - 25).

A ação colonizadora instalada na região sul catarinense, a exemplo do que ocorreu em todo o continente americano desde o final do século XV, foi extremamente violenta do ponto de vista ambiental e humano, com o avanço contínuo e sistemático sobre as terras ocupadas desde tempos remotos pelo povo Xokleng - primeiro, pelos sesmeiros e posseiros e, depois, pelos imigrantes europeus. Isso gerou a reação dos povos originários diante da expropriação gradual e permanente de seu espaço territorial.

Esses constantes conflitos aparecem com certa frequência nos relatórios que os presidentes da Província – a partir de 1890, os governadores do Estado catarinense – comunicavam anualmente à Assembleia na abertura dos respectivos anos legislativos, ou em ocasiões de transmissão do cargo, desde a primeira legislatura, instalada no ano de 1835. Essa prática demonstra como essa temática era constantemente pautada e mobilizava as preocupações e o empenho dos diversos grupos e agentes sociais, bem como das instituições políticas e econômicas, cujo interesse maior era o de assegurar o processo de ocupação e de exploração das terras situadas no interior, sem o empecilho imposto pelas “hordas de índios selvagens”, como comumente se referiam aos grupos indígenas.

No relatório apresentado à segunda Legislatura, em 1º de março de 1839, o então Presidente provincial, Brigadeiro João Carlos Pardal, fazia menção às contínuas solicitações de concessão de terras que chegavam a ele, nas margens do caminho recém-aberto e que perfazia a ligação entre o Distrito de Imaruí e os campos de Lages. Em seus argumentos, Pardal sugere que o meio mais assertivo e seguro de se manter permanentemente aberta aquela via de comunicação entre o litoral e o planalto seria o de povoar as margens daquele mesmo caminho com a concessão de terras a famílias que desejassem nelas produzir e, ao mesmo tempo, *“afugentar d'aquelles certões o gentio indomito, que o infesta”*. Ele segue argumentando que essas duas ações assegurariam o *“emprego a braços menos occupados, e que muito ganhará a prosperidade da Província sendo aproveitados na cultura, e na criação de gados, tão vastos e férteis terrenos, ora improductivos, por incultos”*. Os escritos do Presidente Pardal demonstram que, desde as primeiras décadas do século XIX, já havia em curso o desejo de povoar e de explorar as terras do interior catarinense, especialmente aquelas situadas ao Sul e em direção ao planalto, como ele mesmo demonstra com a ordem de criação de dois Distritos Coloniais no braço do Norte do rio Capivari, nas proximidades do caminho Imaruí-Lages (SANTA CATHARINA, 1839, p. 10 - 11).

Por fim, lamenta, diante do atraso e das dificuldades na execução dessa ordem, porque,

em primeiro lugar nos mezes de verão não só ha a temer os ataques do gentio, como que não se pode penetrar naquellas matas por causa de insectos que atormentão os trabalhadores, impedem o trabalho; e em segundo, *por fallecerem meios para occorrer ás despesas que a Medição e Demarcação ha-de occasionar; porquanto he mister pagar avantajadamente ao Demarcador, a quem o ajude, e também a quem o proteja* (SANTA CATHARINA, 1839, p. 10 - 11) [Grifo nosso].

É perceptível que havia uma constante preocupação por parte do Estado em assegurar a implementação de uma política mais efetiva de ocupação do território catarinense que estava se desenhando aquele momento, e que, para isso, seria necessário empregar medidas que consistiam em “afugentar” os indígenas para lugares cada vez mais distantes em direção às encostas do Planalto Serrano, ou mesmo, promover o seu aldeamento, tirando-os da condição de “selvagens sanguinários” e trazendo-os, dessa forma, para o “mundo civilizado”, ação que se daria por meio da catequização dos indígenas aldeados, como ressaltou o Brigadeiro Antero Jozé Ferreira de Brito, quando presidiu a Província em 1841.

As providencias que se podem dar contra suas sanguinárias e sempre imprevistas incursões, estão pois dadas; o remedio efficaz contra este hum asylo, ora

impenetrável, ferem crusados de estradas, e subjugados pela cultura: *então sera talvez possível reduzi-los, cathequiza-los, e torna-los de ferozes e implacaveis inimigos, membros uteis da sociedade* (SANTA CATHARINA, 1841, p. 1 - 2) [Grifo nosso].

Ainda, em seus relatos, ao abordar o tema “obras públicas”, Ferreira de Brito menciona o início da abertura de uma linha de defesa sob a incumbência do “Commandante de Districto”, o Coronel Francisco d’Oliveira Camacho, e que atravessava terras férteis e muito apropriadas ao cultivo de “*toda a especie de cultura, e por isso preciosos para fundação de Colonias*”. Os relatos enfatizavam, também, que se tratava de uma significativa obra que, segundo ele, “*se m’antolha de summa utilidade para a Provincia, tanto porque fará descobrir novas fontes de riqueza, como porque a porá a abrigo dos insultos dos selvagens*” (SANTA CATHARINA, 1841, p. 1 - 2).

Era recorrente o discurso associado à necessidade da colonização e o consequente aumento da população como mecanismo indispensável para a ocupação e a exploração das terras do interior ainda “desabitadas”, cujos colonos deveriam “*entranhar-se para arrancar do seio da terra as riquezas que ella encerra*”, assegurando o aumento da “*prosperidade da Provincia*” e, acima de tudo, como “*meio de civilização*”. Dito dessa forma, vemos que a colonização era, ao mesmo tempo, um projeto e uma estratégia, na medida em que, com ela, se poderia afugentar “*todo o gentio indômito que não perde occasião de exercer contra nós sua ingênita ferocidade*”. Dessas ações, resultaria o aniquilamento ou a civilização dos indígenas, que se tornariam “*membros uteis da nossa associação*”, conforme relato do Brigadeiro Ferreira de Brito (SANTA CATHARINA, 1843, p. 18 - 19).

No ano de 1853, ao tratar da defesa e da segurança pública, outro Presidente provincial, o Sr. João José Coutinho, assim se referia às condições objetivas de funcionamento e de atuação da Força de Pedestres, criada para oferecer proteção aos colonos e às suas propriedades,

A Força de Pedestres he mui pequena para pôr todos os nossos lavradores a *coberto das aggressoes do gentio*. Abrindo-se porem acima dos ultimos lavradores uma larga picada, que sirva de linha de defeza poder-se-ha conseguir o desejado fim percorrendo os Pedestres todos os dias essa linha. Assim não só melhor protegeriamos os actuaes lavradores, como convidariamos a ali estabelecerem-se outros, que *receiosos dos ataques do gentio preferem ficar em estereis e limitadissimos terrenos*. No orçamento consigno uma pequena quantia para começo desse serviço no futuro exercicio (SANTA CATARINA, 1853, p. 5) [Grifo nosso].

Nesse período, anterior ao início do processo de colonização mais intenso da região sul catarinense, com a vinda dos imigrantes europeus, sobretudo germânicos e

italianos, os presidentes provinciais que se sucederam, costumavam argumentar que a “Companhia de Pedestres”, mantida pelo Ministério da Guerra, e responsável por “afugentar os gentios”, não possuía um contingente suficiente e capaz de proporcionar a segurança devida aos lavradores, tendo que, no período do verão, “*engajar paisanos conhecedores das mattas para ajudar o serviço dos Pedestres*”. Além disso, os colonos viviam no interior, habitando propriedades distantes uns dos outros, o que facilitava os ataques indígenas e, ao mesmo tempo, dificultava a chegada dos socorros necessários e desejados (SANTA CATARINA, 1857, p. 33 - 34; SANTA CATARINA, 1859, p. 5)

Esses relatos de conflitos foram uma constante ao longo do século XIX e ampliavam-se na medida em que se acelerava e se ampliava também o processo de colonização, de modo que os Xokleng se viam cada vez mais encurralados no espaço onde viviam e por onde circulavam livremente. Percebiam, certamente, que o seu território ia se tornando diminuto ao passo que aumentava a presença dos colonizadores ou daqueles que se colocavam a serviço do projeto de colonização, que se propunha a estabelecer a “civilização” sem levar em conta a presença dos povos originários e de sua cultura desde tempos pretéritos. Assim, levaram a cabo o projeto e a estratégia da ocupação das terras antes ocupadas pelos povos indígenas e, como consequência disso, desencadearam os atos de violência que vitimaram muitos colonos e que levaram ao quase total extermínio do povo Xokleng.

Desse modo, e como era de se supor, na região sul catarinense, os conflitos aumentaram significativamente na mesma proporção da violência praticada, sobretudo no último quartel do século XIX, quando teve início a colonização em massa com a chegada dos imigrantes europeus, mais especificamente a partir dos anos de 1873/1874, com a instalação do primeiro núcleo colonial no vale do rio Braço do Norte, formado por um grupo de cinquenta e três famílias de origem germânica que haviam migrado da ex-colônia Teresópolis.

Em 1877, o Presidente da Província, José Bento de Araújo, ao abordar em seu relatório o tema da tranquilidade pública e a segurança individual, fazia a defesa da catequese como ferramenta para interromper a “*lucta entre o selvagem e o homem civilizado, que tentar approximar-se d’aquelle*”. Bento de Araújo ainda chamava atenção para o aumento da violência na medida em que “*o espaço ocupado pelas hordas selvagens fôr diminuindo pela conquista dos sertões do interior, conquista que, depois do desenvolvimento das colônias n’esta província, se vae fazendo de um modo regular e progressivo*” (SANTA CATHARINA, 1877, p. 6)

Bento Araújo descreveu um quadro que se mostrava irremediável, justamente em decorrência do aprofundamento do projeto colonizador, no qual o que prevaleceu na prática

foram as ações dos grupos armados compostos por colonos e pelos “batedores de mato”, que ficaram popularmente conhecidos como “bugreiros”, ou “afugentadores de índios”. Prova dessas práticas é a narrativa do Presidente João Rodrigues Chaves, encaminhado à Assembleia Legislativa em 1881, ao abordar o tema “índios selvagens”.

Diz ele:

Tomei, para toda parte as medidas preventivas do costume, autorizando despesas com batedores de mato que afugentem os selvagens.

Informe-me, que tão indóceis são esses infelizes, que não tem idéa do bem, e do mal, que de pouco proveito será a cathechese, para civilisal-os. Não me parece isto, porém, rasão, para desanimar (SANTA CATHANINA, 1881, p. 26 - 27) [Grifo nosso].

Ou ainda o Desembargador Antônio Gonçalves Chaves, ao transmitir o cargo ao 3º Vice-presidente da Província, Joaquim Augusto do Livramento, em março de 1882,

Tendo-me representado, em data de 5 de Setembro do anno findo o Sr. Fernando Hackradt, Consul da Allemanha, ácerca dos selvicolas que continuamente apparecem na ex-colonia Theresopolis, pedi ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas autorisação para dispender 2:000\$000 rs., com medidas extremas para afugental-os até muito longe e garantir a vida e propriedade dos habitantes de differentes pontos da provincia mais expostos aos seus assaltos.

Os colonos do Theresopolis no interesse de auxiliarem a realização d’essa medida offereceram a quantia de 1:000\$000 rs., para esse fim, que, com os 2:000\$000 rs., autorizados pelo Governo, por Aviso de 10 de Outubro, perfazem a de 3:000\$000 rs. O cidadão Manoel Alves da Rocha, indicado pelo referido Consul, propõe-se, a, com indios mansos, moradores nos Campos de Palmas da provincia do Paraná afugentar completamente os selvagens de toda a região que comprehende as colonias de Santa Thereza e Theresopolis, e os *sertões do Capivary, Gravatá e Braço do Norte, nos municípios da Laguna e Tubarão*, mediante aquella somma de 3:000\$000 rs.

Não se contractou, porém, esse serviço, por declarar o dito Rocha, que não era propria a estação, para dar começo a essas excursões.

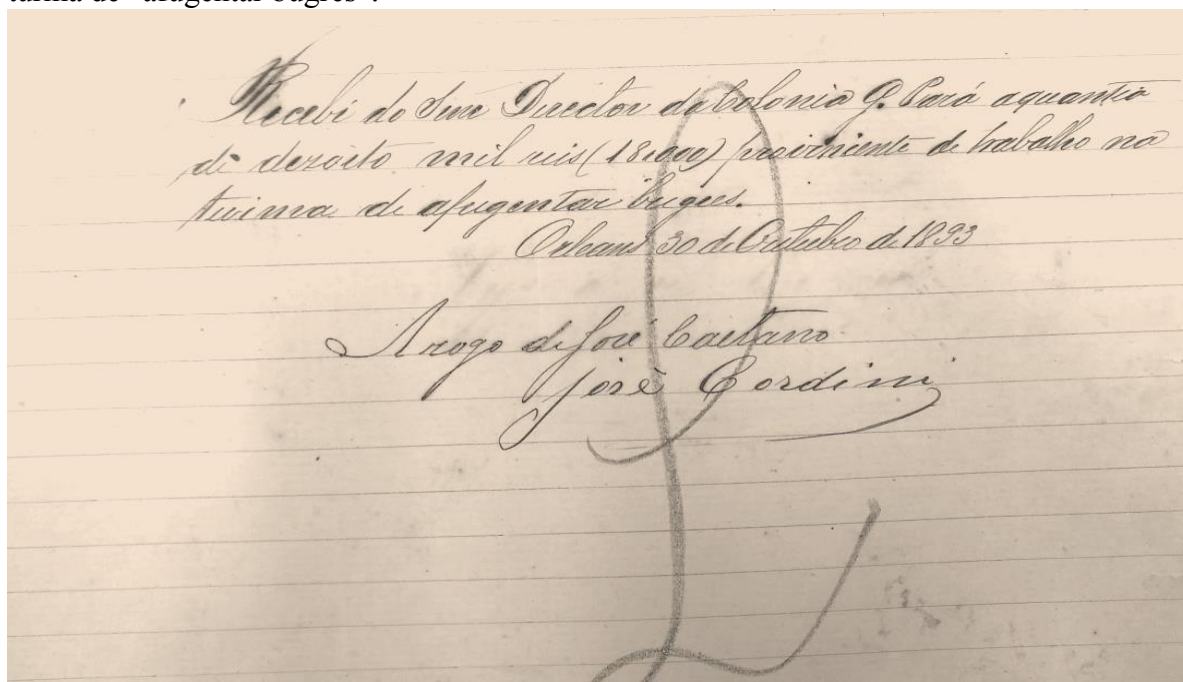
Aguardava a sua vinda, para mandar realisar o contracto (SANTA CATHARINA, 1882, p. 60 - 61) [Grifo nosso].

A citação acima demonstra que a ação de “afugentar os indígenas” mobilizava não apenas as instâncias política e administrativa do Império, mas que as referidas investidas eram coadjuvadas pelos próprios colonos, os quais mobilizavam recursos financeiros e pessoas para repelir os indígenas e assegurar o processo de ocupação e de expropriação das terras. As ações deliberadas de “afugental-os até muito longe” nos parece um indicativo claro de que a intenção primeira era a de colocá-los à margem da “civilização” e não de promover a integração. Nesse caso, a “propriedade” e a “vida” se colocavam em oposição ao “selvagem”, indicando também, uma oposição dos próprios sistemas produtivos. Importante ressaltar que, nessa época, o sul catarinense já contava com duas grandes colônias – Azambuja (1877) e

Grão-Pará (1881) –, além de vários núcleos coloniais, como os de Urussanga, de Acioli e Vasconcelos e de Criciúma.

Na região sul, os acervos guardam registros documentais que fazem referência à presença Xokleng e à relação conflituosa com os colonos no processo de ocupação e apropriação do espaço regional. Dentre os documentos, encontramos recibos como este que podemos observar na figura abaixo, que foi emitido pela Empresa Colonizadora Grão-Pará em favor de um bugreiro, com a descrição dos serviços prestados em “uma turma de afugentar bugres”.

Figura 2 - Recibo datado de 30 de outubro de 1893, emitido pelo Diretor da Colônia Grão-Pará, no valor de dezoito mil réis, correspondente aos serviços prestados por José Caetano na turma de “afugentar bugres”.



Fonte: CEDOHI – Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – FEBAVE/Orleans

O recibo acima, datado de 1893, portanto, já no final do século XIX, reforça e materializa os constantes conflitos gerados com os Xokleng a partir da presença e da ocupação do espaço territorial pelo elemento colonizador, fosse ele “nacional”²⁹ ou imigrante europeu, da mesma forma que demonstra a atuação dos grupos armados que promoveram a dizimação dos Xokleng em toda a região. De acordo com o depoimento de um dos bugreiros, colhido e registrado por Silvio Coelho dos Santos, “o negócio era afugentar pela boca da arma”, demonstrando o elevado grau de violência empreendida pelos colonizadores diante da presença “perturbadora” dos Xokleng na região que fora demarcada à sua revelia para a instalação das colônias (SANTOS, 1975, p. 22).

Por outro lado, assim como detectamos uma série de registros contendo narrativas que constroem representações acerca da região a ser ocupada, seja pelos núcleos coloniais, seja pela indústria do carvão, fortemente influenciadas no século XIX pela lógica da modernidade expressa no modelo capitalista industrial, o mesmo se verifica com esses elementos e grupos sociais, como bugreiros e índios. Ali também se constata a elaboração de representações sobre os primeiros que costumam ser tratados na documentação, assim como

²⁹ Eram consideradas “nacionais” todas aquelas pessoas de descendência europeia nascidas no Brasil, sobretudo os luso-brasileiros, considerando ainda, os processos de miscigenação entre europeus de diversas nacionalidades, os povos originários e africanos e afrodescendentes.

na historiografia, como heróis responsáveis por trazer segurança aos núcleos coloniais e assegurar o desenvolvimento e o progresso da região; enquanto que “os outros” figuram nesses mesmos documentos e registros historiográficos como um povo selvagem, desprovido de cultura, incapaz e, acima de tudo, que impediam o natural desenvolvimento das colônias e da região. Ao imporem tal impedimento, estavam travancando o curso natural do desenvolvimento, do progresso e da civilização - valores tão desejados no século XIX.

Desse modo, as representações em torno da região, que construíam uma imagem idílica por sua fertilidade e a apontavam como sendo apropriada para a instalação de colônias e de núcleos coloniais, assim como para a implantação de indústrias, reforçam também as representações acerca do laborioso imigrante europeu e do herói responsável pela limpeza do território a ser ocupado e explorado. Essas imagens construídas contrastam com as representações do povo Xokleng, expropriado e dizimado do território que ocupava desde tempos pretéritos. Esses últimos costumam ser invisibilizados ou tratados como selvagens, os quais impuseram uma série de empecilhos ao desenvolvimento e ao progresso da região, na medida em que se negavam a serem reduzidos, catequizados e incorporados ao mundo civilizado.

*E aquilo que nesse momento
Se revelará aos povos
Surpreenderá a todos,
Não por ser exótico
Mas pelo fato de poder
Ter sempre estado oculto
Quando terá sido o óbvio (VELOSO, 1977) [Grifo nosso].*

Como bem retratou Caetano Veloso na música “Um Índio”, de 1977, a presença Xokleng na região sul catarinense foi demasiadamente óbvia, embora tenha ocorrido um violento e deliberado processo de ocultação e de apagamento da existência – e resistência – desse povo e de sua cultura ao longo do tempo. São inúmeros os relatos sobre o extermínio de grupos indígenas, levados a cabo por agrupamentos de colonos e bugreiros que atuaram na região até as primeiras décadas do século XX, como registrou João Leonir Dall’Alba, na entrevista que fez com Gabriel Michels, de São Bento Baixo/Nova Veneza - uma entre tantas que realizou na década de 1980, para compor suas obras e produzir um conhecimento histórico acerca da região em questão.

Gabriel Michels narra, em seu depoimento, que veio com sua família de Armazém para São Bento Baixo, localizado na bacia do rio Araranguá, no ano de 1906, quando tinha apenas três anos de idade. Entre tantas lembranças, faz questão de mencionar um episódio

ocorrido com um primo seu, Matias Michels, que, certo dia, quando teria ido macucar (caçar macucos) ao entardecer, se deparou com a presença Xokleng:

Logo ouviu o piar de um macuco. Foi lá, mas o macuco piou noutro lado. Foi lá e de novo noutro lugar. Aí já era escurinho lá no mato e desconfiou que fossem índios que estivessem bobiando. Resolveu voltar. De pistola na mão, foi andando pelo carreiro. Havia uma touceira dessa palha do mato bem do lado. Quando passou havia um índio lá que empurrou em cima dele aquela palha. ***Ele deu um tiro. Não sabe se matou ou não.*** Mas ao cabo de um ano, estava derrubando mato, sempre com pistola na mão. Um dia, tinha colhido uma abelheira e desceu um barranco para lavar as mãos. ***Aí viu um índio. Atirou e derrubou. Viu outro com a flecha pronta e atirou também.*** Aí largou o machado no mato e correu em direção a casa. Já vinha a mulher dele que ouvira os dois tiros. Foi sorte não ter sido morto, porque se não, teriam matado também a mulher dele que vinha ali ver o que era. Aí juntou mais gente para derrubar o mato. Não foi mais sozinho. O povo que estava morando por aqui ficou com medo. ***Então esse Antônio Neuremberg foi para Araranguá onde ia pagar os impostos e chamou de lá um negrão alto, que era caçador de bugre. Esse reuniu dezenove homens.*** Foi daqui um filho do Antônio, o Henrique. ***O povo daqui deram as armas tudo o mais que precisavam.*** Aí andaram pelos matos da redondeza. De repente, de manhã, pelas 7 ou 8 horas, no mês de agosto, pegou um tiroteio. ‘Olha, disse minha mãe, acharam os bugres!’ Eles tinham se ocultado no meio dos caetés altos. Depois de entrar no mato ninguém podia fumar nem nada. O negro era prático: sabia que os índios andavam pelos lugares mais limpos. Era ali no Rio Cedro, numas lombas altas. ***Acharam a amorada dos índios. Era um rancho comprido com uma porta só. Havia um índio sentado fora. Mataram aquele. Aí os outros vinham saindo, e conforme saíam eram mortos pelos tiros. Quando acabaram de matar essa gente, pegou uma menina e um menino.*** Rapidamente pegaram o que puderam, cestinhas, flechas e coisas bonitas, tudo, e vieram de volta para cá saindo atrás da casa do Antônio Neuremberg. Os índios lá no Morro Redondo vieram atender os outros e vieram perseguindo os caçadores até ali perto da casa. O negro foi muito prático e trouxe eles certo. Os índios tentaram se aproximar dos lados, mas eles, tiros pra cá, tiros pra lá... ***De tarde é que chegaram fora. Aí meu pai juntou nós todos e fomos lá ver. Aí já tinha lavado o chão e vestido as crianças. Elas estavam na sala, deitadas no chão, se lamentando. Tinham menos de treze anos.*** A menina ficou com o Antônio Neuremberg e o menino foi levado para Araranguá. A menina foi batizada com o nome de Rosa. (...) Era da minha idade e tínhamos brincado muito juntos. Era bem encorpada, bem reforçada. Nunca mais se soube nada do menino. Mais tarde, os que derrubaram o mato no local da caçada, disseram que era uma barbaridade os ossos, os crânios que encontraram lá. Foi uma barbaridade! Eles são gente também, não deviam ser mortos assim! Deve ter sido em 1910 ou 11 (MICHELIS. *Apud* DALL’ALBA, 1997, p. 372-373) [Grifo nosso].

São muitos os relatos como esse de Gabriel Michels, que foi colhido por Dall’Alba, e que, embora ressignificados, como é próprio da memória, que constantemente atualiza a percepção do tempo passado no presente, nos dão inúmeras demonstrações da brutal violência e disparidade de força e de armas. Não identificamos, em nenhum momento do relato, situações em que os índios tivessem desferido ataques aos colonos, os quais pudessem justificar os atos de violência. Ao contrário, nos episódios narrados, os indígenas é que foram acometidos em todas as investidas dos colonos e do bugreiro, fortemente equipados com armas de fogo. Outro aspecto importante diz respeito à iniciativa do colono Antônio

Neuremberg de ter contratado, em Araranguá, um caçador de índios profissional, o que nos indica que essa devia mesmo ser uma prática habitual e comum desde tempos remotos nessa região. Nesse caso, o contratado foi um homem negro, alto e prático no ofício que se dedicava: caçar índios e limpar o espaço para o estabelecimento de colônias e núcleos coloniais. Importante destacar que, em vários momentos do relato, Gabriel Michels se refere à atividade de derrubar o mato, certamente para abrir espaço para erguerem as casas de moradia, abrirem estradas, construírem os espaços de sociabilidade, como praças e igrejas, e, sobretudo, para a lavoura. Esse aspecto revela o processo de ocupação e de apropriação do espaço e a transformação da paisagem, que impactou sobremaneira na organização e no modo de vida dos Xokleng, que foram sendo, cada vez mais, espremidos em direção aos contrafortes da Serra Geral. Outro aspecto importante está no fato de os colonos terem recolhido duas crianças que sobreviveram à chacina e as levado para casa, sem falar no aspecto da exposição das crianças, que eram mostradas à comunidade como se fossem “bichos exóticos e selvagens”.

Esse episódio, de acordo com o depoente, teria acontecido na localidade de São Bento Baixo, na região de Nova Veneza, já no início do século XX – cuja colonização data de 1889 –, sendo que os últimos Xokleng da região sul de Santa Catarina de que se teve notícia foi um reduzido grupo composto por três indivíduos - um casal de velhos e um jovem, que foram localizados e contatados na encosta da Serra Geral, na localidade de Três Barras/Orleans, no ano de 1952. Consta que, logo após o contato, o Serviço de Proteção ao Índio - SPI,³⁰ com sede em Curitiba, foi acionado e tradutores foram enviados a Orleans na tentativa de tirá-los da mata e enviá-los para a reserva “Terra Indígena Ibirama-La-Klãnô”,³¹ levando certo tempo para que conseguissem convencer Canharã, Japru e Gapen a se transferirem para uma casa construída em uma fazenda próxima a Três Barras, onde passaram a receber “auxílios” do SPI. O casal de velhos contraiu doenças transmitidas em decorrência do contato e morreu logo em seguida, sendo sepultados na própria fazenda, enquanto que o jovem, após uma fuga, foi novamente contatado e transferido para a reserva na região do Alto Vale do Itajaí.

³⁰ O Serviço de Proteção ao Índio – SPI foi instituído no ano de 1910 e chefiado pelo engenheiro militar e sertanista Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon.

³¹ A Terra Indígena Ibirama-La-Klãnô foi criada no ano de 1926 no Alto Vale do Itajaí e conta com uma área de 37.018 hectares entre os municípios de Doutor Pedrinho, Itaiópolis, José Boiteux e Victor Meireles.

Figura 3 - os últimos três Xokleng, contatados em 1952 na localidade de Três Barras/Orleans. Da direita para a esquerda: Canharã, Japru e Gapen.



Fonte: CEDOHI – Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – FEBAVE/Orleans, Fotógrafo: Arduíno Longo (Foto Longo).

Desde o contato com Canharã, Japru e Gapen, os últimos remanescentes Xokleng, ocorrido nos idos de 1952, nas encostas da Serra Geral, demonstrando o rápido e o violento processo de dizimação daquela população a partir da ação colonizadora e, ao mesmo tempo, da condição de encurralamento que se encontravam nunca mais se teve notícias da presença física desse povo originário. Um povo que, por muito tempo, viveu em comunhão com a mata Atlântica no sul de Santa Catarina.

De acordo com as memórias de Paulo Afonso Dalsasso, cujo pai participou dos primeiros contatos com aquele grupo, pouco tempo depois daquele contato a mulher veio a falecer, seguida do homem, provavelmente em virtude de doenças transmitidas pelos colonos. Conta ainda que o jovem, desconfiado, teria fugido para a mata, sendo localizado pelo agente do SPI e, posteriormente, encaminhado para a reserva em Ibirama (ZANELATTO; OSÓRIO, 2012, p. 55).

Se, por um lado, predomina a invisibilidade e o apagamento das memórias relacionadas aos povos originários da região sul catarinense, cujas lembranças, além de escassas, geralmente aparecem associadas à ideia de um povo selvagem que impôs empecilho ao desenvolvimento e ao progresso regional, o mesmo não acontece com os colonos, que são exaltados como homens e mulheres laboriosos que, com sacrifício, derrubaram a mata, fizeram lavoura e empreenderam o progresso, o desenvolvimento e a civilização, criando cidades onde antes só havia florestas.

Um exemplo da materialização da preservação das memórias dos imigrantes que ajudaram a colonizar a região sul catarinense a partir da segunda metade do século XIX – e que permanece vivo em pleno século XXI – está na obra de arte que podemos observar a seguir. A escultura, produzida no ano de 1998, feita de cimento em baixo relevo pelo artista plástico criciumense Antônio Berto, conhecido por Berto Santeiro, encontra-se em uma parede de pedra de granito localizada no Parque Municipal “Ado Cassetari Vieira”, na cidade de Urussanga, onde também são realizadas as festas “Ritorno Alle Origini” e “Festa do Vinho”. Ambas as festas, assim como a escultura de Berto Santeiro, remetem à imigração e à colonização italiana de Urussanga, a “Benedetta”, como a cidade é conhecida nos círculos de descendentes de italianos.

Figura 4 - Obra, Colonização Italiana em Urussanga, autor: Antônio Berto (Berto Santeiro), técnica: Escultura de cimento em baixo relevo (maio de 1998)



Fonte: Do Autor.

Na imagem acima, é possível observar uma cena que retrata dois universos distintos e que, ao mesmo tempo, se cruzam por meio do contato decorrente da colonização. De um lado, os indígenas, retratados em seu ambiente e estado “natural e selvagem”; do outro, a representação de uma família laboriosa, composta por colonos imigrantes, dedicados ao cultivo da terra. Enquanto esses últimos são retratados com os adereços que remetem ao mundo moderno e civilizado, com seus instrumentos de trabalho agrícola, como enxadas e o próprio carro-de-bois, além das vestimentas e das armas de fogo, os primeiros são mostrados de modo a configurar uma horda de selvagens, como se referiu, aos grupos indígenas, o Presidente da Província, José Bento de Araújo, em 1877. Na cena apresentada por Berto Santeiro, os Xokleng aparecem em posição de ataque, ao passo que os colonos se defendem

da violência praticada unilateralmente, ignorando o processo violento de ocupação e de expropriação das terras habitadas desde muito tempo pelos Xokleng, que viam seu espaço sendo sistematicamente comprimido, o que os colocava em condição de encurralamento.

Também são lembrados como heróis os bugreiros, que tantos serviços prestaram aos colonos, às empresas de colonização e ao próprio Estado, para que o progresso e a civilização pudessem ser ali semeados. Um exemplo desse quadro imagético acerca do processo de imigração e de colonização da região sul de Santa Catarina no século XIX está em um painel representativo do município de Santa Rosa de Lima, exposto no “Memorial Amurel” - uma galeria que expõe painéis com cada um dos municípios que compõem a microrregião de Laguna, na sede da Associação³² em Tubarão. Santa Rosa de Lima, em seu mural, optou por dar destaque a um conhecido caçador de índios dessa região, o “bugreiro” Ireño Pinheiro.

³² Associação de Municípios da Região de Laguna - AMUREL. A região sul de Santa Catarina possui outras duas associações: Associação dos Municípios da Região Carbonífera - AMREC, e a Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense - AMESC. De modo geral, essas entidades têm como objetivo a busca por uma maior integração política, administrativa, econômica e social dos municípios que compõem cada uma delas.

Figura 5 - Pannel de Santa Rosa de Lima, exposto no “Memorial Amurel”, com destaque para o “bugreiro” Ireno Pinheiro – Memorial Amurel.



Fonte: Do Autor.

O texto, seguido da imagem de Ireno, diz que “com a chegada do colono o conflito foi inevitável”, pois, diante da apropriação de seu espaço territorial e da destruição ambiental, os Xokleng “roubavam e matavam”, apontando-os como agressivos e violentos. Por sua vez, e diante do perigo iminente, os colonos, aterrorizados, e o próprio governo, “contrataram homens valentes e corajosos para acabar com os ‘problemas’ desta região”, sendo que o mais famoso dentre todos os bugreiros “foi Ireno Pinheiro”, que, “em seus vinte ou trinta anos de caçadas humanas, com winchester, facão e garrucha matou centenas de bugres”, contribuíram para o extermínio daquele povo. Por fim, o texto destaca que, para assegurar a tranquilidade dos colonos, o bugreiro Iremo expunha constantemente sua própria vida e que o fazia por solicitação dos seus “concidadãos”. Nesse caso, o bugreiro, mesmo sendo um “nacional” de origem luso-brasileira, é tratado na narrativa como um “igual” em relação aos demais colonos europeus, um concidadão que goza da mesma condição de cidadania.

Em depoimento ao antropólogo Silvio Coelho dos Santos, em 1972, o “ex-bugreiro”, Ireno Pinheiro, relatou que “*o corpo é que nem uma bananeira, corta macio*”, referindo-se ao método e à violência praticada com os índios que matou a serviço de colonos, de empresas colonizadoras e do próprio Estado, que contratava esses “profissionais” para fazer a limpeza das terras e para favorecer a implantação das colônias na região sul catarinense. Importante observar que esse painel não foi pensado no século XIX ou mesmo no início do século XX. Não, ele foi pensado e organizado muito recentemente e permanece exposto naquele mesmo memorial ainda em 2020, reforçando que o processo de apropriação do espaço geográfico sul catarinense se deu com o extermínio e o apagamento da história e da cultura daquele povo originário, colocando-o numa condição de invisibilidade, mesmo tendo sido tão óbvio, como nos faz refletir Caetano Veloso em sua obra musical de 1977.

2.4 A CONSTRUÇÃO DA ELITE E DOS ESPAÇOS DE PODER: EXERCÍCIO DA POLÍTICA REGIONAL NO SÉCULO XIX

Até o momento, não há muitas obras na historiografia sul catarinense que tenham se detido com maior profundidade às relações de poder, de modo a dar visibilidade às relações políticas que se constituíram na região e que mediaram, por meio de seus múltiplos interesses e estratégias de poder, todos os processos de ocupação e de apropriação da região, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, com a decisão do governo imperial em promover a colonização por meio da imigração e da ocupação das terras consideradas devolutas que havia em grande quantidade na região sul de Santa Catarina. A ampla maioria das publicações que compõem a literatura regional tem se dedicado, quase que exclusivamente, a retratar o período da colonização, sobretudo a partir da instalação da Colônia Azambuja em 1877, como se a região surgisse somente naquele período, em decorrência dos processos de imigração e de colonização, portanto, apenas a partir do último quartel daquele século. Todo o período anterior costuma ser pouco abordado, principalmente no que tange ao surgimento dos primeiros mandatários que, a partir do litoral – Laguna, Tubarão, Araranguá –, acompanharam de perto e, até mesmo, estimularam e conduziram, por interesses e/ou por conveniências, o processo de integração da região aos mercados interno e externo. Falta, então, na historiografia sul catarinense, uma abordagem que possa dar conta de perceber os elementos políticos e suas estratégias de poder na região, que passa, também, pela mediação com os novos elementos, os quais foram, gradativamente, chegando, como no caso dos imigrantes europeus.

É bem verdade que historiadores como Walter Piazza, Walter Zumblick, Amadio Vettoretti, Paulo Hobbold, João Leonir Dall’Alba, entre outros, abordaram a formação das vilas e das cidades mais antigas da região, e nos deram pistas de como o poder local foi, aos poucos, se formatando e se consolidando. Mas, por outro lado, não há muitas pesquisas de maior fôlego e profundidade que possam demonstrar a atuação desses agentes políticos para além de suas respectivas vilas, sesmarias e seus estabelecimentos comerciais.

Entanto, além das obras tradicionais já mencionadas, algumas produções mais recentes procuram dar visibilidade a novas perspectivas acerca das relações de poder no processo de ocupação da região sul catarinense a partir do século XIX. Entre esses trabalhos mais recentes, podemos destacar dois, a saber: o primeiro deles é a dissertação de mestrado escrita pelo historiador Elias Manoel da Silva, “A palmatória ‘Orleans já teve um tempo perigoso’: revolta social em área de imigração no sul de Santa Catarina na Velha República” (2006), que aborda as relações políticas e de poder que eram exercidas e controladas por luso-brasileiros a partir das vilas situadas no litoral sul catarinense, sobretudo de Laguna e de Tubarão e os embates com a força política dos imigrantes de origem europeia, que se formara com base nas colônias e nos núcleos coloniais do interior desde a década de 1870; o segundo trabalho é “De olho no poder: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina” (2012), em que o historiador João Henrique Zanelatto dedica um dos capítulos de seu livro para apresentar uma reconstituição digressiva dos aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais da região sul catarinense a partir dos seus núcleos originários - Laguna, Tubarão e Araranguá -, apontando as forças políticas que foram constituídas na região sul catarinense desde a fundação de Laguna.³³

³³ Como tratamos no primeiro capítulo, o processo de ocupação do sul do Brasil tinha estabelecido pelo Tratado de Tordesilhas Laguna como ponto limítrofe de referência das terras pertencentes à coroa portuguesa. Desse modo, a formação da região sul catarinense se deu em meio às disputas entre as duas potências ibéricas no continente americano – Portugal e Espanha – nas primeiras décadas do século XVI, embora o Tratado e os limites estabelecidos por ele nunca tivessem sido respeitados de fato. A conquista do Peru pelas forças espanholas e o consequente domínio sobre as minas de prata do Potosí fizeram com que a Espanha concentrasse suas forças e seus interesses naquela rica região, enquanto Portugal passou a priorizar a região nordeste do Brasil e sua produção de açúcar. De um modo geral, a região sul, que tinha Laguna como um importante entreposto em direção à embocadura do rio da Prata, voltou a despertar algum interesse somente a partir de meados do século XVII, com a presença dos bandeirantes vicentistas que cruzavam a região em busca do apresamento indígena, culminando na fundação de São Francisco do Sul em 1642, de Desterro em 1662, e de Laguna, por Francisco de Brito Peixoto, em 1684.

2.4.1 Laguna

Pensar a região sul de Santa Catarina e o seu processo de ocupação interior exige pensar sua ocupação pretérita a partir da faixa litorânea e, acima de tudo, a partir de Laguna, que, até o ano de 1870 - ano da emancipação de Tubarão –, ocupava uma área que se estendia desde Imbituba até o rio Mampituba, na divisa com o Rio Grande do Sul, e na direção Oeste, até os contrafortes da Serra Geral. Desse modo, até a metade do século XIX, praticamente toda essa área interior e afastada do litoral em direção à Serra permanecia coberta por florestas da Mata Atlântica e habitada pelo povo Xokleng que, por ser estacionário, se movia como um pêndulo entre as bordas do planalto e o litoral, de acordo com as estações do ano e a consequente oferta de alimentos, como já mencionado anteriormente. Aos poucos, com a concessão de sesmarias, ou mesmo pela ação de posseiros, a presença luso-brasileira também se fez perceber por aquelas paragens, mesmo que de forma esparsa até, praticamente, o início da década de 1870, quando um grupo de colonos, de origem germânica, se estabeleceu no vale do rio Braço do Norte, formando o primeiro núcleo colonial do sul catarinense.

Essa caracterização se faz necessária justamente porque as estruturas de poder foram se formando nas vilas e nas cidades que surgiram no litoral. Foi ali, nos centros urbanos – ou mais urbanizados –, e em suas adjacências, onde surgiram as primeiras áreas destinadas à produção agrícola, os primeiros engenhos e as primeiras casas comerciais, cuja população se valia do porto de Laguna para escoar a produção e/ou receber as mercadorias que vinham de outras praças. Ali foram erigidas as estruturas do poder constituído, como as Câmaras Municipais, as quais abrigavam o poder político, e as igrejas, onde era demarcado o poder eclesiástico, que, por sua vez, também cumpria destacado papel político, dada a influência exercida por muitos dos religiosos que atuaram na região (DALL’ALBA, 1979; VETTORETTI, 1992; ZUMBLICK, 1974).

Cabe ressaltar que Laguna foi, pelo menos até os primeiros anos da segunda metade do século XIX, o grande centro político e econômico de toda a região sul da Província de Santa Catarina, vivendo períodos que oscilavam entre os avanços e os retrocessos em sua economia, pois dependia, em grande medida, das vias internas de comunicação, as quais faziam a ligação com o Rio Grande do Sul, com Lages e com Desterro, capital da Província. Nesse contexto, Laguna se desenvolveu como uma cidade fortemente marcada pelas atividades comerciais, valendo-se do porto para exercer o controle do mercado de exportações e de importações. Isso significava que tudo que era produzido nas propriedades rurais e nos engenhos de farinha de mandioca, de açúcar ou nos alambiques da região deveria passar,

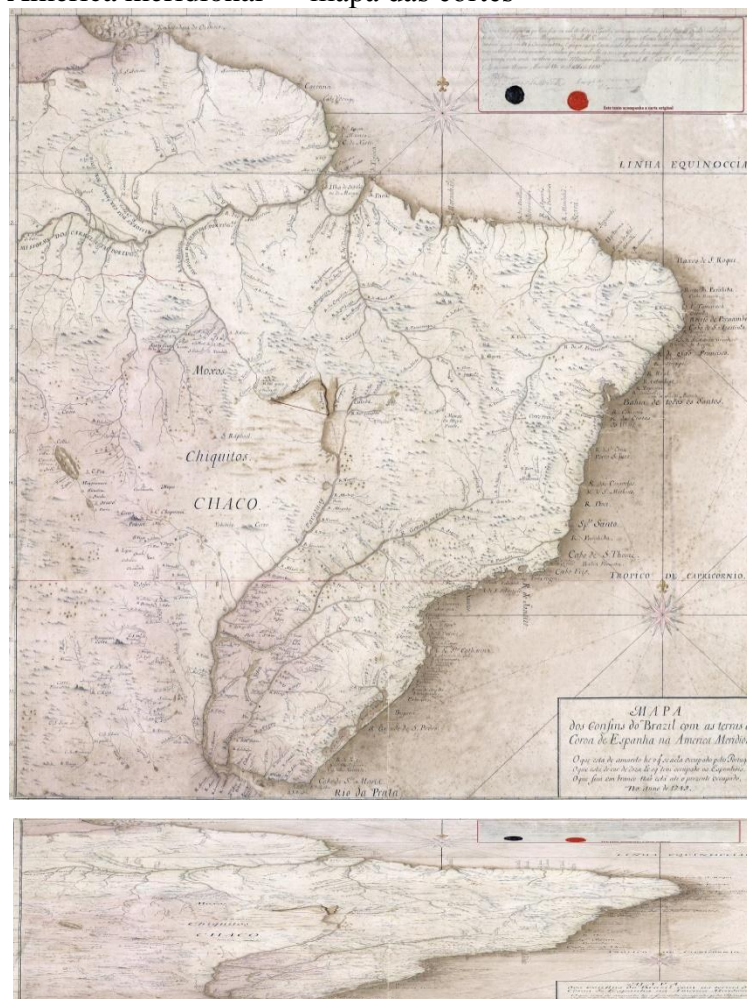
necessariamente, pelos comerciantes e pelo porto de Laguna, o que favorecia e enriquecia uma pequena elite de comerciantes e de armadores formada por famílias luso-brasileiras, que também controlavam a política local e regional. O mesmo se aplicava aos diversos produtos que eram importados de outras praças e que abasteciam o núcleo urbano de Laguna, bem como as povoações localizadas no seu entorno e as mais distantes, como as do Planalto Serrano, de onde desciam os tropeiros trazendo, no lombo de seus animais – cavalos e mulas –, diversos produtos que eram comercializados a partir de Laguna (BITTENCOURT; DALL’ALBA, 1979; VETTORETTI, 1992).

Cabe mencionar que a literatura regional³⁴ tem sido pródiga em suas respectivas construções narrativas, as quais abordam a história de Laguna, colocando-a na condição de marco “pioneiro” da ocupação do sul do país; como cidade-polo que exerce importante papel econômico e político regional até o final da Primeira República, cujo domínio do poder local se concentrava nas mãos de grupos de famílias de luso-brasileiros. Colocam-na como responsável pela expansão que, ainda no período colonial, resultou na fundação histórica do sul catarinense e da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul; além de destacar sua participação na “Revolução Farroupilha” e a consequente instalação da “República Juliana” nos idos de 1839 (ZANELATTO, 2012, p. 110).

Dos aspectos acima elencados, um deles merece destaque dada a relevância para o fortalecimento e a consolidação da vila de Laguna, e que, de certa forma, a legitima como “marco e mito fundador”. Trata-se da expansão que se processou a partir de Laguna em direção ao sul do país, de forma sucessiva e ininterrupta durante os séculos XVII e XVIII. Fosse com as levas de soldados recrutados para combater os espanhóis, em Colônia do Sacramento, fundada em 1680. Fosse pelas expedições de conquista organizadas e compostas por vicentistas/lagunistas à ampla região dos campos de Viamão e de Tramandaí, onde encontraram grande quantidade de gado em estado selvagem, proveniente das missões jesuíticas. Resultou daí a ocupação daquela região de pampa por meio da concessão de sesmarias, o que, conseqüentemente, deu origem aos grupos de estancieiros rio-grandenses. Fosse por intermédio das levas de famílias de colonos provenientes das ilhas dos Açores e da Madeira, promovendo a ocupação e a fundação da vila de Rio Grande no ano de 1751 (PRADO JÚNIOR, 2007; ZANELATTO, 2012).

³⁴ Quando nos referimos à literatura regional, estamos nos valendo de autores como João Leonir Dal’Alba, Walter Fernando Piazza, Oswaldo Rodrigues Cabral, Ruben Ulysséa, Walter Zumblick, Paulo Fernando Lago, Amadio Vettoretti, Paulo Hobold, entre outros que corroboram a tese que confere à Laguna um papel de destaque, de relevância e de liderança no sul catarinense.

Figura 6 - Mapa dos confins do Brasil com as terras da coroa de Espanha na América meridional – “mapa das cortes”³⁵



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF) - Mapoteca do Itamaraty (Medidas: 60cm x 54cm); data: 1899 (autenticação); localização: Coleção América e Brasil

De acordo com as informações extraídas do próprio mapa acima, conhecido como “Mapa dos Confins do Brasil”, ou “Mapa das Cortes”, essa cartografia teria sido utilizada pelos ministros plenipotenciários dos países ibéricos, Portugal e Espanha, durante as negociações dos termos estabelecidos no Tratado de Madrid, firmado em 14 de janeiro de

³⁵ Segue a transcrição paleográfica: “Mapa dos Confins do Brazil com as terras da Coroa de Esp.a na América Meridional. O que esta de Cor Amarela he oque se acha ocupado pelos Portuguezes. Oque esta de Cor de Roza he oque tem ocupado os Espanhoes. Oque fica em Branco esta athe noprozente por ocupar”.

“Esta Carta geográfica he copia fiel e exata da primeira sobre que se firmou i e ajustou o Tratado dos Limites, assinado em 13 de janeiro de 1750; E porque na dita Carta se acha huma linha vermelha, que asinala, epasa pelos lugares poronde se há de fazer a demarcaçam, que por ser anterior ao Tratado dos Limites que se fes depois nam vae conforme com ele em pasar do pe do Monte de Castilhos grandes a buscar as Cabeceiras do rio Negro, e seguir por ele ate entrar no rio Uruguai, devendo buscar a origem principal do rio Ibicui conforme o dito Tratado, se declara que a dita linha se serve enquanto ela se conforma com o Tratado referido. E paraque atodo otempo asim conste nós abaixo asinados Ministros Plenipotenciarios de S.M.F e S.M.C lhe puzemos as nosas firmas e Celos de nosas Armas. Madrid 12 de julho de 1751. Tomas da silva Telles; Joseph de Carvajal y Lancaster”. Disponível em: http://www.arpdf.df.gov.br/map_ita_5/. Acessado em 22 de agosto de 2019.

1750, portanto, no contexto das disputas territoriais entre as duas potências coloniais ibéricas na América meridional. Fato este que coincide com o processo de expansão a partir de Laguna em direção ao Rio Grande do Sul por vicentistas, lagunistas e colonos açórico-madeirenses, o que culminou com a fundação da Vila de Rio Grande e o estabelecimento das primeiras estâncias voltadas à criação de gado, cujo desdobramento foi o fortalecimento de Laguna como importante entreposto e praça comercial e portuária (PRADO JÚNIOR, 2007, p. 201 - 204).

Referindo-se ao papel estratégico de Laguna na defesa das áreas ocupadas e povoadas pelos “catarinenses” no Rio Grande do Sul, o historiador Amadio Vettoretti (1992, p. 40) escreve que, no ano de 1767, a esquadra espanhola, comandada por Pedro Antonio de Cevallos Cortés y Calderón – também conhecido por Dom Pedro de Ceballos –, tomou a colônia de Sacramento e a Vila de Rio Grande, promovendo o fechamento da barra da Lagoa dos Patos. Esse episódio acabou forçando os comerciantes daquela região a escoar os seus produtos pelo porto de Laguna, fazendo o transporte das mercadorias e de pessoas/soldados por meio de carretões ou no lombo de animais, que eram conduzidos pela antiga estrada do mar, que ligava a Vila de Rio Grande à Laguna e Desterro.³⁶

Já que estamos tratando do processo de ocupação e apropriação da região sul catarinense, cabe abrir um pequeno parêntese para ressaltar que as vias de comunicação e, fundamentalmente as estradas, assim como rios e as lagoas navegáveis, foram de extrema importância para a fase embrionária desse processo. Assim sendo, a “estrada do mar”, ou “estrada do litoral”, como ficou conhecida, foi a primeira via de ligação entre a Província de Santa Catarina e o extremo sul do país. Aliás, essa estrada, de acordo com Paulo Hobold, foi sendo “construída” a partir de um traçado já trilhado desde tempos remotos pelos índios “Carijós, de Santa Catarina, os Arachãs e outros da região sul que intercomunicavam-se por ela fazendo comércio recíproco” (HOBOLD, 2005). A relevância desse caminho/estrada, habitualmente utilizado por exploradores, tropeiros, comerciantes e colonizadores desde o século XVI, apresenta-se como uma importante via de comunicação ao longo dos séculos subsequentes. Era por essa estrada que os tropeiros conduziam o gado dos campos de Tramandaí e Viamão para serem comercializados nas conhecidas feiras de Sorocaba, para, dali, fundamentalmente, abastecer a região das Minas Gerais. Por esse traçado, as tropas deveriam passar, necessariamente, por Laguna, onde o gado era embarcado. Esse fluxo

³⁶ Mais uma vez, destacamos o papel da linguagem cartográfica no processo de invasão e usurpação dos territórios indígenas ao longo do processo colonizador.

somente fora interrompido com a abertura da “estrada dos conventos”, no ano de 1728, por Francisco de Souza Faria. (PRADO JÚNIOR, 2007)

No século XIX, por exemplo, quando já existiam outros caminhos, como o que ligava Laguna a Lages, a estrada do litoral ainda era mencionada, com certa frequência, nos relatórios provinciais, dada a necessidade constante de manutenção daquela que, em tempos de chuva, tornava-se impraticável. Podemos referenciar o relatório apresentado pelo Brigadeiro Antero Jozé Ferreira de Brito à Assembleia Legislativa da Província de *Santa Catharina* na sessão ordinária de 1º de março de 1846, quando o Presidente Provincial, ao se referir às obras públicas, disse não haver sombra de dúvidas,

que as estradas são o que mais necessitamos, e por isso sollicitando eu do Governo Imperial o necessário auxilio para o melhoramento das geraes que partem do Rio Grande pelo litoral e por Lages á Província de S. Paulo, obtive hum credito de oito contos de reis para ser empregado em taes obras, nas quaes me occupo (SANTA CATHARINA, 1857, p. 7)³⁷

Outro exemplo que retrata bem a importância da referida estrada e a constante preocupação com sua manutenção está no relatório apresentado à Assembleia Legislativa pelo então Presidente, Dr. João José Coutinho, em 1º de março de 1857, quando faz referência ao Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, o lagunense Jeronimo Francisco Coelho. De acordo com o relatório provincial, Jeronimo Coelho, em ofício datado de junho de 1856, apontava que a baixa circulação de pessoas e de mercadorias pela antiga estrada do litoral se dava por “*não haver em toda a extensão de Porto Alegre á Laguna ranchos e commodos pousos para os viandantes, suas bagagens, e cavalhadas, e do máo serviço da passagem dos rios que atravessão a estrada*”. Ainda de acordo com o relatório, o ofício endereçado à Província catarinense trazia um “*plano de melhoramento*”³⁸ e propunha uma

³⁷ No relatório, o Presidente relata que teria feito o pedido dos recursos financeiros para os melhoramentos necessários nas estradas diretamente às Suas Majestades Imperiais – Imperador e Imperatriz – quando estes estiveram em Desterro, Capital da Província de Santa Catarina, entre os dias 12 de outubro e 8 de novembro do ano anterior (1845).

³⁸ O plano de melhoramento proposto por Jeronimo Coelho e respaldado por uma comissão de engenheiros consistia no “estabelecimento de bons serviços nas passagens dos rios e a construção em convenientes distancias de ranchos com repartimentos reservados para famílias, poteiros e guardas”. Depois disso, seria organizado “uma companhia de diligencias ou omnibus até a Laguna com serviço de pequenos vapores dessa cidade a esta capital”. Por fim, a comissão, organizada em São Pedro, aponta para a necessidade da “construção de 46 ranchos e o melhoramento do serviço de seis passagens de rios” e arremata dizendo que “os benefícios que receberá esta província dos serviços acima mencionados, os deverá unicamente ao Sr. General Coelho, que os indicou, desenvolveu, e conseguiu do governo imperial o seu necessário apoio, e que necessariamente se ha de esforçar na sua execução, e ao governo imperial, que habilitou esta presidência com os precisos fundos” (SANTHA CATHARINA, 1857, p. 22 - 23).

parceria entre as duas províncias para a reabilitação da estrada em estado de abandono (SANTA CATHARINA, 1857, p. 22 - 23).

Os exemplos extraídos das fontes citadas acima nos dão a dimensão da importância e da constante preocupação dos diversos grupos e agentes sociais, políticos e econômicos da região sul com a criação e a devida manutenção das vias de comunicação como forma de se assegurar o desenvolvimento socioeconômico regional.³⁹

Retornando ao quadro apresentado por Amadio Vettoretti, quanto ao episódio da tomada de colônia do Sacramento e da Vila de Rio Grande em 1767 por Ceballos, com o consequente fechamento da barra da Lagoa dos Patos, Vettoretti chama atenção para a importância do episódio narrado para o fortalecimento e a consolidação da elite econômica e política de Laguna, ressaltando que,

O progresso daquela vila [de Laguna] foi tão acentuado que os armadores, geralmente comerciantes, fecharam-se numa espécie de “aristocracia localizada”, assoberbados de orgulho provinciano. Os ares do progresso se expandiram na região. Esta foi a causa indireta relacionada ao início do povoamento às margens do Tubarão. Em consequência, outro acontecimento foi se juntar a esse ressurgimento comercial, tornando-se a causa direta da origem de Tubarão: A ABERTURA DO CAMINHO, LIGANDO LAGES A LAGUNA (VETTORETTI, 1992, p. 40) [Grifo nosso].

A narrativa de Amadio Vettoretti atenta-nos para dois aspectos. O primeiro deles está associado à mudança da logística que teria contribuído significativamente para a reativação da prosperidade de Laguna;⁴⁰ aponta que a abertura da estrada ligando Lages a Laguna, da qual fazia parte o rio Tubarão, até o onde pudesse ser navegável, concluída no ano de 1773, foi decisiva para o fortalecimento do intercâmbio de mercadorias e a circulação de viajantes, demonstrando que houve, ainda no final do século XVIII, um espraiamento da povoação lagunense em direção às margens do rio Tubarão, onde havia um porto fluvial na

³⁹ Importante destacar que o traçado de uma via de comunicação na direção Norte – Sul, margeando em paralelo ao litoral, e que pudesse estabelecer a ligação entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul esteve presente ao longo dos séculos, chegando até os nossos dias. Ainda hoje, grupos políticos e econômicos sustentam a necessidade da construção de uma ferrovia “Norte-Sul” ou “Translitorânea”. No século XIX, foram travadas intensas disputas em torno de três projetos que apresentavam, grosso modo, esse mesmo traçado: a Estrada de Ferro “D. Isabel”, a Ferrovia “D. Pedro I” e o Canal de Navegação “Príncipe D. Affonso”. Abordaremos esses projetos no quarto capítulo.

⁴⁰ Ao tratar da reativação da prosperidade de Laguna a partir da tomada da Vila de Rio Grande e o consequente fechamento da barra da Lagoa dos Patos, por onde os produtores rio-grandenses escoavam sua produção (1767), e a abertura da estrada Lages – Laguna (1773), Amadio Vettoretti o faz em comparação com a abertura do Caminho dos Conventos, aberto por Francisco de Souza Faria no ano de 1728. Esse caminho fazia a ligação da Vila de Rio Grande a Araranguá, onde a estrada subia a Serra em direção a Lages, Curitiba e São Paulo, para onde eram conduzidas as tropas de gado. Esse caminho fez com que o comércio e a riqueza de Laguna encolhessem, revigorando-se somente com a abertura da nova estrada e a retomada do comércio com os produtores do sul (VETTORETTI, 1992, pp. 37 - 39).

localidade denominada Poço Grande,⁴¹ considerado como sendo o núcleo inicial de Tubarão. Tratava-se, conforme o referido historiador, do surgimento de um incipiente “*entreposto comercial na navegação fluvial e de início da via terrestre em direção ao planalto e vice-versa*”, que logo despertou o interesse econômico na ocupação das terras que margeavam o rio e seguiam a via de acesso ao planalto, dada a viabilidade de escoamento da produção futura e da boa qualidade das terras agricultáveis. Já, o segundo aspecto, aponta para a descrição e a caracterização da elite dominante de Laguna, que, de acordo com ele, era formada por armadores, o que nos indica a relevância do porto de Laguna, uma vez que esses também se dedicavam ao comércio, controlando a intermediação e o transporte da produção excedente de toda a região. Ainda nessa perspectiva, o autor os caracteriza como uma “*aristocracia localizada e fechada*”, arrematando que se mostravam “*assoberbados de orgulho provinciano*”. Cabe ressaltar que, em seus escritos, Amadio Vettoretti, tubaronense de descendência italiana, se dedicava à construção de narrativas acerca da história de Tubarão e, ao mesmo tempo, era habitual, em seus textos, apontar para os desleixos e a falta de iniciativa dos grupos luso-brasileiros, ao passo que, frequentemente, exaltava toda a organização e a força do trabalho dos colonos imigrantes europeus não-ibéricos, os quais propiciaram o desenvolvimento e o progresso regional (VETTORETTI, 1992, p. 41).

Desse modo, observamos que, já no século XVIII, Laguna apresentava um grande desenvolvimento de suas atividades econômicas, as quais giravam em torno do seu porto e, com isso, foi possível a acumulação de riqueza proveniente dos lucros obtidos com o comércio e as armações que, por sua vez, se concentravam nas mãos de uma elite luso-brasileira, como já havíamos mencionado. Essa mesma elite, enriquecida com o controle do comércio de importação e de exportação, bem como do transporte marítimo e fluvial, ganhara destaque em Laguna e em toda a região povoada, que se estendia até Araranguá. Importante frisar que, nessa época, além da estrada do litoral, também já estava em pleno funcionamento o caminho de tropas que perfazia a ligação entre Laguna e os Campos de Lages (1773), no Planalto Serrano, incrementando sobremaneira a economia lagunense com os negócios que eram realizados entre os comerciantes e os tropeiros que desciam a Serra em busca de provimentos, e que, de lá, traziam diversos produtos que eram comercializados naquela praça. Pelo porto de Laguna chegavam diversos produtos como ferro, sal, tecidos e pescado, da

⁴¹ Em 22 de abril de 1833, a Câmara Municipal da Vila de Laguna estabeleceu os limites da base territorial de seus distritos, entre eles, o 5º Distrito do Município de Laguna, denominado “Poço Grande do Rio Tubarão”, sendo essa, portanto, a primeira denominação do que viria a ser mais tarde o município de Tubarão. Entretanto, no ano de 1836, o Presidente da Província de Santa Catarina, José Mariano de Albuquerque Cavalcanti, sancionou o Decreto nº 32, que estabelecia a instalação da Paróquia/Freguesia de Nossa Senhora da Piedade, segunda denominação dada àquele município.

mesma forma que, por ele, eram exportados tanto os produtos produzidos na região serrana, como carne salgada, queijos e artefatos de couro, como também os produtos locais: peixe seco, farinha, trigo e cochonilha ⁴² (ZANELATTO, 2012).

No início do século XIX, o Ajudante de Ordens, Paulo Joze Miguel de Brito, escreveu sua “Memoria Política sobre a Capitania de Santa Catharina”,⁴³ em que descreve as condições materiais e a organização da Vila de Laguna. De acordo com ele, referindo-se às vilas na terra firme, Laguna foi a segunda em proporção e a mais antiga da Capitania, caracterizando-a da seguinte forma:

(...) esta Villa está situada no extremo meridional da língua de terra que forma o lado oriental da grande Lagoa; está assentada sobre a estrada geral, que vai de Santa Catharina para o continente do Rio-grande de S. Pedro, pela latitude, de 28°,45’,, mais ou menos: he sufficientememe populosa, tem poucas ruas, huma praça com hum chafariz, caza da Camara e Igreja Matriz soffrivel, dedicada a Santo Antonio dos Anjos; tem hum Commandante militar, hoje nomeado por EIRei, e sujeito ao Governador da Capitania, e Terço de Ordenanças com o seu Capitão-mor, e mais Officiaes; quatro companhias de Milicias, hum corpo Municipal, dois Juizes ordinarios, e outras Authoridades locaes. O termo judicial desta Villa se estende para o norte á distancia de 8 1/2 legoas até ao referido lugar do Páo da Rainha, por onde confina com o termo da Villa Capital; e para o sul na distancia de 19 ½ legoas até ao rio *Mampituba*, extremo meridional da Capitania. Para o norte da Villa da Laguna na distancia de 4 ½ legoas está a pequena povoação de Villa-nova, com Parochia dedicada a Santa Anna, assentada sobre a referida entrada geral pouco distante da enseada e armação das Balêas de Imbituba. A Villa da Laguna e seu terreno (incluindo a Parochia de Santa Anna) contêm huma população de 5&983 almas; a saber: homens brancos 2&251, mulheres 2&669; libertos de cor, de ambos os sexos, 86; escravos, homens 887, mulheres 490 (BRITO, 1829, p. 43 - 44)

Em sua descrição da Vila de Laguna, o Ajudante de Ordens procurou destacar, além das conformações geográficas, os aspectos relacionados à sua urbanização, mencionando a praça, o chafariz e a igreja, bem como as estruturas político-administrativas, de justiça e de defesa, como a sede da Câmara e o corpo burocrático, formado pelo Comandante, pelo Capitão-mor, pelos oficiais, pelos juízes ordinários, bem como o corpo municipal, apontando, ainda, de forma genérica, para a existência de outras “authoridades locaes”, demonstrando certa estruturação diante do desenvolvimento da Vila de Laguna. Mais adiante, em sua obra, Brito destaca que, na Vila de Laguna, “prepara-se muito bem o peixe

⁴² Há relatos do cultivo da cochonilha de carmim em Santa Catarina desde o século XVIII, figurando entre os produtos de exportação ao longo do século XIX. Trata-se de um corante de cor carmim utilizado como corante e aditivo alimentar, ao mesmo tempo em que se refere a um pequeno inseto (*Dactylopius coccus*) de onde o pigmento é extraído, conforme (PAPAVERO; CLAPS, 2014, p. 66 - 80). Disponível em: <http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/7> - Acessado em 30 de abril de 2016.

⁴³ Memoria Política sobre a Capitania de Santa Catharina, escrita no Rio de Janeiro em 1816 por Paulo Joze Miguel de Brito, Ajudante de Ordens, que havia participado da Capitania catarinense. Essa obra, embora escrita no Rio de Janeiro em 1816, teve sua publicação em Lisboa no ano de 1829 pela Typographia da Academia Real das Sciencias, da qual Brito fazia parte.

secco, e nisto consiste a maior indústria dos seus habitantes, os quaes também se dedicão muito á cultura e preparação dos linhos” (BRITO, 1829, p. 64).

Outro importante relato do início do século XIX foi produzido por Auguste Saint-Hilaire,⁴⁴ um botânico francês que passou por Laguna no ano de 1820, quando se deslocava para o Rio Grande do Sul. Em suas observações, Saint-Hilaire procurou dar destaque para a economia lagunense, que girava em torno do seu porto. Segundo ele, embora o porto fosse pequeno, tornou-se muito comercial, dada a grande quantidade de produtos (farinha de mandioca, feijão, milho, favas, tábuas, entre outros) trazidos dos arredores para serem comercializados e exportados para outras províncias e outros países a partir dali. A exemplo de Paulo Joze Miguel de Brito, Saint-Hilaire também faz menção à importância do comércio de peixe seco, além de apontar a lagoa de Santo Antonio dos Anjos da Laguna como sendo muito *“piscosa e as suas margens são povoadas por homens que fazem da pesca a sua principal occupação; o peixe é a sua unica alimentação e o que sobra do consumo caseiro é salgado e posto a seccar, sendo depois vendido”* (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 231).

Ainda de acordo com Saint-Hilaire,

O interior da Laguna é quasi deserto, sendo, entretanto, o seu porto muito movimentado. É ahi que se acham situadas as principaes lojas e armazens de seccos e molhados, geralmente bem sortidos.

Avultado numero de lanchas trafega continuamente entre a Laguna e Santa Catharina, com carregamentos de farinha de mandioca, e durante o anno sae uma vintena de embarcações maiores para o Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Montevidéo, contando-se nesse numero cerca de doze pertencentes a commerciantes da região (1820). É principalmente no Rio de Janeiro que estes ultimos compram os differentes artigos com os quaes surtem os seus armazens. O commercio da Laguna certamente adquiriria grande importancia, se não se achasse entravado pelas difficuldades que a barra da lagôa oppõe á navegação. Quando cheguei, sahiam do porto da Laguna diversas embarcações que havia quatro mezes esperavam occasião favoravel para transpôr a barra. Seria ocioso frisar quanto esses retardamentos prejudicam o commercio (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 230 - 232).

Os relatos produzidos, tanto por Brito (1816) quanto por Saint-Hilaire (1820), nos dão a dimensão do desenvolvimento econômico de Laguna e toda a dinâmica de seu porto,

⁴⁴ Auguste de Saint-Hilaire não foi o único viajante que aportou no litoral catarinense no início do século XIX, produzindo e registrando suas impressões acerca da província e de seus núcleos habitados, dando-nos uma ideia da condição socioeconômica de Santa Catarina. Em 1803, há registros da expedição *comandada pelo Capitão Adam Johann von Krusenstern, que contava com a presença do naturalista Georg Henrich von Langsdorff. Mais tarde, em 1815, uma nova expedição, agora comandada pelo navegador Otto von Kotzebue, que contava com a presença dos botânicos naturalistas Johann Friedrich von Eschscholtz e Adelbert von Chamisso, além do artista Louis Choris. Também há registros da presença dos exploradores ingleses John Mawe, em 1807, e Joseph Andrews, entre 1825 e 1826, além do Almirante russo Vasili Mikhailovich Golovnin (1807/1808 – 1817/1819), do Oficial Norte-Americano David Porter (1813) e dos navegadores franceses, Louis Isidore Duperrey e Jules Sebastien Cesar Domont D’Urville, no ano de 1822, entre outros (CABRAL, 1970, p. 90 – 93; PIAZZA, 1989, p. 54 - 55; WILDNER, 1992).*

por onde circulavam diariamente grande quantidade de pessoas e mercadorias, ressalvadas as proporções quando comparado aquela Vila e seu respectivo porto com outras capitais de províncias maiores, como o próprio Rio de Janeiro. No entanto, Auguste Saint-Hilaire chamava a atenção para o descompasso que havia entre as potencialidades naturais e econômicas de Laguna e seu porto, que confrontavam com a precariedade na infraestrutura, construindo uma narrativa que, ao produzir uma visão sobre a região e suas potencialidades, prenunciava um discurso que seria recorrente ao longo de todo o século XIX. E foi assim que Laguna permaneceu durante praticamente toda a primeira metade do século XIX, período em que esteve direta e profundamente afetada pela Revolta Farroupilha,⁴⁵ desencadeada a partir do Rio Grande do Sul (1835 – 1845) e que se alastrou em direção à província catarinense, especialmente Laguna e os Campos de Lages, o que correspondia a toda a extensão territorial da região sul catarinense, incluindo o planalto serrano. Durante esse período, Laguna adquiriu maior visibilidade e relevância no cenário nacional, principalmente, por dois aspectos. O primeiro deles está relacionado ao fato de os revolucionários tomarem Laguna durante o conflito, dada a necessidade de um porto, já que o governo regencial havia imposto aos “farrapos” um bloqueio marítimo, cercando-os na barra da Lagoa dos Patos e no porto de Rio Grande, impedindo-os de escoar a produção rio-grandense (PESAVENTO, 1990). O outro aspecto, ligado ao primeiro, diz respeito à proclamação e à instalação da efêmera República Juliana, com duração de aproximadamente seis meses e tendo Laguna como *locos* de alguns combates entre os farroupilhas e as forças do governo regencial.

Durante todo o período da guerra e, especialmente, durante o período em que as forças farroupilhas estiveram presentes nas cidades de Laguna e de Lages, tanto o governo imperial como o da própria província catarinense tinham clareza da importância de Santa Catarina no contexto daquele conflito, justamente por fazer fronteira e estabelecer comunicação direta não só com a Província “revoltosa” de São Pedro do Rio Grande do Sul, como com todo o extremo sul do continente, tendo em vista a proximidade com a região do Prata e a própria Cisplatina, anexa ao Brasil. Desse modo, observamos que a província de Santa Catarina acompanhava as movimentações e tomava medidas no intento de debelar os invasores.

⁴⁵Guerra dos Farrapos, desencadeada na província de São Pedro do Rio Grande do Sul, teve um caráter regional e republicano, que se contrapunha ao governo imperial brasileiro, resultando na declaração de independência da província e dando origem à República Rio-Grandense, que se estendeu por um período de dez anos – setembro de 1835 a março de 1845. Sobre a Revolta Farroupilha, a tomada de Laguna e a instalação da República Juliana, ver: (CABRAL, 1970, p. 123 - 138; PIAZZA, 1989, p. 61 - 66; VETTORETTI, 1992, p. 61 - 63; ZUMBLICK, 1974, p. 97 - 106).

No pronunciamento dirigido à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina em 1º de março de 1839, portanto, antes da tomada de Laguna pelas forças farroupilhas, o então Presidente Brigadeiro João Carlos Pardal dizia que:

A pesar das sugestões dos emigrados rebeldes da Província do Rio Grande, que ha mais de dous annos não cessão (...) esta Província, de vir envenenar com doutrinas destructoras da ordem o animo pacifico de seus habitantes, a tranquillidade publica não tem sido alteradas a excepção do Município de Lages, aonde por duas differentes vezes grupos de rebeldes tem entrado, como depois vos intelligenciarei no decurso deste Título (...) (SANTA CATHARINA, 1839, p. 14).

Da mesma forma que no relatório apresentado à Assembleia Legislativa em 1º de março de 1840, o Presidente Marechal de Campo Francisco Joze de Souza Soares D'Andréa, ao abordar o tema da tranquillidade pública na Província, procurava, de certa forma, minimizar o conflito farroupilha, que já havia batido em retirada de Laguna em direção ao Planalto Serrano. Assim, referiu-se D'Andréa: *“Si fizermos abstracção do facto da entrada dos Rebeldes do Rio Grande do Sul nos districtos desta Província, e de suas consequencias até aos luctuosos dias de Julho do anno passado, nenhum outro facto existe que possa dar-nos receios de ver alterado o socego”* (SANTA CATHARINA, 1840, p. 11 - 12).

Contudo, há certo consenso na historiografia de Santa Catarina de que, com o fim da Guerra dos Farrapos, Laguna foi perdendo destaque e importância no cenário nacional, embora essa mesma historiografia evoque, com frequência, esse passado “pioneiro, glorioso e heroico” de Laguna, que costuma ser apontada como uma espécie de “célula mater”, o núcleo que deu início à colonização do sul do Brasil; como sendo responsável pela povoação e pela fundação do Rio Grande (DALL’ALBA, 1979). Ainda como na condição de defensores da colônia do Sacramento, erigida na embocadura do rio da Prata; e por estabelecer a ligação do extremo Sul com as demais províncias do Brasil, especialmente as da região Sudeste, contribuindo, desse modo, para a movimentação da economia colonial (ZANELATTO, 2012).

Por outro lado, se houve o ofuscamento de Laguna no cenário nacional, o mesmo não se pode afirmar quanto ao âmbito e ao caráter regional, porque permaneceu como referência de cidade-polo até as primeiras décadas do século XX, ainda que sua atuação tenha tido maior intensidade ao longo do século XIX com o processo de imigração e implantação das colônias e dos núcleos coloniais, além da presença do carvão mineral nas cabeceiras do rio Tubarão. Esses elementos, em especial, dinamizaram as relações econômicas em torno do porto de Laguna, e agitaram sobremaneira a vida social, política, econômica e cultural daquela cidade, que abarcava uma grande área, a qual se estendia até o rio Mampituba, na

divisa com o Rio Grande do Sul, tendo esse espaço sido desmembrado somente no final do século XIX, com a emancipação de Tubarão, em 1870, de Araranguá, em 1880, e Imaruí, em 1890.⁴⁶

Era por Laguna e seu respectivo porto que os produtores das localidades – vilas/municípios –, como Araranguá, Tubarão e Imaruí, situadas próximas do litoral, escoavam o excedente de suas atinentes produções. No entanto, foi sem dúvida o ano de 1850⁴⁷ e, a partir daí, toda a segunda metade do século XIX, que desencadeou um processo de aceleração econômica e de produção, com a efetiva instalação das colônias e dos núcleos coloniais, a partir de 1873/4, e pela construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina – símbolo maior da industrialização, do capitalismo e da modernidade –, concluída em 1884, e pela exploração da indústria do carvão mineral nas cabeceiras do rio Tubarão, mais especificamente na localidade denominada Minas, atual município de Lauro Müller. No porto, processavam-se as exportações e toda a logística era acompanhada de perto pelos proprietários e/ou agentes de embarcações e pelos comerciantes que, com seus negócios estabelecidos naquela praça, faziam a intermediação do excedente de praticamente tudo o que era produzido nos arredores e nas áreas ocupadas pela imigração.

Pelo porto de Laguna, transportava-se toda a produção da região destinada aos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro e recebiam-se desses centros os produtos manufaturados. Além de mercadorias, o transporte de passageiros era feito também pelo porto. Pode-se afirmar que, nesse período, Laguna era a cidade-polo no sul catarinense. Por ela circulavam os mais variados tipos de mercadorias e de pessoas que iam desde o recebimento dos imigrantes recém-chegados aos já estabelecidos na colônia, como também os tropeiros vindos do planalto e os carreteiros do Vale do Araranguá (ZANELATTO, 1012, p. 115).

Observamos que todo esse conjunto de elementos que mencionamos acabou por fortalecer ainda mais o papel de Laguna como polo comercial e político regional, fazendo prosperar uma elite formada por armadores, comerciantes e profissionais liberais, geralmente vinculadas a uns poucos grupos familiares que dominavam a economia e controlavam o poder

⁴⁶ Laguna, que foi tornada município em 1714, teve sua sede elevada à categoria de Vila em 20 de janeiro de 1720. Em 29 de julho de 1839, a Câmara Municipal, aderindo aos farroupilhas, proclamou a República Catarinense, elevando Laguna à categoria de cidade “Juliana da Laguna” e capital provisória da república recém-instalada. Em 15 de novembro daquele mesmo ano, finda a efêmera República Juliana e Laguna retornou ao seu *status* de cidade polo do Sul catarinense, conforme João Leonir Dall’Alba (1979, p. 169 - 170).

⁴⁷ O ano de 1850 foi marcado pela promulgação de três importantes leis que, combinadas, asseguraram as condições mínimas para que o Brasil pudesse ser enquadrado na lógica do sistema capitalista moderno, a saber: a Lei n.º 556, de 25 de junho de 1850 (Novo Código Comercial) que dispunha sobre o Código Comercial do Império do Brasil; a Lei n.º 581, 4 de setembro de 1850 (Lei Eusébio de Queirós), que dispunha sobre o fim do tráfico de escravos no Brasil; e a Lei n.º 601, de 18 de setembro de 1850 (Nova Lei de Terras), que dispunha sobre as terras devolutas do Império.

político regional. Essa mesma elite, composta por luso-brasileiros, como já nos referimos anteriormente, exerceu o poder de mando na região sul catarinense até a década de 1930, ou seja, permaneceu no poder até o final da Primeira República.

Em seus estudos, Zanelatto deu ênfase a duas dessas famílias que formavam a elite lagunense e que possuíam relevante destaque na economia e na política. Uma delas é a família Pinho, e, a outra, a família Ulysséa, cujos membros figuram com certa frequência na historiografia de Santa Catarina.⁴⁸ A família Pinho era formada por abastados comerciantes e que tinham, entre outros negócios, moinho de arroz e uma companhia de navegação. Dentre eles, destacamos Oscar Pinho, que, por exemplo, ocupou por diversas vezes o cargo de superintendente municipal, o que corresponde à função de prefeito, durante a Primeira República. Da mesma família, o comerciante João Guimarães Pinho, que foi, na esfera estadual, eleito para ocupar vaga de deputado na Assembleia Legislativa Catarinense, e chegou a governar temporariamente o Governo do Estado em duas situações.

Do mesmo modo, a família Ulysséa também fazia parte da mesma rica e poderosa elite da cidade de Laguna, chamando atenção para a sua residência, que se apresentava como uma das mais belas e luxuosas daquela urbe, *“revestida de azulejos portugueses, a primeira edificação da cidade construída com platibanda, uma chácara pouco afastada da zona comercial, com jardim, horta e pomar”* (BITENCOURT, 1997, p. 137). Entre os Ulysséa, ganha relevância o tenente-coronel Joaquim José Pinto Ulysséa, por ter sido um dos mais importantes armadores dedicados ao comércio de exportação a partir do porto de Laguna, possuindo *“várias embarcações, com escritório e depósito na rua da praia, o principal logradouro comercial da cidade”* (BITENCOURT, 1997, p. 137). Um dos filhos do tenente-coronel, José Pinto, foi deputado estadual entre os anos de 1892 – 1894, e, juntamente com seu irmão Saul, fundou o jornal local “O Comércio”.

Esse panorama nos permite perceber, em especial, dois importantes aspectos. O primeiro deles está relacionado à influência econômica e política que essas famílias luso-brasileiras exerciam não apenas em Laguna, mas em toda a região sul catarinense, e que abrangia também os aspectos social e cultural. O segundo, também relacionado ao primeiro, diz respeito aos jornais que se convertiam em importantes instrumentos nas mãos dessa mesma elite, a qual usava esses periódicos para fazer ecoar suas ideologias, suas orientações políticas, seu interesse e suas aspirações, pois, geralmente, esses órgãos de imprensa estavam

⁴⁸ As elites do sul catarinense são mencionadas em diversas obras de historiadores, como as de João Leonir Dall’Alba, Amadio Vettoretti, Walter F. Piazza, Oswaldo R. Cabral e Paulo Hobold, entre outros. Também encontramos abordagens acerca das elites da região sul em obras mais recentes, como as que foram produzidas por Fábio Kühn, João Batista Bitencourt e João Henrique Zanelatto.

alinhados ao poder político e econômico local e regional em cada período. Era por meio dos periódicos que, muito frequentemente, aquela elite fazia reverberar e amplificar suas críticas, seus anseios e seus projetos de futuro. Entre elas, aparecem, com muita frequência, as reclamações acerca da inexistência ou da má conservação das vias de comunicação que atravancavam o progresso e o desenvolvimento de Laguna e região, ao passo que provocavam o seu isolamento. Isolamento esse que se ampliava para as comunidades mais distantes de Laguna, como Tubarão e Araranguá.

2.4.2 Tubarão

Como já havíamos mencionado anteriormente, o município de Laguna foi, desde o final do século XVIII, se espalhando gradativamente em direção ao sul, com a fixação de moradores ao longo do litoral e, para o interior, nas margens dos principais rios e seus afluentes. Portanto, não nos parece possível dissociarmos a história do surgimento e da fundação de Tubarão da de Laguna, justamente porque Tubarão somente obteve sua emancipação, desmembrando-se da cidade de Laguna, no ano de 1870, praticamente um século depois da instalação dos primeiros moradores e de concessões de sesmarias naquela localidade.

As fontes disponíveis e a literatura historiográfica vincula o surgimento embrionário de Tubarão com o ano de 1769, quando Antônio Correia Pinto de Macedo – residente na vila de Parnaíba, que pertencia à Capitania de São Paulo –, um rico proprietário de escravos, fazendeiro dedicado ao comércio de gado bovino (Cabral, 1970) e fundador da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, solicitou ao Governo da Província de Santa Catarina e à Câmara do município de Laguna permissão e auxílio para a abertura de uma via de comunicação ligando Lages, no planalto serrano, a Laguna, no litoral (VETTORETTI, 1992).

Essa via de comunicação interessava tanto aos armadores e aos comerciantes da região de Laguna quanto aos interesses da vila de Lages e ao seu mandatário, pois configurava o traçado mais curto que ligaria os Campos de Lages ao litoral e, fundamentalmente, a um porto. Desse modo, a região serrana poderia escoar e comercializar os seus produtos diretamente pelo porto de Laguna, da mesma forma que poderia abastecer-se com os viveres e as mercadorias necessárias a partir dele, em uma espécie de via de mão dupla, justificando os benefícios do intercâmbio mercantil entre as duas vilas, que distavam

em torno de 240 quilômetros uma da outra, numa época em que a viagem poderia levar alguns dias.

Como apresentamos anteriormente, essa via de comunicação já previa, em seu projeto original, fazer o aproveitamento do rio Tubarão até onde o mesmo pudesse ser navegável. Desse modo, o projeto da estrada, caminho ou “picadão”, como o caracterizou Vettoretti, apresentava duas etapas distintas do percurso traçado. A primeira se dava por meio das embarcações, que, do porto de Laguna, seguiam até o fundeadouro que havia na localidade, conhecida como Poço Grande do rio Tubarão, local que determinou o surgimento daquela cidade. A partir dali, o trajeto seguia contornando o rio e seus afluentes, até transpor a Serra Geral e atingir o planalto catarinense, transportando as mercadorias em animais de carga.

Costumavam ser transportado, serra acima, produtos como tecidos, peixe seco, sal e ferro, entre outros, e de lá desciam, transportados em cargueiros,⁴⁹ produtos como queijos, charques (carne salgada), marmeladas, pinhão e artefatos de couro (arreios e cordas). Aos pouco, e conforme iam crescendo as demandas impostas pelo aumento da navegação do rio Tubarão, novos portos foram surgindo nas margens daquele mesmo rio e de seus afluentes, como forma de assegurar as baldeações necessárias ao transporte das mercadorias, que seguiam por terra, para Lages, ou via fluvial, até o porto de Laguna. Outra consequência do progressivo aumento do volume de circulação de pessoas e de comércio foi que essas margens passaram a despertar o interesse de pessoas e também foram sendo gradativamente ocupadas e povoadas. Ainda de acordo com Vettoretti (1992, p. 41), “*de lá, [Laguna] as mercadorias eram exportadas para os centros consumidores, principalmente redistribuídas para a região de mineradores de Minas Gerais*”, impulsionando cada vez mais o intercâmbio de mercadorias e a circulação de pessoas por aquela importante via de integração, de comunicação e de comércio.

De acordo com Amadio,

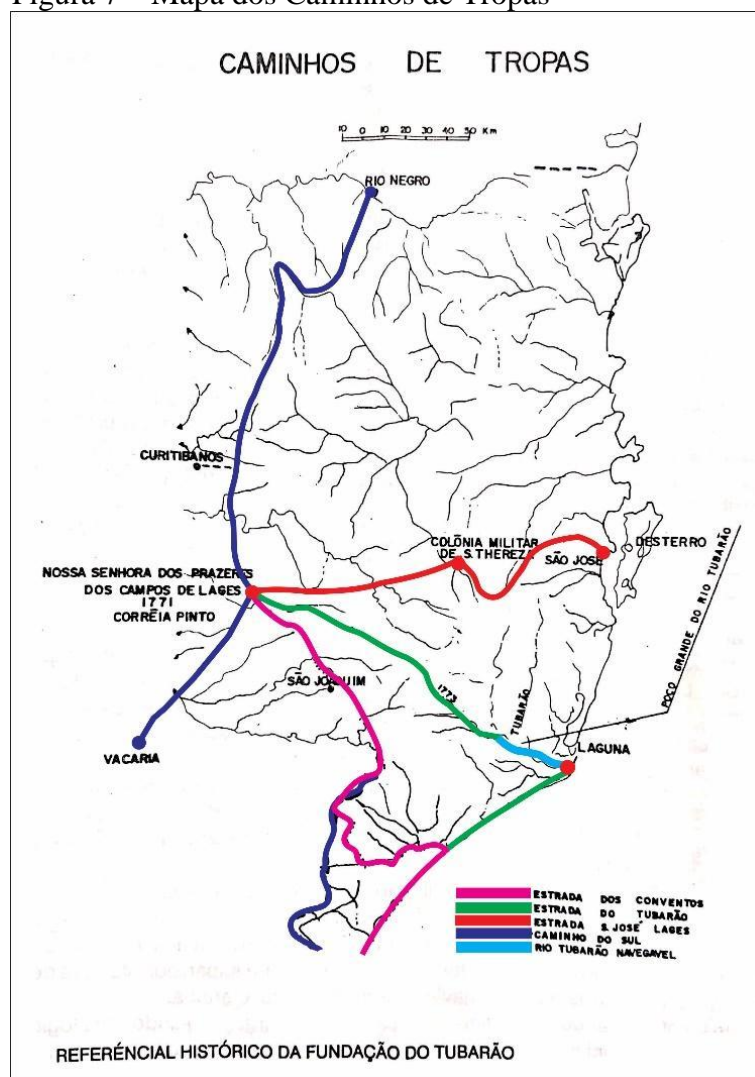
Nesse local de manobra obrigatória de carga e descarga, seguindo uma lógica elementar, a necessidade impôs a construção de alguns abrigos para proteger as mercadorias, os viajantes, os tropeiros, e os arreios. Este fato, como consequência natural atraiu pessoas para fixarem residência e prestarem serviços de assistência aos viajantes (VETORRETTI, 1992, p. 41).

⁴⁹ Os cargueiros, muito utilizados pelos tropeiros, eram formados por um par de “bruacas”, grandes bolsas/caixas retangulares ou quadradas feitas de couro cru e costuradas nas laterais, também com tiras feitas de couro. Esses cargueiros ou bruacas eram atados no lombo de animais de carga, como os burros e as mulas.

Chama a atenção nos escritos de nosso historiador tubaronense a tese de que as primeiras ocupações dentro do território, que mais tarde conformaria o quinto distrito de Poço Grande do Rio Tubarão (1833), a freguesia de Nossa Senhora da Piedade (1836) e o município de Tubarão (1870), tiveram início a partir da abertura da estrada Lages - Laguna em 1773. Outro aspecto importante está relacionado a esse mesmo processo de ocupação, em que o autor enfatiza que a movimentação a partir do porto fluvial e as motivações de ordem econômica estimularam o processo de ocupação das terras férteis que havia nas margens do Rio Tubarão em direção ao interior, fazendo com que o “temor aos índios” desaparecesse, o que reforça a ideia de que o processo inicial de ocupação e de exploração da região sul catarinense foi conduzida a partir das vilas localizadas no litoral (Laguna, Imaruí, Tubarão, Jaguaruna e Araranguá) e por famílias luso-brasileiras que, por sua vez, contribuíram decisivamente para a formação e o fortalecimento da elite econômica e política regional, a exemplo do que já tínhamos apresentado sobre a cidade e o porto de Laguna.

O mapa que segue abaixo é uma representação dos caminhos de tropas abertos no século XVIII, mas que permaneceram em atividade até as primeiras décadas do século XX. Entre essas estradas/caminhos está a que ligava Lages a Laguna, mostrando, inclusive, o trecho navegável entre o porto de Laguna e o Poço Grande no rio Tubarão.

Figura 7 – Mapa dos Caminhos de Tropas



Fonte: VETTORETTI, Amadio. História de Tubarão: das origens ao século XX. Tubarão: Prefeitura Municipal de Tubarão, 1992, p. 42 Adaptação: Museólogo Idemar Guizzo.

Com a abertura da estrada que conduzia a Lages, a qual passava pelo Poço Grande, houve o aumento da circulação de pessoas e de mercadorias; houve a possibilidade de ganhos com a localização estratégica e a exploração das terras da região, o que fez com que, entre 1773 e 1774, fossem concedidas três sesmarias dentro da área compreendida de Tubarão. A primeira delas, datada de 27 de setembro de 1773, foi destinada a Manoel Moraes Pedroso, sendo que as outras duas foram concedidas em 5 de agosto do ano seguinte aos sesmeiros Capitão João da Costa Moreira⁵⁰ e ao Sargento Mor Jacinto Jaques Nicós.⁵¹

⁵⁰ João da Costa Moreira era natural de Lisboa e serviu como Capitão-Mor das Ordenanças da Vila de Laguna (atual município de Laguna) e da Vila Nova de Santa Ana (atual município de Imbituba). Disponível em: http://fortalezas.org/index.php?ct=personagem&id_pessoa=1728. Acesso em: 04 maio 2020.

⁵¹ O Sargento-Mor Jacinto Jaques Nicós era sogro do Capitão João da Costa Moreira, conforme Amadio Vettoretti. Disponível em: https://static.fecam.net.br/uploads/681/arquivos/34143_Historia_da_Cidade.pdf - Acesso em: 04 maio 2020.

Observamos que, em 1812, João Teixeira Nunes, comerciante natural de Vila Nova de Laguna, e que se tornou um importante político de Tubarão, comprou a sesmaria de Jacinto Jaques Nicós, e solicitou judicialmente a demarcação e a oficialização de suas terras. Já, em 1830, Thomaz Silveira Pinheiro comprou a sesmaria dos herdeiros do Capitão João da Costa Moreira. Entre os anos 1791 e 1823, outras quatorze sesmarias foram concedidas em localidades próximas aos rios Tubarão, Congonhas e Capivari (VETTORETTI, 1992).

Acerca das concessões, encontramos a transcrição do primeiro livro de registros de sesmarias da Capitania de Santa Catarina de 1753 a 1806, cujo termo de abertura esclarece que o livro se destinava a assentar os registros das “dattas das terras” (sesmarias) que o Rei concedia aos casais que imigraram das Ilhas dos Açores e da Madeira para o Brasil, no período entre 1748 e 1756, a fim de auxiliarem no povoamento da província catarinense. No entanto, concluídas as levas de imigrantes açórico-madeirenses para Santa Catarina, o livro seguiu sendo utilizado para o assentamento de sesmarias até o início do século XIX.

Segue abaixo a tabela 1, com as concessões de sesmarias destinadas à região sul de Santa Catarina, salientando que a tabela original traz um total de 141 concessões em diversas regiões da província, sendo que optamos por apresentar um recorte com as 22 que interessam ao nosso recorte espacial:

Tabela 1 - Concessões de sesmarias destinadas à região sul de Santa Catarina (continua)

Data da Concessão	Número de Braças	Nome dos Concessionários	Lugar da Concessão
03.07.1770	6.000	João da Costa	Orossanga (?) - Urussanga
22.02.1772	3.000	Manoel G. Leite de Barros	Araranguá
27.09.1773	3.000	Manoel de Moraes Pedroso	Tubarão
20.10.1773	750	Elias Alexandre Sá	Maruhy
28.02.1774	400	Maria do Espírito Santo	Caputera - Laguna
28.02.1774	400	Maria do Espírito Santo	Maruhy
05.04.1774	9.000	João da Costa da Silveira	Araranguá (?) - (Araranguá)
26.06.1774	150	Silvestre Soares	Maruhy
26.06.1774	750	Francisco Gonçalves de Mesquita	Maruhy
05.08.1774	750	Jacinto Jaques Nicós	Tubarão
05.08.1774	750	João da Costa Moreira	Tubarão
12.02.1777	550	Luiz Gomes de Carvalho	Laguna

Tabela 1 - Concessões de sesmarias destinadas à região sul de Santa Catarina (**conclusão**)

13.02.1778	250	Francisco Xer Fernandes	Laguna
29.03.1778	152	Bernardo da Costa	Ribeirão Grande - Laguna
26.11.1788	240	Antônio Francisco Minsores	Laguna
22.06.1789	750	Anastácio Silveira de Souza	Maruhy
17.03.1790	900	Miguel Francisco de Fraga	Laguna
23.06.1793	300	Luiz Gomes de Carvalho	Laguna
16.08.1805	250	Rodrigo Antônio d’Espindola	Rio de Una - Tubarão
18.11.1805	137	Miguel Ferreira	Laguna
23.05.1806	80	Maria de São José	Pescaria Brava - Laguna
18.06.1806	68	Florentino Quaresma Gomes	Laguna

Fonte: PIAZZA, Walter F. Notas para a história agrária de Santa Catarina. In: Blumenau em Cadernos: Tomo XIII, Março de 1972, Nº 3, pp. 53 - 57.⁵²

Da tabela acima e da publicação feita no ano de 1972 por Walter F. Piazza no periódico “Blumenau em Cadernos”, podemos extrair algumas importantes informações. A primeira delas é que, pela quantidade de braças concedidas, não havia grandes propriedades que pudessem caracterizar latifúndio, sendo que as “braças portuguesas” correspondiam a 2,2 metros de frente (ou testada) das concessões. Outra, é que a ocupação primeira do litoral e de alguns pontos no interior do sul catarinense foi efetivada pela fixação de pessoas de origem portuguesa, açóricos-madeirenses e luso-brasileiros. Por fim, esses elementos nos ajudam a compreender o processo de formação da estrutura agrária sul catarinense e que implicaram sobremaneira nos problemas relacionados ao desenvolvimento social e econômico regional, como bem arrematou Piazza: “Do solo, no tocante ao seu aproveitamento, às partilhas sofridas resulta, inequivocamente, o enriquecimento ou empobrecimento regional” (PIAZZA, 1972, p. 57).

Interessa-nos, sobretudo, a percepção de que, na região, desde a formação da Vila de Laguna e, mais tarde, com o desenvolvimento em torno de Tubarão e de Araranguá, foi-se formando uma elite política que sustentava o seu poder econômico por meio do domínio e do controle do comércio, das importações e das exportações e das armações realizadas a partir do Porto de Laguna, do comércio e do transporte fluvial, o qual se dava pelos portos estabelecidos no Tubarão e demais rios navegáveis da região, da propriedade dos engenhos de farinha de mandioca, de açúcar e dos alambiques, da posse da terra, e, fundamentalmente, da

⁵² Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1972/BLU1972003.pdf> - Acesso em: 17 jul. 2019.

ocupação dos espaços políticos e da máquina pública governamental. Essa mesma elite política e econômica que teve papel decisivo no processo de ocupação da região sul catarinense até o final do século XIX, mesmo no caso dos processos imigratórios e migratórios ligados à colonização, deflagrados a partir da promulgação da Nova Lei de Terras no ano de 1850, também teve atuação decisiva nos processos de construção de percepções a atribuição de sentidos à região, por meio de narrativas que, invariavelmente, apontavam para uma ideia de progresso e de civilização.

O historiador Elias Manoel da Silva (2006) atenta para as relações de poder que se estabeleceram na região e que nos permitem, por intermédio de uma análise de “viés político”, entender as “estratégias de controle e manipulação com a intenção de tirar vantagens” em relação ao controle do processo de ocupação e de exploração daquele amplo território, visto que os grupos de interesses, fossem eles imigrantes europeus ou os ditos “nacionais”, possuíam pontos de vista distintos, embora estivessem sobre o mesmo espaço físico - a região sul catarinense.

Para ele,

O jogo de poder, as estratégias de controle, a luta pela melhoria da qualidade de vida, a posse definitiva da propriedade, os casamentos, a educação, a criação de infra-estrutura para a circulação do excedente produtivo dos imigrantes, etc..., irão exigir estratégias de ambos os lados para que a organização destes elementos responda aos interesses dos sujeitos envolvidos nesse espaço (SILVA, 2006, p. 38).

Podemos inferir que os mandatários luso-brasileiros (nacionais) que ocupavam e exerciam seu poder e seu controle sobre a ampla região sul catarinense, assim como os demais grupos que foram chegando, *a posteriori*, estabeleciam dinâmicas que deflagravam ações que pudessem concretizar os seus interesses e os seus objetivos, desencadeando lutas para obter e/ou para manter o poder e o *status quo*. Essa perspectiva nos permite concluir que havia uma articulação pensada e deliberada de modo a assegurar o controle do poder nas mãos de uma pequena elite local e regional, a qual observava atentamente as transformações desencadeadas no século XIX, e articulava as suas “novas” ações a partir desses desdobramentos e em decorrência das leituras que faziam dos novos cenários que se iam lhes apresentando.

Por sua vez, o historiador João Henrique Zanelatto, em um exercício de análise em torno da formação social, política, econômica e cultural da região sul de Santa Catarina, aponta para um espaço plural que, desde sua formação até a década de 1930, identificou três

forças políticas,⁵³ as quais se configuraram em situações e em momentos diferentes, e que dominaram e se confrontaram na região dentro do recorte temporal apresentado por ele. De acordo com esse historiador, a primeira das forças era composta justamente pelos luso-brasileiros, que foi se formando gradativamente desde a fundação de Laguna no final do século XVII, com a concessão e o estabelecimento de sesmarias, cujas propriedades produziam fazendo uso da força de trabalho dos escravos, embora em menor quantidade, quando comparado com a presença dos escravos em outras regiões do Brasil (ZANELATTO, 2012).

Para ele,

A partir da fundação de Laguna e de sua elevação à categoria de município, outros dois municípios foram criados, Tubarão e Araranguá. Nesses três municípios, constituiu-se uma elite, a “força dos luso-brasileiros”, que exerceu o domínio socioeconômico-político-cultural na região quase de forma incontestada até a década de 1930 (ZANELATTO, 2012, p. 106).

Retornando à construção narrativa do historiador Amadio Vettoretti, vemos que, em seus escritos, desferiu pesadas críticas aos luso-brasileiros ao compará-los com os imigrantes europeus, caracterizando esses últimos como sendo responsáveis pela introdução da principal inovação na região - “a infatigável força de trabalho, a inabalável vontade de produzir e de progredir, a fim de se libertarem do jugo e da escassez”, atribuindo aos primeiros um caráter inverso, ou seja, para ele, os nacionais eram pouco laboriosos, pouco industriais, obsoletos em suas técnicas de produção, não buscavam alcançar o “progresso” e se conformavam com o estado de escassez a que estavam habituados há tempos. Além disso, os nacionais foram, desde o princípio, dedicados às atividades comerciais, ao passo que relegavam a agricultura e a indústria a um segundo plano, ou as praticavam com obsolescência. Para sustentar essa perspectiva, o historiador argumenta que essas características apontadas por ele sobre os luso-brasileiros foram herdadas da tradição lusa presente no Brasil ao longo de todo o período colonial, cujo “espírito altaneiro” incidiu diretamente sobre a elite sul catarinense⁵⁴ (VETTORETTI, 1992).

⁵³ Para João Henrique Zanelatto, as três forças políticas identificadas eram: 1. A força composta pelos luso-brasileiros, constituída a partir da fundação de Laguna e que se manteve no poder até o final da Primeira República; 2. A força composta pelos imigrantes europeus não ibéricos que se formou a partir da década de 1870; 3. A força composta pelos empresários ligados à indústria do carvão, que se configurou a partir da década de 1920, logo depois da Primeira Guerra Mundial (ZANELATTO, 2012, p. 106 - 107).

⁵⁴ Para o historiador Amadio Vettoretti, mesmo que em menores proporções, o sul catarinense reflete o quadro geral do Brasil, ou seja, as características apontadas por ele sobre os lusos e os luso-brasileiros que se dedicavam ao comércio e a uma agricultura e uma indústria rudimentares são resultado de uma tradição de proprietários que exploraram suas terras com base na mão-de-obra dos escravos e dos arrendatários que

Os argumentos apresentados por Vettoretti parecem refletir os estudos realizados por intelectuais como Oliveira Vianna e Azevedo Amaral que, da mesma forma, demonstravam apreço pela superioridade europeia, representada no Brasil pelos imigrantes, ao passo que desenvolveram uma visão depreciativa do elemento nacional (luso-brasileira), geralmente apontado como responsável pela degeneração intelectual e física da “raça”. Ambos consideravam que a miscigenação entre raças inferiores, associada a um tipo de ambiente desfavorável, seriam os motivadores da miséria e da desigualdade. Desse modo, por não ir ao encontro da “evolução natural”, o Brasil teria dificuldades em se desenvolver e se tornar uma nação moderna e civilizada, em decorrência de aspectos naturais/ambientais e da miscigenação, que produzia uma população incapaz de acompanhar os progressos da humanidade. Em contrapartida, defendiam a eugenia como uma saída para o problema, pois, atuaria como fator de regeneração e, conseqüentemente, de reorganização da nação. Assim, a miscigenação na lógica eugênica, resultaria no melhoramento da raça quando o cruzamento se desse entre o elemento nacional com o elemento branco europeu (AMARAL, 1929; VIANNA, 1952).

Diante do exposto, observamos que há uma aproximação da perspectiva apresentada por Vettoretti, daquelas defendidas por Azevedo Amaral e Oliveira Vianna que, ao naturalizar as relações sociais, negligenciavam os processos de construção histórica. Na perspectiva de Vettoretti, fica evidente que os nacionais degeneraram em decorrência da miscigenação com negros e índios, consideradas raças inferiores, e, por isso, o estímulo e valorização do imigrante europeu.

Em contraposição, os historiadores Henrique Luiz Pereira Oliveira e Marlon Salomon, no livro “A Decadência de Santa Catarina”, nos apresentam uma discussão que se contrapõe à linha de argumentação usada por Vettoretti, na medida em que, ao invés de marcar a população luso-brasileira com o estereótipo da indolência, caracterizada em grande medida por um profundo desinteresse pelo trabalho e pelo progresso, propõe uma forma diferente de abordar os temas relacionados a uma dada formação social. Apontam que a composição de um discurso em torno da “decadência da província de Santa Catarina” fez desencadear uma série de críticas, não à população, mas ao próprio governo colonial, que

representavam grupos sociais marginalizados, além do que, durante todo o período colonial, a produção industrial, controlada pela Inglaterra, havia sido desencorajada no Brasil. Além desses aspectos, Vettoretti afirma que a principal causa para a inércia e o despreparo na indústria e na agricultura “foi o tradicional espírito lusitano-cruzadista e imediatista para angariar riquezas através da exploração mercantilista”. Por fim, Vettoretti assim como os demais expoentes da história tradicional de Santa Catarina, é um caso exemplar de historiador seduzido e condicionado pelo projeto da modernidade/colonialidade euro-ocidental. (VETTORETTI, 1992, p. 141).

manteve uma política pautada, ao longo do século XVIII, em assegurar os domínios sobre o território colocando os “súditos” a serviço desse empreendimento real, ao contrário de se pautar pelo aumento da população e pela consequente integração territorial e econômica (OLIVEIRA; SALOMON, 2010).

A referida obra nos ajuda na compreensão de elementos essenciais do processo de ocupação do território sul catarinense ao longo do século XIX e, sobretudo, na segunda metade daquele século, com a criação da Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, que dispunha sobre as terras devolutas do Império, também conhecida como Lei de Terras. Entre esses aspectos estão a significativa mudança nas políticas de distribuição de terras e de imigração e colonização que deixavam de ter um caráter eminentemente voltado para a defesa e a manutenção dos domínios territoriais, e passava a objetivar um maior conhecimento do território com o seu devido mapeamento, a construção e a manutenção de vias de comunicação e o aumento da população com a instalação de núcleos coloniais. As mudanças de orientação política, devem ter influenciado, da mesma forma que foram influenciadas pelas narrativas modernizantes, pautadas pela ideia de progresso e de civilização que, por sua vez, produziram novas formas de ver, de ler e de interpretar a região.

Importante mencionar que, em suas análises, Oliveira e Salomon fizeram uso de importantes fontes, como: “Memória política sobre a Capitania de Santa Catharina”, escrita por Paulo José Miguel de Brito em 1816; “Memória sobre os meios de promover a colonização” publicada pelo Visconde de Abrantes em 1846; e “Notícia geral da Província de Santa Catarina”, publicada por Joaquim Gomes d’Oliveira Paiva, escrito no ano de 1864⁵⁵.

As obras mencionadas, entre outras, refletiam as novas configurações do sistema capitalista mundial em gestação, que imprimiam mudanças nas relações socioeconômicas ao

⁵⁵ Paulo Jose Miguel de Brito foi Ajudante de Ordens do governo da Capitania de Santa Catarina entre os anos de 1805 e 1817, Governador e Capitão Geral de Moçambique e correspondente da Real Academia de Ciências, conforme informações extraídas de sua própria obra. Miguel Calmon du Pin e Almeida, conhecido por Visconde de Abrantes, foi um nobre, político e diplomata brasileiro, formado em Direito. Joaquim Gomes d’Oliveira Paiva, também conhecido como Arcipreste Paiva ou Padre Paiva, foi um religioso, educador, político, jornalista e poeta nascido em Desterro, conforme: MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. Biografia Joaquim Gomes de Oliveira e Paiva. 2019. Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/941-Joaquim_Gomes_de_Oliveira_e_Paiva. Acesso em: 27 de janeiro de 2020. As obras mencionadas tecem críticas à política de distribuição de terras pelo sistema de sesmarias, em que os súditos usufruíam da terra, mas não tinha a posse, além de que as “dattas” eram distribuídas levando-se em conta não à fertilidade do solo e à produtividade, mas, de acordo com pontos estratégicos de defesa. Da mesma forma, criticavam a transformação dos súditos em soldados e/ou em agricultores com a incumbência de abastecer as tropas. Ao mesmo tempo em que faziam críticas ao modelo colonial, apontavam sugestões que passavam, entre outras coisas, pela necessidade de um maior planejamento no assentamento dos indivíduos ao longo de vias de comunicação e a propriedade privada da terra. Em suma, criticavam um modelo arcaico de distribuição dos indivíduos no espaço e demonstrava alinhamento com as transformações que vinham se desenrolando no sistema capitalista mundial no século XIX (OLIVEIRA; SALOMON, 2010).

provocar a substituição de uma economia eminentemente comercial por uma economia baseada na indústria. Esse quadro, por sua vez, implicou na atualização das práticas usadas pelo sistema capitalista na obtenção e na ampliação de lucros (OLIVEIRA; SALOMON, 2010, p. 71- 80).

Nessa mesma linha, a historiadora Emília Viotti da Costa ressalta que:

A política de terras e a de mão de obra estão sempre relacionadas e ambas dependem, por sua vez, das fases do desenvolvimento econômico. No século XIX, a expansão dos mercados e o desenvolvimento do capitalismo causaram uma reavaliação das políticas de terras e do trabalho em países direta ou indiretamente atingidos por esse processo. O crescimento da população, as migrações internas e/ou internacionais, os melhoramentos nos meios de transporte, a concentração populacional nos centros urbanos, o desenvolvimento da indústria e a acumulação de capital estimularam a incorporação da terra e do trabalho à economia comercial e industrial. Consequentemente, houve uma expansão das áreas cultivadas para fins comerciais e uma redução da agricultura de subsistência (COSTA, 2010, p. 171) [Grifo nosso].

A historiadora ainda chama a atenção para o fato de que essas transformações em curso se deram em ritmos diferentes de país para país e, a exemplo do Brasil, os ritmos também variaram de acordo com a região. De todo modo, o século XIX foi palco de profundas transformações quanto às noções de posse da terra e do trabalho, o que desencadeou mudanças que, na região sul catarinense, só começaram a projetar certos reflexos a partir de 1870; portanto, tardiamente, se comparado a outras regiões do país.

Voltando aos autores de “A decadência de Santa Catarina”, cabe ressaltar que as novas políticas de ocupação do território pressupunham tornar os indivíduos úteis do ponto de vista econômico. Contudo, para que isso pudesse acontecer, seria necessária a implementação de certos mecanismos “que localizasse a população a partir de então no espaço”, fixando-a de tal modo que essa mesma população pudesse tornar o trabalho na terra “produtivo e economicamente útil”, o que promoveria decisivamente uma “virada de chave” quanto ao entendimento sobre a propriedade da terra e da mão de obra, alinhado aos novos parâmetros do sistema capitalista (OLIVEIRA; SALOMON, 2010, p. 71).

Nesse sentido, os autores trazem outro aspecto fundante que perpassa pela noção de espaço. Tornou-se imprescindível ser considerada a importância de se “definir uma via ao longo da qual eles [colonos/imigrantes] devem ser distribuídos, num espaço já delimitado e dividido”. Fazendo referência a Louis François Léonce Aubé,⁵⁶ e a Paulo José Miguel de

⁵⁶ Léonce Aubé, autor de “*La Province de Sainte-Catherine et la colonisation au Brésil*”, escrito em 1844, foi um engenheiro francês que exerceu o cargo de Vice-cônsul da França no Brasil (1849), foi diretor da colônia Dona Francisca (Joinville), de 1856 a 1860, e foi representante de Suas Altezas Reais, François Ferdinand

Brito, esses sublinham que suas principais críticas estavam relacionadas à “necessidade de se conhecer o espaço no qual se vão estabelecer pessoas, o contrário do que costumava fazer com a concessão de sesmarias”. Para eles, “se o poder, a partir de então, vai procurar aumentar a população, ele o fará a partir do estabelecimento dessa relação que o torna possível, entre o número de indivíduos que governa e o espaço de que dispõe para fazê-la aumentar”. Por isso, “só há possibilidade de se falar em vazio demográfico de um espaço geografizado”, o que implica na compreensão de que “a imigração se constitui no Brasil somente em meados do século XIX, como mecanismo de regulação da população”. O que havia até então era o “deslocamento de pessoas”, cujo objetivo era de “reposicionar os súditos nos domínios do soberano” (OLIVEIRA; SALOMON, 2010).

O espaço geografizado irá se tornar lentamente um território, uma exterioridade imanente que atravessa esses indivíduos, responsável pela produção de uma subjetividade geografizada, visível nas crescentes reivindicações, desde então, a propósito do estabelecimento de linhas racionais, livres de obstáculos, que liberem o movimento e que interliguem os pontos a serem percorridos. (...)

A constituição da imigração como mecanismo de governo da população. No Brasil, no século XIX, é um acontecimento singular. Assim como ele não é uma continuidade do deslocamento de pessoas no século XVIII, dificilmente podemos rigorosamente compreendê-lo sem colocá-lo em contraposição (OLIVEIRA; SALOMON, 2010, p. 93-94).

As teses defendidas, tanto por Oliveira e Salomon quanto por Costa, nos ajudam a problematizar posições como as que foram expressas por Vettoretti, o que desloca o foco da análise para o modelo colonial e os mecanismos de distribuição de terras característico do século XVIII, e que foram sendo modificados ao longo do século XIX, tentando entrar em compasso com as transformações inerentes e desencadeadas pelo sistema capitalista de produção. Isso nos impede de compartilhar a ideia de que os açorianos e os luso-brasileiros do sul de Santa Catarina não desenvolveram uma agricultura satisfatória em decorrência de sua índole.

Feitas essas considerações, e retomando o processo de ocupação, a exemplo do que pudemos observar e constatar em Laguna, em Tubarão também se formou uma elite econômica e política de origem luso-brasileira, a qual exerceu o poder de mando local até as primeiras décadas do século XX, e que, por conseguinte, não se colocou alheia ao processo de imigração e de colonização ocorrido na segunda metade do século XIX. Em Tubarão, algumas

Philippe Louis Marie e Francisca de Bragança - Príncipe de Orleans e Princesa de Joinville, respectivamente. Aubé também atuou como Deputado da Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina na 12ª Legislatura (1858-1859). Conforme: MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. Biografia Léonce Aubé. 2019. Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/958-Leonce_Aube. Acesso em: 27 jan. 2020.

famílias ascenderam na política e na economia entre o final do século XVIII e, sobretudo, ao longo do século XIX.

O jornal lagunense “Correio do Sul”, em sua edição extraordinária do dia 7 de maio de 1936, trouxe uma matéria comemorativa ao primeiro centenário de Tubarão, considerando o ato oficial de criação da Paróquia, estabelecido pelo Decreto n.º 32 de 7 de maio de 1836. Em seu editorial, o jornal trazia o seguinte:

Desde 1832, os Teixeiras, os Nunes, os Paes de Farias, Tomaz Silveira, os Correias, os Souzas, os Gonçalves, famílias numerosas, que naquele tempo dominavam Tubarão, começaram a trabalhar junto aos chefes políticos e ao Presidente da Província, para a criação da Freguesia Nossa Senhora da Piedade (CORREIO DO SUL, 1936).

Ao mencionar a relação de sobrenomes, indicando que se tratava de famílias numerosas e que exerciam determinado poder na região compreendida de Tubarão nos idos de 1832, e que se articulavam politicamente em torno da instalação da freguesia, o editorial comemorativo acabava por direcionar o foco para algumas figuras que, de uma forma ou de outra, formavam uma elite econômica e política que configurava a “força luso-brasileira” identificada por Zanelatto.

Entre eles, consta o nome de João Teixeira Nunes, comerciante de Laguna e que também exerceu mandato de vereador na Câmara Municipal daquela cidade em 1803. Em 1812, Teixeira Nunes comprou a sesmaria do Sargento Mor Jacinto Jaques Nicós e, mais tarde, no ano de 1829, quando transferiu sua residência para Tubarão, fez a doação de, aproximadamente, três hectares de terra para a irmandade de Nossa Senhora da Piedade, para que fosse construída a Igreja Matriz.

Outra figura de destaque é Thomaz Silveira Pinheiro, que comprou sua sesmaria dos herdeiros do Capitão João da Costa Moreira, e que também foi vereador em Laguna na mesma época em que João Teixeira Nunes. Silveira Pinheiro é mencionado em alguns documentos como um benfeitor que teria, em vida, realizado a doação de grandes somas para a construção da Igreja Matriz de Tubarão. Esse rico proprietário de terras residia em Laguna, onde possuía uma casa comercial. No entanto, a família que acabou por se tornar símbolo do poder político na região de Tubarão foi a família Collaço, embora não tenha sido mencionada na edição do periódico “Correio do Sul” entre as que exerciam papel de destaque na política e na economia. Os Collaço, que também eram oriundos de Laguna, apresentavam um grande entrelaçamento com outras famílias da elite local, como os Teixeira Nunes, que veremos a seguir.

Luís Martins Collaço, conhecido como “Coronel Collaço”, que se notabilizou como um importante político e mandatário de Tubarão, tinha o mesmo nome de seu avô e de seu pai, natural de Laguna e que ocupara o cargo de juiz ordinário naquela cidade, até falecer, vítima de assassinato no ano de 1821, quando, seu filho, que mais tarde se tornaria o “Coronel Collaço”, tinha por volta de quatro anos de idade. Quando adulto, Luís Martins Collaço (filho) se casou com Maria Teixeira Nunes, que era neta de João Teixeira Nunes, comerciante e proprietário de sesmaria em Tubarão, sendo considerado, pela literatura regional, como um de seus fundadores, mesmo que cercado de controvérsias e de disputas de narrativas em torno do “mito fundador”, que não nos interessa neste trabalho.

Durante sua existência (1817 - 1888), Luís Martins Collaço ocupou diversos cargos importantes, a começar pela Guarda Nacional,⁵⁷ onde adquiriu a patente e o título de “Coronel”. Mais tarde, ocupou o cargo de Juiz de Paz da comarca de Tubarão; recebeu o título de Comendador da Imperial Ordem da Rosa;⁵⁸ além de ter sido nomeado como mordomo de Sua Alteza Imperial, a Princesa Isabel. O Coronel Collaço ainda teve participação importante e destacada no processo de instalação do núcleo colonial de Braço do Norte, da colônia Azambuja e, sobretudo, da colônia Grão Pará, sem se descuidar das investidas sobre o carvão mineral que havia nas cabeceiras do rio Tubarão e seus afluentes, como o Laranjeiras e o Passa Dois. No ano de 1881, concorreu a uma vaga de Deputado Geral, que corresponde a de Deputado Federal, pelo Partido Liberal, mas não foi eleito. Com esse currículo, o Capitão Collaço se tornou um dos mais influentes políticos da região sul catarinense durante boa parte da segunda metade do século XIX, embora esse sobrenome figurasse na política sul catarinense com certa força durante toda a Primeira República.

Ainda da família Collaço, obteve destaque na política catarinense João Luís Collaço, nascido em 8 de maio de 1850 e filho do Coronel Collaço. João Luís seguiu a carreira militar e obteve o posto de Coronel, como o seu pai. Entre outras atividades, atuou como chefe do Tráfego da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina em 1902, além de ter integrado a equipe administrativa do Hospital de Caridade de Tubarão em 1909. Na carreira

⁵⁷ A Guarda Nacional constituía uma força paramilitar que fora criada pelo Ministério da Justiça, cujo objetivo era de manter a integridade do Território Nacional, sendo, portanto, uma força auxiliar do exército. Ver: A Milícia Cidadã: a Guarda Nacional de 1831 a 1850, de Jeanne Berrance de Castro (1977).

⁵⁸ Trata-se de uma ordem honorífica, a “Imperial Ordem da Rosa”, destinada a premiar tanto civis quanto militares, independente da nacionalidade, que se destacassem por terem prestado relevantes serviços ao Estado e/ou por sua fidelidade ao Imperador do Brasil, instituída por Decreto em 17 de outubro de 1829. Informações obtidas no artigo publicado por Álvaro da Veiga Coimbra, ex-chefe da Seção Técnico-Científica de Numismática do Museu Paulista da Universidade de São Paulo, na Revista de História em março de 1966. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/322607240_Nocoos_de_Numismatica_Condecoracoes_VI - Acesso em: 06 maio 2020.

política, atuou pelo Partido Republicano Catarinense - PRC, sendo eleito Deputado ao Congresso Representativo de Santa Catarina (Assembleia Legislativa) para quatro mandatos: na 3ª Legislatura (1896-1897); na 8ª Legislatura (1910-1912); na 9ª Legislatura (1913-1915); e na 12ª Legislatura (1922-1924). Também exerceu o mandato de Superintendente Municipal (Prefeito) de Tubarão de 1911 a 1922 (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2019) ⁵⁹.

Irmão de João Luís, Pedro Luís Collaço, nascido em 3 de abril de 1852, era casado com Antônia Cândida Teixeira Nunes. Seguindo o exemplo de seu pai e de seu irmão, também atuou na Guarda Nacional como coronel comandante. Em Tubarão, o Coronel Pedro Collaço integrou a 5ª Brigada de Infantaria, comandou a Guarda Nacional, foi Promotor Público e Coletor de Rendas Provinciais a partir de 1885. No ano de 1889, integrou a Comissão do Clube Republicano de Tubarão. Também vinculado ao PRP, Pedro Luís foi deputado na Assembleia Legislativa de Santa Catarina na 2ª Legislatura (1894 - 1895) - assumiu como Deputado Constituinte. Entre os anos de 1899 e 1902, ocupou o cargo de Prefeito de Tubarão em cinco ocasiões (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2020) ⁶⁰.

Filho de João Luís, Joe Collaço foi outro membro da família com forte atuação política. Nascido em 21 de outubro de 1889, formado em Bacharel em Direito, pela Faculdade de Direito do Rio de Janeiro, em 1922, casou com Carmem Maria Ferreira da Luz, filha de Hercílio Luz, que foi Governador por três vezes e Senador da República por Santa Catarina. Atuou como Oficial no Gabinete do Governador Felipe Schmidt, (1914 – 1918), foi Secretário do Interior e Justiça no governo de Hercílio Luz (1922 – 1923) e da Fazenda e Obras Públicas (1924). Joe também foi colaborador dos jornais: *O Estado*, a partir de 1915, e *A Verdade*, de 1921 em diante - ambos de Florianópolis. Integrou o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina e a Academia Catarinense de Letras, tendo ocupado a Cadeira nº 21. Vinculado ao PRC, elegeu-se Deputado Estadual para três mandatos: 10ª Legislatura (1916-1918); 11ª Legislatura (1919-1921) e 12ª Legislatura (1922-1924) (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2020) ⁶¹.

Como vimos a “oligarquia paroquial” dos Collaço, vinculada ao Partido Conservador, manteve-se no controle político, mesmo quando os liberais controlavam o

⁵⁹ Disponível em: http://memoriapolitica.ale.sc.gov.br/biografia/464-Joao_Luis_Collaco - Acesso em: 06 maio 2020.

⁶⁰ Disponível em: http://memoriapolitica.ale.sc.gov.br/biografia/803-Pedro_Luis_Collaco - Acesso em: 06 maio 2020.

⁶¹ Disponível em: http://memoriapolitica.ale.sc.gov.br/biografia/508-Joe_Collaco. Acesso em: 06 maio 2020.

gabinete ministerial no plano nacional, exercendo poder e influência sobre a administração municipal, indicando ou elegendo seus sucessores até, praticamente, o final da Primeira República. Exemplo disso está na figura do coronel João Cabral de Mello, genro do patriarca Luiz Martins Collaço, que governou Tubarão por mais de duas décadas, sendo eleito primeiro Superintendente Municipal de Tubarão após a promulgação da Constituição Estadual de 1892. Portanto, nos parece claro que qualquer que fosse a mudança no arcabouço político local, deveria passar, necessariamente, pelo crivo da elite oligárquica que, por sua vez, mantinha relações de poder sobre o conjunto da sociedade, imprimindo um *modus operandi* bastante característico da classe política no século XIX, marcado pela manutenção de seus próprios interesses e privilégios. Esse quadro nos dá a dimensão do poder político e a articulação da família Collaço em Santa Catarina e, em especial, na região sul a partir de Tubarão.

2.4.3 Araranguá

Como vimos, o sul de Santa Catarina contava com três importantes núcleos de ocupação luso-brasileira; onde também se desenvolveu uma elite econômica e política. Laguna foi o primeiro desses núcleos, seguido por Tubarão - ambos apresentados acima. Araranguá, conseqüentemente, constituía o terceiro município mais importante, e se desenvolveu no extremo sul, abrangendo uma área que fazia limite com o Rio Grande do Sul, tendo o rio Mampituba como elemento natural que estabelecia a divisão territorial entre as duas províncias. Conforme Paulo Hoboldt, Araranguá permaneceu, até a metade do século XVII, como um local de passagem muito utilizado por exploradores, viajantes e bandeirantes vicentistas. No aspecto geográfico, Araranguá encontrava-se situado junto ao litoral, era banhado pelo rio homônimo com boa navegabilidade e, também, era cortado pela estrada do litoral, a mais antiga via terrestre de ligação entre Desterro, Laguna e Colônia do Sacramento, na embocadura do rio da Prata. Essa condição colocava Araranguá como um lugar de “passagem Obrigatória” (HOBOLDT, 2005).

Mas foi no século XVIII que a região sul do Brasil passou “por uma verdadeira revolução econômica com o advento da economia mineira” (Furtado, 1987, p. 76), por meio da exploração do ouro. Por ocasião da extração do ouro e de diamantes em grandes quantidades na região de Minas Gerais, as regiões situadas ao sul do Brasil se transformaram em fornecedoras de gado bovino e, principalmente, de equinos e muares, muito utilizados nas áreas de mineração como animais de tração, de carga e de transporte, e que eram trazidos pelos tropeiros do pampa gaúcho, como os campos de Viamão e de Tramandaí, no Rio

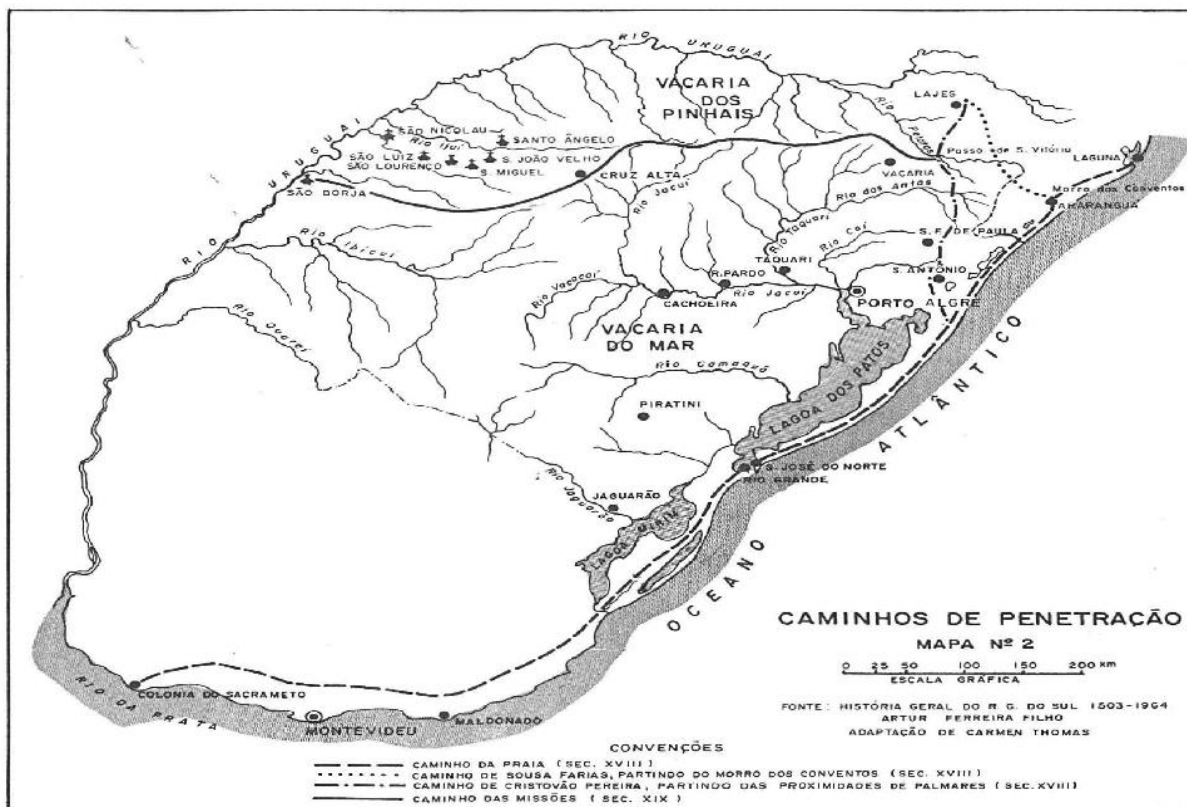
Grande do Sul. Foi nesse contexto que a região sul do Brasil passou a integrar-se efetivamente ao conjunto da economia colonial brasileira.⁶² (FURTADO, 1987). Importante destacar que a força da tradição da historiografia local/regional, tal como a historiografia nacional positivista, o horizonte é sempre o do progresso econômico e, nesse sentido, a historiografia produzida por Celso Furtado também não deixa de mirar este horizonte.

Esse processo de integração da região sul do Brasil à economia colonial afetou decisivamente a região do Vale do rio Araranguá. Isso porque o gado, saído dos campos do Rio Grande, conduzido pelos tropeiros, seguia o trajeto da antiga estrada do litoral, que cortava Araranguá, ao porto de Laguna, onde era embarcado com destino a São Paulo, para ser comercializado e encaminhado para a região de exploração do ouro em Minas Gerais.

Entre os anos de 1728 e 1730, foi aberto outro caminho, que também estabelecia a ligação das áreas de criação de gado no Rio Grande do Sul aos campos de Curitiba e de São Paulo, com vistas à feira de Sorocaba, onde os animais eram comercializados. Como já tratamos anteriormente, esse novo trajeto, o primeiro que perfazia todo o percurso por via terrestre, principiava no lugar denominado Conventos, na embocadura do rio Araranguá, e, dali em diante, subia a Serra em direção aos campos de Lages e à vila de Curitiba, até chegar a São Paulo, mais especificamente, na feira de Sorocaba (HOBOLDT, 2005).

⁶² Celso Furtado registra que até o momento da abertura do comércio de gado com as regiões de mineração do ouro em Minas Gerais, a economia do sul era inexpressiva e subsistia vinculada às exportações de couro, com baixa rentabilidade. De acordo com ele, depois da abertura do mercado pecuário, a cada ano dezenas de milhares de mulas eram levadas do Rio Grande do Sul para ser comercializado em feiras, como a que havia em Sorocaba, para, de lá, abastecer a região das minas.

Figura 8 - Mapa dos Caminhos de Penetração, Autor: Artur Ferreira Filho (1958), Adaptação: Carmen Thomas



Fonte: História Geral do Rio Grande do Sul 1503 - 1964

A literatura regional aponta o advento do “Caminho dos Conventos”, ou “Caminho do Sul”, aberto por Francisco de Souza Faria em 1730, como sendo o evento responsável pelos primeiros núcleos de povoamento no vale do rio Araranguá, ao passo que trouxe uma significativa redução do fluxo de pessoas, de mercadorias e, conseqüentemente, de negócios para Laguna e seu porto, já que as tropas de gado continuaram fazendo o trajeto da antiga estrada do litoral somente até a foz do rio Araranguá, onde dava início a nova estrada, ou “Caminho dos Conventos”, em direção à região serrana. Foi nas imediações do novo caminho que, de acordo com Paulo Hoboldt (2005, p. 82), “*devem sua origem como decorrência de natural e espontâneo processo, além de Araranguá, os núcleos de povoamento como São Joaquim, Lages, Curitibaanos, Bom Retiro, Canoinhas, Maфра, Porto União e diversos outros adjacentes a esse (...)*”.

Hoboldt ainda assinala que esse “caminho do gado” promoveu uma intensa circulação e profusão de pessoas, de mercadorias e de informações:

Nesse constante vai e vem e segue engajada em tropeiragem dava-se entre Norte e sul e vice-versa um importante intercâmbio econômico e social como um emaranhado de comunicações e contatos entre comunidades nascentes e em

formação. Verdadeiro traço de união, *a tropa também carreando produtos e mercadorias, afluindo com as notícias mais frescas, as utilidades e as futilidades que centros maiores ofereciam, fez nascer e crescer os sítios de pouso, embriões de núdulos populacionais encravados nas profundezas do interior catarinense e que depois viriam a se constituir em cidades econômica e socialmente progressistas* (HOBOLDT, 2005, p. 82) [Grifo nosso].

Em um movimento muito semelhante ao que aconteceu em Tubarão, com a abertura da estrada que passou a ligar as vilas de Laguna e Lages, Araranguá também verificou o surgimento de pessoas e de famílias atraídas pelo movimento proporcionado pela abertura do caminho de tropas, que apontava para a possibilidade da prestação de serviços e a abertura de negócios. Foi assim que “*surgiram em suas imediações moradores, erguendo o seu rancho, acomodando criações, plantando milho, e passando a negociar com os homens das tropas que por ali pernoitassem*” (HOBOLD, 2005, p. 81). O quadro que nos é apresentado por Paulo Hoboldt aponta para o início do povoamento de Araranguá, diretamente atrelado à movimentação proporcionada pela nova via de comunicação.

De acordo com a historiadora Liliâne M. F. de Lucena, logo após a construção do Caminho dos Conventos, na região de Araranguá, foi erguido um posto de guarnição militar no alto de uma colina, o que facilitava a observação do vale, cujo objetivo era patrulhar a estrada e controlar a circulação de pessoas, bem como prestar informações aos viajantes que por ela transitavam. Ainda, de acordo com ela, devido ao comércio de animais e de mercadorias, havia outros postos de policiamento ao longo do caminho, sendo que alguns deles tinham a função de recolher impostos para a fazenda real, como no caso do posto que havia em Torres (LUCENA, 2003).

Depois da abertura do Caminho dos Conventos, foi a imigração açóricomadeirense que, em meados do século XVIII, contribuiu para aumentar a demografia das províncias do Sul e, por consequência, incrementar a ocupação da região de Araranguá por volta de 1760, como abordamos no primeiro capítulo desse trabalho, sendo que os primeiros registros de concessão de sesmarias nas terras do “grande Araranguá”⁶³ datam de 1770. Os primeiros sesmeiros donatários de Araranguá foram o tenente de infantaria Manoel Gonçalo Leite de Barros,⁶⁴ que recebeu a concessão de 3.000 braças de terras entre a foz do rio Araranguá e Barra Velha, na data de 22 de fevereiro de 1772; e o tenente João da Costa

⁶³ Termo usado por João Leonir Dall’Alba para designar a região do Vale do rio Araranguá, sendo também utilizado como título de uma de suas importantes obras.

⁶⁴ Conforme: http://fortalezas.org/index.php?ct=personagem&id_pessoa=1251&muda_idioma=PT, o tenente de infantaria, Manuel Gonçalo Leite de Barros, aparece em um relatório do ano de 1786, produzido pelo Alferes José Corrêa Rangel, como sendo “comandante do Forte de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa à época”. Acessado em 07 maio 2020.

Silveira,⁶⁵ que recebeu sua concessão correspondente a 9.000 braças, no lugar conhecido como Itoupava, em 5 de abril de 1774 (PIAZZA, 1972)⁶⁶. O livro de registros de sesmarias da Capitania de Santa Catarina, já mencionado anteriormente nesse mesmo capítulo, nos permite inferir que, embora a região do Vale do rio Araranguá fosse povoada, mesmo que de forma esparsa, desde 1730, quando o Caminho dos Conventos começou a ser utilizado pelos tropeiros, não há nenhum outro registro de concessões de sesmarias até o ano de 1806, fora as duas relacionadas acima (PRADO JÚNIOR, 2007). Geralmente, as datas de terras eram concedidas àqueles que tivessem certa condição social e financeira, indicando-nos que as ocupações anteriores deviam ser de posseiros, com nenhum ou pouco recurso, mas que, ao se instalarem nas imediações da estrada, foram, aos poucos, ampliando suas relações de comércio e, conseqüentemente, aumentando e equipando os seus negócios, os quais podiam estar relacionados à extração da madeira, à plantação de pequenas roças, à criação de gado e à prestação de serviços, que eram oferecidos aos tropeiros, como a disponibilização de pouso para os viajantes, as mercadorias e os animais.

Referindo-se às vias de comunicação e ao transporte, Caio Prado Júnior diz que *“certo ou falso que, ‘o caminho cria o tipo social’, o fato é que no Brasil uma coisa é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e transportes exercem sobre a formação do país”* (2007, p. 237), e que o desenvolvimento do sistema de comunicação estabelecido desde o início da colonização teve o seu desenvolvimento associado, naturalmente, à progressão do povoamento. Essa reflexão reforça os processos de ocupação da região sul de Santa Catarina, na medida em que as fontes nos permitem confirmar que o tema das vias de comunicação e de transporte sempre esteve entre as necessidades, as preocupações e no horizonte dos grupos sociais que estabeleceram povoamento ao longo do tempo no sul catarinense. Foi assim com Laguna, com Tubarão, com Araranguá e demais núcleos de ocupação e povoamento, que criavam a necessidade da abertura de caminhos da mesma forma que esses caminhos, uma vez abertos, também estimulavam outras povoações.

Nessa perspectiva, o tropeirismo, a partir da década de 1730, passou a representar uma importante atividade econômica, e muito lucrativa ao longo dos séculos XVIII e XIX – chegando a ser praticada na região sul durante a primeira metade do século XX –, que

⁶⁵ De acordo com: http://fortalezas.org/index.php?ct=personagem&id_pessoa=1078, em 13 de maio de 1789, João da Costa Silveira ascendeu à patente de Capitão, passando à condição de “Governador da Fortaleza dos Ratores pelo Regimento de Infantaria de Linha da Ilha de Santa Catarina”. Acesso em: 7 maio 2020.

⁶⁶ Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1972/BLU1972003.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2019.

praticava o comércio do gado obtido no sul com as regiões consumidoras de Sorocaba, São Paulo e Minas Gerais (Prado Júnior, 2007), o que tornou imperativa a necessidade da abertura de estradas por onde o gado pudesse ser conduzido com agilidade e segurança. Essa necessidade fez com que diversos caminhos fossem abertos, inclusive para atender regiões mais distantes do leito basilar dos principais caminhos. Foi nesse contexto, e a partir dessa necessidade, que surgiu um terceiro caminho para ligar os campos de Viamão aos Campos de Lages, diretamente pelo Planalto e sem fazer uso do primeiro trecho da antiga estrada do mar até Araranguá, onde se ligava ao Caminho dos Conventos, reduzindo “*consideravelmente o tráfego de tropeiros no Vale do Araranguá*” (Lucena, 2003, p. 104), lembrando que essa redução no movimento das tropas em Araranguá se assemelhou à redução sofrida por Laguna, quando iniciou o trânsito pelo Caminho dos Conventos, o que impactou sobremaneira a economia do porto lagunense.

De acordo com Zanellato (2012), o quadro econômico, social e político de Araranguá não demonstrou maiores alterações até meados do século XIX, quando esta foi elevada à categoria de Freguesia, com a denominação de Nossa Senhora Mãe dos Homens, pela Lei Provincial n.º 272, de 4 de maio de 1848.⁶⁷ Essa nova condição de Araranguá possibilitou a instalação de equipamentos públicos que passaram a prestar serviços às comunidades de sua abrangência, como “*registros de nascimentos, casamentos e óbitos, além de atos políticos e administrativos como o serviço militar e eleitoral bem como o julgamento de crimes*”, o que estimulou o aumento da população na Freguesia e em seu entorno. Ainda de acordo com o autor, esse período também foi marcado pela ampliação das práticas agrícolas, com destaque às plantações de mandioca e de cana-de-açúcar, proporcionando mudanças na paisagem de Araranguá.

Assim, descreve Paulo Hoboldt:

Verifica-se que, dada essa paisagem imensa e viridente da região, coberta de canaviais com pendões majestosamente enflorados e de extensos mandiocais, houvesse por bem dar-lhe sem efeitos jurídicos, a designação toponímica, de índole botânica, e não menos poética e sugestiva de “Campinas” (2005, p. 110).

A denominação Campinas⁶⁸ aparece em alguns documentos e mapas do século XIX para designar a região correspondente à Freguesia “Nossa Senhora Mãe dos Homens” e,

⁶⁷ De acordo com o historiador Oswaldo Rodrigues Cabral (1970, p. 170), no ano de 1848, foi criado o Distrito, pertencente à Laguna, com a Paróquia Nossa Senhora Mãe dos Homens.

⁶⁸ Contrariamente ao que nos aponta Paulo Hoboldt, Oswaldo Rodrigues Cabral escreve que “Araranguá teve como primeiros povoadores alguns lagunenses que nos começos do século XVIII, se instalaram no morro dos

ainda de acordo com o autor, essa denominação toponímica teria sido incorporada informalmente por associação com a paisagem agrícola, a qual teria desaparecido com o processo de declínio econômico da cultura da cana-de-açúcar e da mandioca na região, provocando novamente alterações na paisagem. Com isso, o lugar passa a ser denominado pelo nome do rio que cortava a Freguesia.

Em meados do século XIX, havia na Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens uma quantidade significativa de engenhos de açúcar e de alambiques que, de acordo com Paulo Hoboldt, eram em número de 72, produzindo açúcar mascavo (sem refino) e um número semelhante à dos engenhos canavieiros, que produziam aguardente. Certamente também eram produzidas as caixas de madeira onde o açúcar era acondicionado para o transporte e a venda, assim como as pipas preparadas para o armazenamento e o transporte da cachaça (ZANELATTO, 2012, p. 124).

Com a emancipação de Tubarão e o seu conseqüente desmembramento de Laguna, em 1870, Araranguá permaneceu vinculado ao novo município pelo período de dez anos, até que a Lei Provincial n.º 901, de 3 de abril de 1880, determinasse sua emancipação político-administrativa, com a criação do Município de Araranguá, separando-o de Tubarão (CABRAL, 1970, p. 170). Em oposição à narrativa histórica apresentada por Cabral, Paulo Hoboldt sustenta que a *“tramitação de todo processo de instalação do município de Araranguá, foi da Câmara Municipal de Laguna que deu todas as credenciais legais necessárias, e não a de Tubarão”*, e que isso era um indicativo da tese de que Araranguá permanecia, desde 1848, quando foi elevada à categoria de Distrito, sob a jurisdição de Laguna (HOBOLDT, 2005, p. 111).

Abrimos um novo parêntese para refletir acerca dos interesses econômicos e políticos que mobilizavam as forças luso-brasileiras que formavam as elites dominantes, tanto em Laguna, como em Tubarão e em Araranguá. Para além da disputa pela narrativa histórica, havia também as disputas por territórios, que configuravam áreas de influência político-administrativas e econômicas. Essas disputas podem ser observadas em documentos que demonstram os esforços mobilizados por grupos de interesse em torno dos movimentos emancipatórios, enquanto que outros grupos procuravam limitar e impedir esses mesmos movimentos.

A Lei Provincial n.º 635, de 27 de maio de 1870, estabelecia, em seus artigos 1º e 2º, o seguinte:

Conventos, próximo da foz do rio Araranguá e que, mais tarde, subindo o seu curso, estabeleceram-se no local da atual sede do Município, que recebeu o nome de Campinas do Sul” (CABRAL, 1970, p. 170).

Art. 1º - As Freguesias de N. Sr. da Piedade do Tubarão e de N. Sr. Mãe dos Homens do Araranguá, ficam desmembradas do Termo da Laguna para formarem um município que denominará – do Tubarão, e fará parte da Comarca do Santo Antonio dos Anjos da Laguna.

Art. 2º - os limites do município ora criado serão os mesmos que compreendem entre si as duas freguesias, de que fica composto (VETTORETTI, 1992, p. 361).

Em sua “História de Tubarão: das origens ao século XX”, Amadio Vettoretti traz, além da cópia da referida Lei nos anexos, um ofício da Câmara de Vereadores de Laguna, datada de 23 de abril de 1861, que fora endereçada ao Vice-Presidente da Província, João José de Andrade Pinto.⁶⁹

Esta Câmara informa a V. Ex. que não há conveniência de ser elevada a Vila da dita Freguesia do Tubarão, com quanto hajam cidadãos naquela Freguesia que reúnam qualidades necessárias para os cargos públicos, é limitado o seu número que não chega para ocupar os cargos públicos, não tendo a Freguesia a possibilidade de possuir rendas necessárias para ocorrer as diversas despesas da municipalidade (VETTORETTI, 1992, p. 70).

Embora o exemplo de Tubarão esteja temporalmente distante quase duas décadas da emancipação de Araranguá, ele nos ajuda a compreender as disputas e as relações de poder que se constituíram nas povoações do litoral, tendo à frente políticos, comerciantes, proprietários de terras e escravos, que disputaram o poder entre si e se mantiveram quase que incontestes até o final da Primeira República, como já havíamos mencionado algumas vezes neste capítulo. No caso de Tubarão, a emancipação significava exercer poder de mando – político, econômico e administrativo – sobre uma ampla área que seria explorada, em breve, por dois empreendimentos que prometiam grande lucratividade - a colonização e a mineração.

Isso por si só ajuda a explicar as disputas desencadeadas entre as elites de Laguna e de Tubarão, o que nos faz inferir que possa ter se dado no processo emancipatório de Araranguá que, uma vez desmembrado de Tubarão, abarcaria uma “*área territorial que se estendia desde o rio Urussanga até o rio Mampituba, fazendo divisa com o Rio Grande do Sul e, a Oeste, até a Serra do Mar, permanecendo com os mesmo limites geográficos estabelecidos quando transformada em Freguesia*”. A emancipação de Araranguá aconteceu no contexto em que se deu o processo de ocupação do Vale do rio Araranguá por imigrantes europeus, com a criação de diversos núcleos coloniais, como o de Acciolly de Vasconcellos, que compreendia os núcleos coloniais de Cocal e Criciúma (ZANELATTO, 2012, p. 124).

⁶⁹ Em 17 de abril de 1861, o Vice-Presidente João José de Andrade Pinto assumiu a presidência interina da Província de Santa Catarina em decorrência do afastamento de Francisco Carlos de Araújo Brusque.

Do ponto de vista político, Paulo Hoboldt construiu uma boa definição para o termo “coronel”, explicitando que, quando não estava relacionado com uma patente habitual na “hierarquia militar”, assumia um caráter aparentado a de um “título nobiliárquico”, com raízes profundas na tradição do patriarcalismo brasileiro e fortemente ligado às estruturas agrárias predominantes no país.

Sobre os chefes políticos, chamados de coronéis, Hoboldt escreveu que

Seu poder era medido pelas propriedades que possuíam, patrimônio, tradição, e capacidade de arregimentar seguidores fiéis, sob a sua tutela, listados num partido político. Desta maneira o coronel, ou chefe político, sempre estava às voltas do poder, direta ou indiretamente, sendo controlador das decisões, conselheiro e distribuidor de cargos (HOBOLDT, 2005, p. 177).

Em Araranguá, no período que segue a partir de sua emancipação, no ano de 1880 até 1930, foram identificadas quatro famílias que disputaram e exerceram o poder político, cujas relações de alianças e disputas tiveram início na fase final da monarquia e se estenderam durante a Primeira República. Essas quatro famílias estavam representadas pelos coronéis Apolinário João Pereira, João Fernandes de Souza, José Vieira Maciel e Porphírio Lopes de Aguiar.

O primeiro deles, coronel Apolinário João Pereira, nasceu em 18 de março de 1864, na comunidade denominada Manoel Alves,⁷⁰ do interior de Araranguá. Coronel Apolinário atuou como escrivão das Coletorias Estadual e Federal no município de Araranguá, assumindo o seu primeiro cargo político no decorrer dos anos de 1884 e 1885, com apenas 30 anos de idade, quando substituiu o coronel João Fernandes de Souza na Superintendência Municipal (Prefeitura), seu aliado político (ZANELATTO, 2012). Mais tarde, o chefe do Partido Republicano de Araranguá foi eleito Deputado Estadual por três vezes ao Congresso Representativo de Santa Catarina, que corresponde à Assembleia Legislativa, com participação nas seguintes legislaturas: 2ª Legislatura (1894-1895), tornando-se Deputado Constituinte em 1895 e Suplente de 1º Secretário da Mesa Diretora; 3ª Legislatura (1896-1897); e 4ª Legislatura (1898-1900). Nessa última legislatura, o coronel Apolinário João Pereira exerceu a função de Suplente de Secretário da Assembleia, em 1900, ano de seu falecimento, com apenas 36 anos de idade. Atuou na carreira militar como Comandante da Polícia do Estado de Santa Catarina, recebendo o título de “*Coronel*

⁷⁰ A denominação da comunidade “Manoel Alves” faz referência ao rio de mesmo nome. O rio Manoel Alves nasce na localidade de Três Barras, no município de Morro Grande, quase na divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul. Atravessa o município de Meleiro, onde desagua no rio Mãe Luzia, o qual, junto com o rio Itoupava, ajuda a formar o rio Araranguá.

Honorário do Exército, patente concedida pelo Marechal Floriano Peixoto, após seu desempenho de apoio ao governo central durante a Revolução Federalista, ocorrida entre 1893 e 1895, que teve confronto armado em Desterro/SC” (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2020)⁷¹. Por fim, o jovem militar e político, que também foi servidor público nas Coletorias Estadual e Federal, chegou a ser convidado, por Hercílio Luz, que era seu amigo, para compor chapa como vice-governador, mas declinou.

Outro político de destaque em Araranguá foi o Coronel João Fernandes de Souza, nascido naquele distrito em 15 de dezembro de 1855. João Fernandes, que tinha apenas o ensino primário, tornou-se comerciante em Araranguá, onde também ocupou importantes cargos públicos, como Suplente de Juiz Municipal e de Órfãos; Suplente de Juiz Federal; Coletor de Rendas Estaduais e Federais e Diretor da Companhia de Navegação (Memória Política de Santa Catarina, 2020)⁷², atestando sua influência como “chefe político em Araranguá e em todo o sul catarinense” (ZANELATTO, 2012). Mas foi na carreira política que o coronel obteve grande destaque, sobretudo no século XX, durante a Primeira República. Filiado ao Partido Conservador, João Fernandes de Souza foi Vereador e, como Superintendente, ocupou a cadeira por várias vezes, entre os anos de 1894 e 1923, exercendo a função por, aproximadamente, vinte anos. Também foi eleito Deputado Estadual ao Congresso Representativo de Santa Catarina em duas ocasiões: na 11ª Legislatura (1919-1921) e para a 12ª Legislatura (1922-1924), embora tenha renunciado ao cargo. Ao contrário de Apolinário João Pereira, Fernandes não era militar, porém, agregou o “título de Coronel”, por ser um rico comerciante, proprietário de terras e um importante chefe político local e regional. Seu maior adversário político, o coronel José Vieira Maciel, mesmo fazendo intensa oposição, não conseguia vencê-lo (ZANELATTO, 2012).

A partir da emancipação em 1880, a elite política de Araranguá, a exemplo da de Tubarão, também acompanhou pari passu o processo de colonização pelo espraiamento dos núcleos coloniais nas terras devolutas que avançavam sobre o vale do rio Araranguá e que haviam sido demarcadas pela comissão chefiada pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio em 1868. Do mesmo modo, os chefes políticos de Araranguá, não ficaram alheios aos projetos modernizantes, como as estradas de ferro D. Izabel e D. Pedro I, e o canal de navegação interior Príncipe D. Affonso, que cortariam de norte a sul as terras do sul catarinense e, por

⁷¹ Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/114-Apolinario_Joao_Pereira - Acesso em 08 de maio de 2020.

⁷² Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/450-Joao_Fernandes_de_Sousa. Acesso em: 08 maio 2020.

extensão, as de Araranguá, situadas entre Desterro e a capital da Província do Rio Grande do Sul.

Por fim, o breve panorama apresentado em torno do processo de ocupação e de apropriação da região sul de Santa Catarina, tendo como ponto de partida os núcleos de povoação estabelecidos no litoral (Laguna, Tubarão e Araranguá), produziu uma elite econômica formada por luso-brasileiros que também se converteram em agentes políticos que acompanharam e, de certa forma, orientaram esse mesmo processo, principalmente, ao longo do século XIX, conforme seus interesses e suas conveniências como veremos adiante, quando abordaremos a política de terras e de colonização, assim como os movimentos em torno da instalação da estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e a exploração das minas de carvão nas cabeceiras do rio Tubarão, sobretudo, no último quartel daquele século XIX.

CAPÍTULO III

3 CARVÃO, COLONIZAÇÃO E O PODER LOCAL: ACENOS DE PROGRESSO E CIVILIZAÇÃO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

A política de terras e a de mão de obra estão sempre relacionadas e ambas dependem, por sua vez, das fases do desenvolvimento econômico. No século XIX, a expansão dos mercados e o desenvolvimento do capitalismo causaram uma reavaliação das políticas de terras e do trabalho em países direta ou indiretamente atingidos por esse processo (COSTA, 2010, p. 171).⁷³

Muitas das transformações desencadeadas na Europa desde o século XVIII em decorrência das revoluções liberais e da revolução industrial, que produziram a expansão dos mercados no bojo do próprio desenvolvimento do sistema capitalista, vinham, gradativamente, se espalhando para os demais continentes. No Brasil, percebem-se com maior nitidez, movimentos em direção ao ajustamento do país ao capitalismo já na virada da metade do século XIX, quando o Estado brasileiro passou por um processo de reavaliação da perspectiva do trabalho e das políticas de terras. Foi nesse contexto que o Governo do Império aprovou, no ano de 1850, – embora os debates tenham sido travados ao longo da década de 1840, – duas importantes leis. A primeira delas foi a Lei nº 581, de 4 de setembro, conhecida como Lei “Eusébio de Queiroz”, que versava sobre o fim do tráfico negreiro, estabelecendo medidas de repressão ao comércio de africanos no Império que, a partir daquele momento, se tornava ilegal. A segunda foi a Lei nº 601, de 18 de setembro, conhecida como “Lei de Terras”, que dispunha sobre as terras devolutas do Império e apontava para uma política de imigração e colonização. Ambas as leis reforçam a premissa de que o Brasil passava, de fato, por um processo de reavaliação das políticas de terras e do trabalho, como bem mencionou a historiadora Emília Viotti da Costa, ao mesmo tempo em que revela um amplo processo de enquadramento e alinhamento do país que se percebia, até aquele momento, em descompasso com a lógica do capitalismo internacional. Desse modo, podemos constatar que as leis em questão faziam parte de um projeto maior que estava em curso, vinculado às ideias de modernização, de desenvolvimento, de progresso e de civilização, que passavam pela atualização da perspectiva do trabalho e da mão de obra. Além disso, havia o propósito da

⁷³ Texto que compõe o 4º capítulo do livro “Da Monarquia à República” de Emília Viotti da Costa; foi originalmente apresentado na reunião anual da LASA, Wisconsin em 1972, sob o título “The Brazilian Land Law of 1850 and the Homestead Act of 1862”, conforme informações da própria autora.

regulamentação da posse das terras, que culminou com o engendramento das políticas de colonização efetivadas ao longo da segunda metade do século XIX em todo o Brasil, mas, sobretudo, na região Sul catarinense, que delimita o objeto espacial e temporal de nossa pesquisa.

Consideramos importante destacar que, como ressaltou o historiador Boris Fausto (1995, p. 197), o ano de 1850 não assinalou apenas a metade do século no Brasil. Para ele, foi o ano das medidas que tentavam mudar a “fisionomia do país” em busca da modernidade. Além da criação da Nova Lei de Terras e do fim do Tráfico Negreiro, também houve a centralização da Guarda Nacional e a aprovação do primeiro Código Comercial que conformava aspectos de inovação e integração de textos dispersos que remontavam ao período colonial, definindo os tipos de companhias e regulando suas operações, também trazendo como ponto central, a extinção do tráfico. Tal política visava estimular a liberação dos capitais resultantes das importações de escravos para outras atividades econômicas compatíveis com os ditames do mundo moderno. Contribuiu para esse conjunto de transformações, o aumento das tarifas alfandegárias que incidiam sobre os produtos importados, decretado em 1844, fazendo crescer substancialmente a arrecadação do governo, ao mesmo tempo em que estimulava a produção interna. Por outro lado, no plano político, Liberais e Conservadores ensaiaram um acordo nacional (Ministério da Conciliação 1853/1856) que perdurou até 1861, permitindo que nas áreas mais dinâmicas do país, fosse esboçado um conjunto de “mudanças no sentido de uma modernização capitalista; ou seja, nasciam as primeiras tentativas para se criar um mercado de trabalho, da terra e dos recursos disponíveis”, como o carvão mineral, abundante no sul de Santa Catarina.

Sobre esse período de modernização que produziu importantes reformas, Sérgio Buarque de Holanda diz que,

Mesmo depois de inaugurado o regime republicano, nunca, talvez, fomos envolvidos, em tão breve período, por uma febre tão intensa de reformas como a que se registrou recisamente nos meados do século passado e especialmente nos anos de 51 a 55. Assimé que em 1851 tinha início o movimento regular de constituição das sociedades anônimas; na mesma data funda-se o segundo Banco do Brasil, que se reorganiza três anos depois em novos moldes, com unidade e monopólio das emissões; em 1852, inaugura-se a primeira linha telegráfica na cidade do Rio de Janeiro. Em 1853 funda-se o Banco Rural e Hipotecário, que, sem desfrutar dos privilégios do Banco do Brasil, pagará dividendos muito mais avultados. Em 1854 abra-se ao tráfego a primeira linha de estradas de ferro do país – os 14,5 quilômetros entre o porto de Mauá e a estação do Frágoso. A segunda, que iráligar à Corte a capital da província de São Paulo, começa a construir-se em 1855 (HOLANDA, 1995, p. 74).

Em suas análises, Emília Viotti da Costa, Boris Fausto e Sergio Buarque de Holanda apontam que, para além das influências externas, havia movimentos internos que mobilizavam e confrontavam interesses de diversos grupos, como os traficantes de escravos, os fazendeiros, os abolicionistas e os diversos grupos políticos, produzindo embates e debates que resultaram na adoção de políticas como a de 1844 que estabeleceu um aumento das tarifas alfandegárias implicando na substituição das importações, o que proporcionou um crescimento substancial das atividades econômicas e industriais, contribuindo, naquele contexto, para a geração de um “horizonte de expectativa” que, em certa medida, também despertou o interesse pela exploração das jazidas de carvão mineral existentes no sul catarinense, como veremos adiante.

Por outro lado, o historiador Gilberto Maringoni destacou no artigo intitulado “Império de Crises” que, “o Brasil viveu, entre 1857 e 1873, três fortes turbulências econômicas, centradas nas fragilidades do sistema de crédito, nas emissões sem lastro e nas vulnerabilidades do país” que, segundo ele, correspondem ao tempo das primeiras disputas entre vertentes liberais pelos rumos da economia brasileiras. Ainda de acordo com Maringoni, a partir de 1850, o desenvolvimento econômico brasileiro, impulsionado pela expansão da cafeicultura, se deparava com a falta de crédito destinado ao financiamento daquela que era a principal atividade agrícola. Foi naquele contexto, que confrontava o Governo do Império com as oscilações econômicas e políticas, que teve início a atividade bancária privada no país, fazendo surgir, na esteira do crescimento econômico proporcionado pela cafeicultura, uma série de casas bancárias ao longo da década de 1850 (OLIVEIRA, 2011, p. 72 - 77).

Da mesma forma, ao mesmo tempo em que salienta o período marcado por uma “febre tão intensa de reformas”, Sérgio Buarque de Holanda assinala que o mesmo período foi marcado por tensões e resistências, fazendo com que “as transformações mais ousadas teriam de ser superficiais e artificiosas” e, por isso, a abolição da escravidão (1888) veio somente trinta e oito anos depois do fim do tráfico negreiro (1850). Segundo Holanda, a grande crise de 1864 resultou do embate entre as forças tradicionais e as forças ligadas ao processo de modernização, revelando o “desfecho normal de uma situação rigorosamente insustentável nascida da ambição de vestir um país ainda preso à economia escravocrata com os trajes modernos de uma grande democracia burguesa”, indicando que o período de relativa estabilidade econômica e política, com crescimento da indústria e do comércio (1840 - 1860), não esteve imune às tensões que resultaram nas crises que se seguiram (HOLANDA, 1995, pp. 73 - 79).

Ainda na década de 1840, no contexto político que determinou a maioria e a elevação de D. Pedro II ao trono Imperial brasileiro e a construção de políticas que visavam dotar a instituição do Estado brasileiro de robustez e alinhá-la ao sistema capitalista moderno, tiveram início as discussões e as articulações em torno das leis já mencionadas, mas, sobretudo, da Lei de Terras. Até aquele momento, a questão fundiária em Santa Catarina, e em especial o sul catarinense, se caracterizava pela ocupação por meio de concessões de sesmarias e, em certa medida, pela apropriação informal da terra, o que nos leva a inferir que os discursos recorrentes de que as regiões da província se configurariam por um imenso “vazio demográfico” de terras devolutas, não conferia verdade absoluta, pois desconsiderava as populações indígenas, as famílias luso-brasileiras proprietárias de sesmarias ou mesmo aqueles que, em sendo pobres e descapitalizados, ocupavam as terras sem a necessária formalidade.

Portanto, o espaço que corresponde à região Sul de Santa Catarina foi sendo ocupado gradativamente e, nesse processo, também foi sendo construído pelos diferentes agentes sociais, já que o espaço não é algo dado a priori. Ao contrário, a configuração do espaço revela muito sobre a mentalidade cultural e política da sociedade que a configurou, exteriorizando uma perspectiva de *“compreensão da própria sociedade, articulado a partir do modo com que essa mesma sociedade, neste espaço, produz a própria sobrevivência”*. Dessa forma, demonstrando que o meio geográfico determina e ao mesmo tempo é determinado pelos grupos sociais que o ocupam e, a partir dele, passam a estabelecer relações de permanências e *“rupturas entre o modo como se organiza o espaço e a organização da própria vida”* (SILVA, 2006, p. 54).

De acordo com Silva,

A conquista das florestas da região sul catarinense vai definir formas de sociabilidade, de relações econômicas e políticas, de organização do espaço urbano e rural que foram o estofado encontrado pelos imigrantes, e ao mesmo tempo, ponto de partida para a construção de novas formas de sociabilidade, de relações econômicas e políticas quando esses novos moradores empreenderam, com os nacionais, a expansão e a conquista de mais aquela fronteira natural. **O complexo processo de espaços naturais se transformando em espaços humanos acontece no sul catarinense com as particularidades que a chegada dos portugueses, depois os açorianos e finalmente os imigrantes europeus a partir do final do século XIX vão estabelecer** (SILVA, 2006, p. 55) [Grifo nosso].

Em suas análises, o autor supracitado evidencia duas categorias que ajudam na compreensão das relações e das configurações que se estabelecem em uma dada região. Em sua perspectiva, há processos concomitantes de construção do espaço compreendido como o Sul catarinense, que seria o espaço geográfico em si e o que ele denomina de redes de poder

que configuram o espaço humano. Portanto, o espaço geográfico, ao ser ocupado por grupos humanos, passa a ser reconfigurado em decorrência dos interesses emanados desses mesmos grupos que agem e projetam sobre o espaço, o território e a paisagem do lugar.

A apresentação desse panorama se faz necessária para demonstrar que em meados do século XIX, período de aprovação e execução da Lei de Terras, a região Sul catarinense ainda permanecia praticamente toda coberta pela mata atlântica e ocupada esparsamente por sesmeiros e posseiros que praticavam uma economia baseada na subsistência e cujo excedente cumpria um papel meramente subsidiário da grande economia cafeeira, localizada na região Sudeste. Naquele contexto, muitas das melhores terras já estavam sob o domínio de sesmeiros que vinham gradativamente ocupando o interior a partir do litoral desde o início do século XIX, o que por si só, já seria o suficiente para colocar abaixo a tese do suposto “vazio demográfico”. Além disso, é preciso destacar a ocupação indígena na região desde épocas remotas, como tivemos oportunidade de apresentar nos capítulos anteriores.

As diversas fontes indicam que esses proprietários de sesmarias formavam uma força política de caráter oligárquico e que, mesmo possuindo grandes extensões de terras férteis e apropriadas ao cultivo, tais propriedades não se configuravam pela grande produtividade, seja por que estavam nas mãos de uma elite de proprietários descapitalizados, seja porque o Estado não dispunha de mecanismos de crédito que pudesse fomentar o desenvolvimento rural. As propriedades eram um conjunto de famílias, sendo a maioria delas oriundas de Laguna, com alguns recursos, mas não o suficiente para desenvolver uma agricultura voltada para a exportação, a exemplo da cafeicultura que se expandia do Vale do Paraíba em direção a São Paulo e ao Paraná. Sendo assim, formaram uma elite política cujo poder permanecia fundado na propriedade da terra, mas não necessariamente pela riqueza dela extraída. Sobre esse aspecto, Silva (206, p. 64) assinala que “*o poder local está fundado muito mais num pioneirismo, numa tradição de antiguidade familiar lastreada na posse de sesmarias de terra, que numa riqueza monetária propriamente dita*”, produzindo uma ideia muito mais próxima da “nobiliarquia” do que de uma “aristocracia”. Essa organização balizava uma das peculiaridades que configuravam o poder local, vinculado à tomada dos espaços considerados “vazios” e ao pioneirismo que assegurou a conquista na fronteira sul; portanto, um processo que remonta os séculos XVII e XVIII com os vicentistas, os paulistas, os açorianos, os madeirenses e, mais tarde, os imigrantes europeus, sobretudo os alemães e os italianos.

Desse modo, o que predominou até meados do século XIX na região Sul catarinense foi a ocupação das terras per meio da posse deliberada e ilegal ou na forma de concessões de sesmarias. Assim, configurou-se o espaço geográfico, transformado e ajustado pelo espaço humano a partir dos interesses das famílias que constituíam o poder local, permitindo-nos afirmar que toda a região compreendida no sul da província catarinense na virada da metade do século XIX contava com uma quantidade considerável de sesmarias e terras de propriedade do Estado, sendo algumas ocupadas por posseiros. Tanto essa afirmativa é verdadeira que encontramos diversos relatos que apontam a existência dessas propriedades e, muitas vezes, as dificuldades em se fazer as devidas demarcações das terras devolutas por não se ter registros exatos das delimitações de cada uma delas (DALL'ALBA, 2003; SELAU, 2010).

Julgamos pertinente reafirmar, assim como fora abordado no primeiro capítulo desta pesquisa, que a região de que estamos tratando, o sul da província de Santa Catarina, conformava os limites demarcatórios entre as terras em disputa por Portugal e Espanha. Nessa região de fronteira, as primeiras ocupações articuladas pela coroa portuguesa deram-se muito mais em decorrência da necessidade de ocupação na lógica do princípio jurídico do “*uti possidetis*” do que do estabelecimento de um projeto de colonização destinado a produzir artigos que tivessem mercado na Europa. Deriva daí a análise feita por Elias Manoel da Silva, procurando demonstrar que tanto o “*governo colonial e mais tarde o imperial, habilmente souberam aproveitar interessados em conquistar essa região, independente da nobreza de linhagem ou de capitalização necessária ao empreendimento*” (SILVA, 206, p. 64 - 65), formando no Sul catarinense, a partir de seu litoral em direção às encostas da Serra, uma ocupação realizada por famílias cujos critérios para a concessão dos títulos de posse na forma de sesmarias não passavam, necessariamente, pela capacidade que cada uma delas tivesse para desenvolver uma produção agrícola voltada para a exportação e, portanto, que se assemelhasse à cultura do café desenvolvida no Sudeste do país. Ao contrário disso, o que predominou na região foi a presença de famílias de sesmeiros que, embora possuíssem alguma riqueza, prestígio e poder, não eram capitalizados o suficiente para desenvolver um empreendimento de grande monta com impacto significativo na economia do Império. Mesmo assim, há a necessidade de se estabelecer certas distinções entre eles, e um desses aspectos de distinção estava, justamente, na capacidade que possuíam para adquirir determinado número de escravos e, assim, assegurar a demanda de mão de obra necessária empregada na produção de suas respectivas propriedades. Parece-nos que é exatamente nesse aspecto que Silva se ancora para defender a tese de que, embora os sesmeiros que ocuparam a

região Sul catarinense ao longo do século XIX fossem, de um modo geral, descapitalizados ao ponto de empreenderem negócios voltados à agricultura exportação, entre eles também podia haver certa distinção a partir da qual os que conseguiam adquirir escravos e, portanto, mãos de obra também progrediam economicamente; não necessariamente nessa mesma ordem, uma vez que o fato de obterem a posse ou mesmo a propriedade de grandes extensões de terra não era, necessariamente, sinônimo de prosperidade econômica. Por outro lado, sendo mais ou menos capitalizados, não configurariam uma “oligarquia” no seu sentido estrito, embora a posse da terra ainda permanecesse como fundamento essencial ao domínio do poder político.

Dito dessa forma, o que observamos foi que essa elite proprietária de terras e de escravos – embora que em quantidades menores em relação ao que se observou em outras áreas de Santa Catarina e do Brasil – foi sendo constituída no próprio processo de ocupação do espaço correspondente ao sul catarinense. Na medida em que passavam a estabelecer relações que aos poucos iam lhes conferindo poder político e, não necessariamente, um grande poder econômico. Mesmo assim, essas pessoas, assumindo para si o papel de agentes políticos, desenvolveram grande atuação na região Sul a partir de Laguna, mas também de Tubarão e Araranguá, estabelecendo vínculos e estendendo suas articulações até Desterro, capital da província catarinense. Desse modo, os desdobramentos decorrentes do amplo processo de transformações foram desencadeados, principalmente, a partir de meados do século XIX, não passaram despercebidos por aqueles agentes e, tampouco, deixaram de acompanhar e de dar as orientações de acordo com os seus interesses. Assim sendo, as fontes pesquisadas apontam para a presença de construções discursivas, capitaneadas e fortemente alinhadas aos interesses dessa elite luso-brasileira, composta pelos proprietários de terra e detentores do poder político local que na ocasião passava prioritariamente pela imigração e colonização, assim como pela possibilidade de exploração do carvão mineral, como veremos adiante.

3.1 CONSTRUINDO NARRATIVAS: CARVÃO, PROGRESSO E ARTICULAÇÕES POLÍTICAS NO SUL CATARINENSE.

Chamou-nos atenção uma publicação feita, a pedido de Luiz Martins Collaço, no jornal *O Argos*, de Desterro, na sua edição de 16 de fevereiro de 1858.⁷⁴ Nela, o político da

⁷⁴ A correspondência assinada por Luiz Martins Collaço está datada de 29 de janeiro de 1858 e, de acordo com o próprio jornal, “era dirigida à Redacção do Mensageiro, que chegou quando tinha cessado as publicações d’aquella folha”. (*O ARGOS*, 1858, p. 2)

Freguesia do Tubarão fez um longo relato sobre a existência do carvão mineral nas cabeceiras do rio Tubarão, mais especificamente no Passa-Dois, um de seus afluentes e que, de acordo com ele, era de conhecimento do Império já há bastante tempo. Inclusive, “*por muitas vezes e por diversos mineiros teria sido explorada*”. No entanto, Collaço faz a ressalva de que essas “explorações” anteriores teriam sido realizadas apressadamente e que se limitaram ao simples “*exame visual*”, produzindo resultados pouco satisfatórios. Collaço continua informando que ele próprio teria acompanhado muitas das incursões anteriores e que as amostras enviadas para a corte até aquele momento haviam sido extraídas de um único veio e que se encontravam deterioradas pela ação das águas, não podendo determinar toda a quantidade e a qualidade do mineral por conter um alto índice de enxofre. Essa situação, segundo ele, fazia com que a mina fosse desacreditada, indicando que o Governo do Império e possíveis investidores viesse a perder o interesse por explorá-las futuramente. Collaço relata ainda que na época estava à frente, como correspondente, dos negócios empreendidos pelo Dr. José Rodrigues Ferreira da Corte que havia contratado, para desenvolver os trabalhos de prospecção das jazidas de carvão, o francês Henriques Cuarré⁷⁵, que se apresentara como engenheiro de minas, mas que na realidade era padre e muito pouco conhecia do ofício mineralógico.

De acordo com ele,

A inhabilidade deste pobre homem estudando alheio officio, seus trabalhos não passarão de fazer mapas e traçar planos, consumindo não pequena somma do **Dr. Ferreira, que desanimado e prejudicado veio, a abandonar esses trabalhos, que aliás terião progredido sob uma boa e sciente administração** (O ARGOS, 1858, p. 2) [Grifos nosso]

Collaço lamenta o prejuízo que tivera o Dr. Ferreira da Corte e de não poder “*vêr realizada a esperança que nutria da extração do carvão na nossa Provincia*”. No entanto, ele segue em seus relatos demonstrando certo entusiasmo, apesar do revés sofrido, informando que, ainda durante a retirada da equipe de trabalhadores que se encontrava a serviço do Dr. Ferreira da Corte na mina que margeava o rio Passa-Dois, o sertanejo conhecido por Manoel Miranda, provavelmente ligado à sesmaria dos “Mirandas”,⁷⁶ ao embrenhar-se no sertão

⁷⁵ Tanto a correspondência publicada no jornal *O Argos* quanto a literatura regional dão conta de que o padre francês teria sido vítima de um assassinato em Tubarão por um “colega” de trabalho, fruto de uma intriga insidiosa. Ver: DALL’ALBA, João Leonir. *Colonos e Mineiros no Grande Orleans*. Florianópolis: Ed. Do Autor, 1986, p. 343.

⁷⁶ Antônio Rodrigues de Miranda, Pedro Rodrigues de Miranda e Jacintho Rodrigues de Miranda ocupavam uma sesmaria na localidade denominada Raposa (hoje, Pindotiba) requerida junto ao Estado por volta de 1835. Mais tarde, na década de 1880, essas terras passaram a confrontar seus limites com as terras correspondentes

acabou por encontrar o que qualificou como “*grossas e numerosas camadas de carvão*”, e que havia sido examinado pelo mineiro francês conhecido como Vigriville, membro da equipe de trabalhadores coordenada pelo padre Henriques Cuarré, e que as considerou de elevada qualidade.

Na sequência da correspondência, Collaço menciona que, na ocasião da publicação, estava acompanhando os trabalhos coordenados pelo engenheiro de minas James Johnson,⁷⁷ indicado pelo Presidente da Província, João José Coutinho, para examinar as minas de carvão mineral do Passa-Dois. Ao contrário das considerações que fez ao padre/engenheiro, Collaço fez questão de destacar que o engenheiro inglês “*soube bem desempenhar a missão que lhe foi confiada não imitando os seus predecessores*”, e qualificou suas novas descobertas e avaliações como sendo “*requíssimos thesouros*”.

A curiosidade me levou a accender fogueiras de carvão de todas estas veias, e observei que ele se insendeia lentamente dando fumo negro e chama muito viva, inflama-se pouco depois, e deixa expressar um olio comparado ao alcatrão, ligando-se de maneira a senão poder separar, e deixando no consumo poucos e leves resíduos (O ARGOS, 1858, p. 2).

Dando continuidade ao texto, Collaço passou a apresentar alguns dados que haviam sido levantados por James Johnson e que apontavam para a quantidade, a qualidade e a viabilidade da exploração do carvão mineral na região⁷⁸, demonstrando que, para além do seu entusiasmo com a possibilidade de exploração comercial do carvão, também estava atento. Além disso, mostrou que acompanhava de perto todas as investidas na perspectiva da exploração do mineral, reforçando nossa tese de que a elite política e econômica regional não

ao Patrimônio Dotal pertencente à Princesa Isabel e ao Conde D’Eu, onde foi instalada, no ano de 1882, a colônia Grão-Pará, administrada pela Empresa Colonizadora Grão-Pará.

⁷⁷ De acordo com a historiadora Cristina Ennes da Silva, no ano de 1853, o Conselheiro Luiz Vieira Cansação de Sinimbu, presidente da província de São Pedro do Rio Grande do Sul, em relatório endereçado ao legislativo, incentivava a pesquisa do carvão mineral, na localidade de Arroio dos Ratos, obtendo permissão e financiamento do governo imperial para empreender uma nova exploração do mineral nas margens do Rio Jacuí. Para a realização dessa exploração, o presidente encarregou o engenheiro Inglês James Johnson de dar início às sondagens (SILVA, 2007, pp. 42 – 46). Mais tarde, por meio do Decreto n. 3715 de 6 de outubro de 1866, o engenheiro James Johnson e o Coronel Ignacio José Ferreira de Moura receberam uma concessão de 30 anos para lavrarem uma mina de carvão de pedra na localidade de Arroyo dos Ratos, no município de São Jerônimo da Província de São Pedro, conforme: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/194007-concede-a-james-johnson-e-ignacio-josu-ferreira-de-moura-permissuo-por-30-annos-para-lavrarem-a-mina-de-carvuo-de-pedra-sita-no-lugar-denominado-arroyo-dos-ratos-municipio-de-s-jeronimo-da.html> - Acessado em 02 jun. 2020.

⁷⁸ De acordo com texto publicado, “*elle fez abrir largas galerias em quatro diferentes veias das que julgou mais importantes que derão o resultado seguinte: carvão superior 30 palmos e 4 polegadas, dito inferior 6 palmos e 8 polegadas, Schisto 16 palmos e 5 polegadas. Espessura de cada veio: 1ª 7 palmos e 5 polegadas, 2ª 16 palmos e 6 polegadas, 3ª 14 palmos e 7 polegadas, 4ª 15 palmos e 1 polegada. Carvão superior de cada uma, 1ª 1 palmo e 4 polegadas, 2ª 7 palmos e 11,2 polegadas, 3ª 9 palmos e 21,2 polegadas, 4ª 12 palmos e 5 polegadas*”. (O ARGOS, 1858, p. 2)

se colocava alheia aos processos em curso; ao contrário, integrava e/ou articulava as forças políticas e econômicas de modo a potencializar os seus próprios negócios e interesses. Dessa forma, fazendo uso de argumentos em voga naquele período como a oportunidade de atender a *“necessidade crescente da alimentação das máquinas a vapor no Brasil, que tendo de sua lavoura não suportará comprar por muito tempo ao estrangeiro, a facilidade de extração nas minas”*, além de fazer um alerta quanto ao fato de que *“se em outra qualquer Província de primeira ordem se encontrasse esse poderosíssimo combustível, em quantidade e qualidade igual ao que possuímos por certo que a muito se estaria desenterrando e teria ella a preferência”*. Sendo assim, apontando, inclusive, para a preocupação com relação a viabilidade de exploração do carvão no Rio Grande do Sul, província com importante papel político e econômico no Império e que poderia vir a atrapalhar os planos e os interesses ligados à extração do mineral em Santa Catarina. Tais fatores demonstravam que Collaço tinha clareza e que fazia cálculos políticos e econômicos.

Posteriormente, esses mesmos dados que foram prospectados pelo engenheiro James Johnson e noticiados por Collaço no ‘O Argos’ também foram publicados no relatório anual apresentado pelo presidente da Província de Santa Catharina, Sr. Francisco Carlos de Araújo Brusque⁷⁹, ao Legislativo, no dia 1 de abril de 1860. No referido relatório, a publicação trazia dados mais consubstanciados e mais bem detalhados acerca dos estudos realizados pelo inglês. No relatório de 1860, com base nas informações do engenheiro, o presidente da província reafirmava a facilidade e a pronta extração do carvão em alguns dos veios prospectados, mas que o único empecilho era a dificuldade de transporte do mineral até o porto mais próximo, assinalando que,

Mas nem a distancia de 6 leguas, que será a maior extenção que medeia entre as minas e o ponto de embarque denominado Guarda, é dificuldade que nos faça recuar diante desta empresa, nem os embaraços que nessa direcção se encontram são de tal ordem que não possam ser superados em nossas circumstancias (SANTA CATHARINA, 1860, p. 35) [Grifo nosso].

Observamos na fala do presidente dirigida ao legislativo, portanto, no âmbito da política provincial, o mesmo entusiasmo esboçado por Luiz Martins Collaço no âmbito da política regional. No caso da narrativa do presidente Araújo Brusque, além agregar expressões

⁷⁹ Francisco Carlos de Araújo Brusque nasceu em 24 de maio de 1822, em Porto Alegre/RS. Bacharelou-se em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo/SP, em 1845. Depois de formado, retornou ao Rio Grande do Sul, onde foi Deputado Provincial (1849-1856) e Deputado Geral, de 1856-1859. Filiado ao Partido Liberal, foi nomeado por Carta Imperial, assumindo a presidência da província catarinense, governando de 21 de outubro de 1859 a 17 de abril de 1861 (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2019).

como “*não devemos, pois, trepidar um só momento diante da grandeza do objecto, receiosos dos embaraços que se nos apresentam*”, também fez uso de conceitos muito presentes naquele momento, como “*progresso*” e “*civilização*”. Ademais, também fora sinalizado que já teriam sido dados alguns passos junto ao governo do Império no sentido de assegurar a continuidade dos trabalhos iniciados nas minas conhecidas. Para ele, a extração do mineral se configurava como uma grande ideia política, econômica e comercial que mudaria “*a face do paiz em todos os detalhes de seu progresso e civilização*” (SANTA CATHARINA, 1860, p. 35).

Outro fato que reputamos relevância para a compreensão da dimensão dos processos em curso na região Sul de Santa Catarina, na virada da metade do século XIX, relacionados às investidas sobre o carvão existente nas cabeceiras do rio Tubarão, foi a publicação de outra correspondência no mesmo jornal. “O Argos”, na edição do dia 27 de fevereiro de 1858, portanto onze dias após a publicação feita por Collaço, fez publicação a pedido e assinado por Manoel J. de Oliveira. Nessa nova edição, o autor fazia menção à publicação feita por Collaço, dando a entender, inclusive, que aquela teria motivado esta. Na ocasião, destacava que trazia informações acerca das minas que lhes foram transmitidas por um amigo, que as julgava de interesse de todos aqueles que nutriam “*sentimentos patrióticos*” e que tal publicização se justificava por tratar de aspectos relacionados a futuros “*melhoramentos*” na província catarinense.

Observamos algumas coincidências entre as duas publicações. A primeira delas está relacionada ao curto espaço de tempo entre a publicação de ambas, ou seja, cinco edições que correspondem a onze dias, apenas. A segunda: as informações trazidas por Manoel J. de Oliveira são atribuídas a um “*estimado amigo*”, pelo qual ele confessa ser “*grato por tantas provas de sympathia*” demonstrada. Essa pessoa não é identificada e Oliveira escreve que teria agido apenas por “*bondade*”. A terceira coincidência diz respeito ao fato de a segunda publicação reforçar e ampliar as informações já trazidas pela primeira; a quarta: está relacionada ao fato de o autor fazer menção ao empenho de Luiz Martins Collaço no acompanhamento dos trabalhos relacionados aos estudos desenvolvidos na região carbonífera. Por fim, a quinta trata da forma como os autores procuraram se colocar, apresentando-se como pessoas bem intencionadas e preocupadas com o desenvolvimento material da província de Santa Catarina, do município da Laguna e, por extensão, da Freguesia do Tubarão.

Quanto à estrutura da publicação de Manoel J. de Oliveira, podemos observar que na primeira parte é apresentada a transcrição da carta enviada pelo “*amigo oculto*” que, conforme indicação do próprio texto, devia ser morador de Laguna ou mesmo da própria Freguesia do Tubarão, enquanto que, na segunda parte, o autor responsável pelo texto

publicado tece suas considerações acerca o tema gerador. A transcrição da carta do “amigo oculto” inicia dizendo que ele não poderia deixar de informa-lo acerca “da exploração havida nas minas de carvão aqui existentes” [grifo nosso], além de apontar para a existência de um imenso depósito de carvão entre o rio Palmeiras e a encosta da serra, em uma área de aproximadamente quatro léguas, reforçando as informações trazidas anteriormente por Luiz Martins Collaço e ressaltando que o engenheiro [James Johnson] havia realizado um cálculo das “4 veias que examinou em um quadro de uma e meia légua, dando cada jarda quadrada uma tonellada, e extrahindo-se cem tonelladas por dia, fornecerão ellas carvão para 4\$ annos”. Oliveira completava sua carta com a indagação: “quanto, pois, não fornecerão as 19, isto suposto em 4 léguas quadradas?”. A combinação da apresentação do volume de carvão estimado em toneladas por James Johnson, seguido da indagação projetando a possibilidade de exploração do mineral no longo prazo, sugere uma preocupação por parte do narrador em projetar para a região Sul catarinense um futuro orientado pela indústria que proporcionaria progresso e desenvolvimento material, e, conseqüentemente, a instalação dos elementos que a ligariam ao mundo civilizado.

De acordo com a carta transcrita na publicação, a única despesa necessária para o empreendimento minerador ficaria a cargo da construção de uma estrada adequada e que servisse para o escoamento do minério. É neste último aspecto que julgamos residir a informação mais importante, justamente por apontar para a viabilidade da construção de uma estrada equipada com trilhos de madeira, aproveitando o próprio terreno composto por vargens que margeavam o rio e a abundancia de árvores que forneceriam as madeiras necessárias para a construção dos trilhos, enquanto não fosse possível a utilização dos de ferro, já sinalizando que os trilhos de madeira teriam um caráter de provisoriedade e que seriam substituídos “quando tudo já estiver adquirido maior força e robustez”. Ainda de acordo com o “plano” traçado pelo “amigo oculto”, os carros/vagonetes seriam carregados com o mineral extraído das minas e dali as cargas seriam tracionadas por bestas que poderiam transportar entre 4 ou 5 toneladas. A carga seguiria até a localidade denominada “Passo do Bago”, onde uma embarcação movida à vapor, devidamente adaptada à profundidade do rio, rebocaria “barcas carregadas de carvão para o porto destinado” (O ARGOS, 1858, p. 2 – 3).

Ao final, utilizando-se de uma construção narrativa poética, o amigo oculto de Manoel J. de Oliveira faz o seguinte registro:

Assim, pois, meu amigo, a **Provincia de Santa Catharina virá a ser um dia o Jardim do Grande Império do Brazil, o município da Laguna um[a] flor mimosa e o Tubarão um botão, cheiroso que mil authophilos previdentes virão**

rodeiar. Já não seremos a esse tempo, mais que uma planta murcha ou consumida dentro d'esse jardim, porém os germens preciosos que brotando na força e no vigor de uma primavera amena, e melhor que a nossa nutrem de dengos d'esse tempo, nos transmitirão parte d'esse aroma vivificante do desabrochar das flores com suave prazer ao desfructar pacíficos, diremos: – **com a vida comprida tudo se alcança, com ella curta de nada se precisa** –” (O ARGOS, 1858, p. 2-3) [Grifo nosso].

Ao construir uma narrativa poética em que estabelece uma comparação entre a efetivação do projeto em curso para a mineração do carvão na região Sul, com um organismo vivo (Jardim, Flor, Botão...), orientado por uma estrutura hierarquizada em que cada membro apresenta uma função distinta, o nosso narrador se colocava ao longe de uma visão ingênua e meramente romanceada. Pelo contrário, o que observamos no período em questão é a recorrência de uma construção narrativa de que Santa Catarina era uma província com grandes potencialidades, embora preterida no contexto do Império, sobretudo do ponto de vista político e econômico, e, principalmente, quando comparada à província de São Pedro do Rio Grande do Sul, que obteve grande destaque com o comércio do gado e seus derivados ao longo dos séculos XVII e XIX. Do mesmo modo, o sentimento nutrido e as narrativas construídas no âmbito da província também reverberavam na direção dos municípios e freguesias com maior ou menor intensidade. Por isso, mesmo que os movimentos internos se articulavam de modo a demonstrar que a província prospectava um futuro associado a ideia de “civilização” e de “progresso”, em que Santa Catarina pudesse figurar com importância econômica, pois dela também derivaria a relevância política. Do mesmo modo, buscava apresentar o carvão mineral como propulsor de uma indústria capaz de gerar riqueza por um longo período. As publicações, naquele contexto, faziam parte de uma estratégia articulada pelos agentes sociais que controlavam a economia e a política da província e de Laguna, de modo a chamar a atenção tanto do governo do Império, quanto de possíveis investidores para uma região coberta por florestas, mas que se apresentava com grandes possibilidades diante do curso civilizatório.⁸⁰

Ao final da publicação, já tendo apresentado a transcrição da carta que lhe fora entregue pelo “amigo oculto”, Manoel J. de Oliveira aproveita do fato de estar “*com a mão na massa, como diz o adágio*” para também apresentar suas consideração acerca do objeto ali tratado, e faz um apelo ao “*patrocínio do Governo Imperial afim de se tornar uma realidade a mineração dos terrenos carboníferos existentes na nossa **bella, porém infeliz** província*”

⁸⁰ Se no século XIX o imaginário do "progresso do carvão mineral" foi o grande "horizonte de expectativa" da mentalidade moderna, no século XX, a realidade da economia/indústria do carvão representou a maior tragédia socioambiental da região sul de Santa Catarina e uma das maiores tragédias do Brasil.

[grifos meus], reafirmando a condição de desamparo da província catarinense em detrimento de outras, em especial, a província do Rio Grande do Sul. Oliveira informa que na província vizinha estaria sendo incorporada uma companhia organizada a partir da corte imperial para a exploração do carvão, renunciando dificuldades para levar a efeito a mineração no Tubarão. A referida companhia teria como concessionários o empresário Barão de Mauá e o político Luiz Alves de Oliveira Bello, além do engenheiro inglês, James Johnson, como um de seus acionistas.⁸¹

Oliveira evidencia e reforça uma preocupação comum, também, aos demais agentes sociais aqui apresentados, com o fato de que alguma pessoa, para atrapalhar o empreendimento da mineração, pudesse convencer o governo do Império, os agentes políticos e os empresários capitalistas em condição de se interessar por tal investimento, de que o caminho que daria vazão ao escoamento do carvão seria impossível de ser realizado ou, de tal monta, que o investimento não compensaria, já que a quantidade e a qualidade do mineral eram inegáveis.

Mas, afinal, quem foi Manoel J. de Oliveira? De acordo com o historiador Walter F. Piazza, e com a “Memória Política de Santa Catarina”, tratava-se de “Manuel José de Oliveira”, popularmente conhecido pelo apelido de “Pendica”. Natural de São Francisco do Sul, dedicou-se às atividades comerciais, militares e políticas. Como advogado provisionado, defendia os direitos de negros forros e nascidos livres, conforme relatos e núncios de jornais da época. Como militar, seguiu carreira até ser reformado Tenente do 8º Batalhão de Infantaria da Vila de São Francisco, em 24 de dezembro de 1852. Já em Desterro, capital da província, atuou como secretário da Irmandade do Senhor Jesus dos Passos e do Hospital Imperial de Caridade, além de ser membro e ministro da “Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência”. Vale ressaltar que “Pendica” era filho de José Luciano de Oliveira, que também era comerciante e militar, e que foi Deputado na Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina entre os anos de 1848 e 1849. Ainda sobre sua genealogia, era irmão de Emídio Silveira de Miranda e Oliveira, que também ocupou uma vaga de Deputado na

⁸¹ Os concessionários mencionados por Manoel J. de Oliveira eram, respectivamente: Irineu Evangelista de Sousa um comerciante, armador, industrial e banqueiro com grande participação no processo de industrialização do Brasil durante o Império, recebendo os títulos nobiliárquicos de barão e depois de Visconde de Mauá. Luís Alves Leite de Oliveira Belo, era natural de Porto Alegre, graduou-se em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1841. Seguiu a carreira de magistrado, começando como promotor público. Em 1846 foi nomeado juiz de direito e se aposentou em 1858, como desembargador. Como político, vinculado ao Partido Conservador, foi eleito deputado à assembleia provincial do Rio Grande do Sul em 1845. Ocupou o cargo de presidente da província do Rio Grande do Sul em duas ocasiões, de 15 de outubro de 1851 a 2 de dezembro de 1852 e de 1 de julho a 17 de setembro de 1855. Também foi presidente da província do Rio de Janeiro, de 21 de setembro de 1861 a 14 de fevereiro de 1863.

mesma casa legislativa entre os anos de 1876 e 1877, sendo, portanto, oriundo de uma família muito ligada ao comércio e às atividades públicas como as militares e políticas. Manuel José de Oliveira, responsável pela publicação da correspondência que analisamos acima, foi Vereador e Deputado em Desterro, muitas vezes desempenhando os dois cargos simultaneamente, chegando a presidir o parlamento local⁸².

Diante do exposto e das “coincidências” em torno das publicações, como o curto espaço de tempo entre ambas; a existência de um amigo que, embora não tivesse se identificado, teria agido por mera “bondade”; o caráter de complementação e ampliação da primeira publicação pela segunda; o fato de o autor da segunda correspondência ter mencionado o empenho de Luiz Martins Collaço quanto aos estudos desenvolvidos na região carbonífera; pelo formato da construção narrativa comum aos diferentes agentes políticos que procuravam se mostrar bem intencionados e preocupados com o desenvolvimento material da província de Santa Catarina e, em especial, da região carbonífera do município da Laguna. Desse modo, embora não tenhamos conseguido comprovar uma ligação mais direta entre o político da Vila do Tubarão, Luiz Martins Collaço, o político de Desterro, Manoel J. de Oliveira e o tal “amigo oculto”, podemos sugerir que as publicações pudessem ter sido resultado de uma articulação que demonstrasse ressonância quanto ao objeto apresentado por ambos. Da mesma forma, podemos supor que o “amigo oculto” pudesse ser fictício ou, até mesmo, o próprio Luiz Martins Collaço, chefe político da região do Tubarão, interessado na exploração do carvão e, conseqüentemente, na valorização daquelas terras, articulando-se politicamente e produzindo narrativas que afirmassem as potencialidades da região e o seu processo de ocupação.

⁸² De acordo com a Memória Política de Santa Catarina (2020), Manoel José de Oliveira foi Deputado na Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina por doze mandatos, nas seguintes Legislaturas: 8ª Legislatura (1850-1851), escolhido 2º Secretário da Mesa Diretora para o biênio; 10ª Legislatura (1854-1855), tomou posse como suplente convocado; 13ª Legislatura (1860-1861), assumiu como 1º Secretário da Mesa, em 1860, e suplente de Secretário em 1861; 14ª Legislatura (1862-1863), novamente 1º Secretário; 15ª Legislatura (1864-1865), era suplente e foi convocado; 16ª Legislatura (1866-1867); 18ª Legislatura (1870-1871), eleito Vice-Presidente da Assembleia para o biênio; 19ª Legislatura (1872-1873); 21ª Legislatura (1876-1877), assumiu a Presidência da Casa no biênio; 22ª Legislatura (1878-1879); 25ª Legislatura (1884-1885); e 26ª Legislatura (1886-1887). Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/670-Manuel_Jose_de_Oliveira_Pendica - Acesso em 02 de maio de 2020.

3.2 “PROGRESSO” E “CIVILIZAÇÃO” NAS NARRATIVAS E PROJEÇÕES DE UM VIAJANTE EUROPEU

Como já vimos, o século XIX foi marcado pela transferência da Família Real e significativa parcela da corte portuguesa para o Brasil, o que teve como consequência a abertura dos portos a outras nações que até aquele momento se viam impedidas de aportarem no litoral brasileiro por determinação do pacto colonial. Essa medida, tomada a partir de 1808, fez aumentar significativamente o volume de estrangeiros que passaram a frequentar o Brasil e que aportaram em Santa Catarina, realizando incursões pelas cidades litorâneas e também pelo interior, onde as viagens assumiam notadamente um caráter de aventura e de desbravamento, cruzando rios e matas fechadas, além da “ameaça” da presença de indígenas “selvagens”.

Esses viajantes, em sua maioria, eram pessoas consideradas cultas para os padrões europeus da época (médicos, religiosos, naturalistas, artistas, etc) e viajavam movidos por interesses diversos que iam desde as atividades de caráter comercial até aquelas destinadas exclusivamente à exploração científica. Alguns desses viajantes que passaram por Santa Catarina, no século XIX, também produziram importantes narrativas, que buscavam, de certa forma, interpretar os lugares, as pessoas e os seus modos de organização, sempre tomando como referência o modelo de sociedade e de desenvolvimento europeus.

Em seu texto “Viajando com Robert Avé-Lallemant”, a historiadora Silvana Rossetti Faleiro (2012, p. 23) aponta para o fato de que esses viajantes traziam consigo o que ela chama de “arsenal valorativo” dos grupos dominantes europeus à época: homem branco, com formação universitária. Outrossim, Faleiro enfatiza que esses mesmos homens estavam “imbuídos de conceitos e convicções etno e eurocêntricas, empenhados com seu tempo e lugar no mundo (...)”. A autora ainda afirma que os viajantes observavam e inferiam do lugar de onde estavam “umbilicalmente ligados” e que, portanto, suas interpretações transformadas em narrativas estavam, invariavelmente, impregnadas de “(pré) conceitos inerentes ao seu tempo, espaço e formação”.⁸³ Nesse sentido, os seus juízos e valores estavam forte e intimamente ligados às suas experiências de vida e aos ideais de mundo e de sociedade.

Entre os viajantes que aportaram e circularam pelo litoral e pelo interior de Santa Catarina, no século XIX, encontra-se o médico alemão Robert Avé-Lallemant, que produziu

⁸³ A construção narrativa da historiadora está centrada na figura do viajante Robert Avé-Lallemant, enquanto nós nos utilizamos da referência de modo a categorizar os viajantes de modo geral. Portanto, ela o fez no singular e nós optamos por utilizá-lo no plural.

um relato de viagem publicado na forma de livro, em 1859, na Alemanha. Filho de professores de música, Robert Christian Barthold Avé-Lallemant era natural de Lübeck, no norte da Alemanha. Iniciou o curso de Medicina em Berlim e o concluiu em Heidelberg. Avé-Lallemant fez doutorado em Medicina logo em seguida pela universidade de Kiel. Em 1836, aos 24 anos de idade, veio morar na cidade do Rio de Janeiro, onde exerceu o ofício de médico, chegando a ocupar a direção de uma casa de saúde que tratava de pessoas que haviam contraído a febre amarela. Avé-Lallemant também integrou o Conselho de Saúde do Império brasileiro.

O médico permaneceu no Brasil até o ano de 1855, quando decidiu retornar para a Alemanha com sua esposa e os três filhos do casal,⁸⁴ pois seu cônjuge não havia conseguido se adaptar ao clima tropical. De volta a Lübeck, Avé-Lallemant teve contato com o geógrafo, naturalista e explorador prussiano, Alexander von Humboldt, que o convidou para integrar a expedição da fragata “Novara”, pertencente à Marinha de Guerra Austro-húngara. A “Expedição Novara”, como ficou conhecida, foi realizada entre os anos de 1857 e 1859, com passagem pelo Brasil, e conquistou notoriedade por ser uma viagem de circum-navegação que resultou em publicações em diversas línguas de seus relatórios científicos de viagem. Avé-Lallemant acabou se alistando como médico da expedição e partiu em viagem para a América do Sul, mas resolveu abandonar a jornada e desembarcou no Rio de Janeiro, iniciando logo em seguida suas expedições de exploração científicas pelo interior do Brasil, que tiveram duração de aproximadamente dois anos e contaram com o apoio pessoal do Imperador D. Pedro II.

Depois de ter realizado suas expedições científicas ao interior do Brasil e de ter atuado e ajudado a influenciar o sistema de saúde brasileiro em formação, após dois anos, o médico viajante retornou (1859) para a Alemanha, onde continuou atuando profissionalmente na medicina e publicou alguns livros, entre eles o que estamos utilizando como fonte nesta pesquisa: *Reise durch Süd-Brasilien im Jahre 1858 (Viagem pelo sul do Brasil em 1858)*⁸⁵.

⁸⁴ Robert Avé-Lallemant foi casado três vezes. A primeira delas, em 1841, no Rio de Janeiro, com Meta, filha de Moses Löwe, com quem teve três filhos. Tornando-se viúvo em 1855, contraiu matrimônio em 1856, na Alemanha, com Ida Louise, irmã de sua primeira esposa e com quem teve dois filhos. Tornando-se novamente viúvo em 1871, casou-se no ano seguinte com Adamine Ulrike von Rosen, aos 59 anos de idade.

⁸⁵ Estamos fazendo uso da primeira edição brasileira feita pelo Instituto Nacional do Livro, vinculado ao Ministério da Educação e Cultura, no Rio de Janeiro em 1953, cuja tradução foi realizada a partir do original em alemão por Teodoro Cabral, tradutor da Seção de Publicações do referido Instituto.

Em uma viagem de exploração que partiu de São José da Terra Firme⁸⁶ – passando por Laguna e dali subindo o Rio Tubarão em direção às minas de carvão, chegando à Colônia de São Pedro de Alcântara, na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul –, Robert Avé-Lallemant destacava as boas características da região, na maioria das vezes em descompasso com a falta da infraestrutura necessária ao seu desenvolvimento, característica da vida citadina nas urbes europeias.

Ao reproduzir parte da obra “Viagem pelo sul do Brasil em 1858”, no livro “Laguna antes de 1880: documentário”, João Leonir Dall’Alba sustentava sua decisão alegando que se tratava de uma obra rara, cujas páginas tinham o poder de transportar os leitores “a um mundo encantado” de florestas que cederam espaço para cidades e de um lugar em que “o medo do bugre” cedeu espaço para a “civilização”. De acordo com Dall’Alba, o viajante franco-alemão “nos deixou a mais antiga página descritiva da hinterlândia lagunense” (DALL’ALBA, 1979, pp. 137 – 138) já que o território compreendido por Laguna se estendia até o rio Mampituba ao sul e as escostas da Serra Geral à Oeste.

Assim, Avé-Lallemant descreveu Laguna quando de sua estada naquele município por um curto espaço de tempo: apenas dois dias.

Numa grande praça verde, a igreja bonita e limpa, de agradável aspecto. Pertinho, um teatro inacabado; numa eminência, no extremo da pequena cidade, eleva-se para o céu uma igreja meio construída; são edifícios de arquitetura indeterminada, que desgostam a qualquer entediado. As ruas, estreitas, não são calçadas. No fim desta longa língua de terra não há carruagens, nem terreno onde viajar de carro, nem arredores. Em volta, o mar e a laguna; do lado desta o dorso da montanha, a que se encadeia intimamente o mar das dunas, de modo que só com dificuldade se vê uma entrada para a cidade e admiramo-nos como é que chegamos por terra a Laguna. **A Rua da Praia causa melhor impressão; embora não haja aqui especial vivacidade, sempre se vê algum movimento.** Vêem-se pequenas embarcações ancoradas; em construção uma bonita e grande escuna de belas proporções (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 35 – 36) [Grifo nosso].

De acordo com a percepção de Avé-Lallemant, em meados de 1858, o município de Laguna não apresentava “grandeza arquitetônica”, descrevendo-a como uma pequena cidade cujos edifícios, alguns deles inacabados, não apresentavam traços arquitetônicos muito bem definidos. Mas o que mais chamou a atenção do viajante europeu foi o fato de Laguna conformar ruas muito estreitas e sem o devido calçamento, além do fato de não haver circulação de carruagens tampouco estrutura mínima e necessária nos terrenos para a implantação de tal serviço de transportes e locomoção. Do mesmo modo, embora

⁸⁶ A viagem de Robert Avé-Lallemant pela província de Santa Catarina, teve início com sua chegada em Desterro no dia 25 de maio de 1858, vindo da província de São Pedro do Rio Grande do Sul.

reconhecesse que a Rua da Praia lhe causasse melhor impressão, fez questão de registrar que, ainda que houvesse ali algum movimento em decorrência do comércio realizado em torno do porto, em nada se comparava à “vivacidade” dos centros urbanos com maior densidade populacional e força econômica.

Observamos que as percepções narradas por Avé-Lallemant, muito se assemelhavam aquelas registradas pelo naturalista Auguste de Saint-Hillaire no ano de 1820. Mesmo depois de quase quatro décadas, Avé-Lallemant realça o contraste entre a magnitude e imponência da natureza em oposição à precariedade da “civilização”, ao descrever o núcleo urbano de Laguna a partir de suas edificações inacabadas e sua arquitetura indefinida que, de acordo com ele, “desgostam a qualquer entediado”.

Por outro lado, Avé-Lallemant produziu um importante relato sobre a região de Laguna e aspectos ligados à sua organização urbana e produção econômica. De acordo com ele, os dois principais elementos da economia local estavam ligados às atividades comerciais e à pesca, mas destaca os empecilhos diante dos problemas que enfrentavam com o escoamento dos produtos para outras províncias como a do Rio Grande do Sul, em decorrência das dificuldades impostas pelas precárias condições da Barra Sul, que permitia apenas o acesso de pequenas embarcações no porto, embora ali fosse mais favorável que o próprio porto de Rio Grande.

Ao mesmo tempo, o viajante fazia um exercício de projeção das possibilidades que dotariam Laguna e o seu porto com estruturas e alternativas necessárias e adequadas para dali possibilitar a saída ou a entrada de embarcações maiores e assim dinamizar suas atividades econômicas. De acordo com ele, bastaria um breve olhar para perceber que “se poderia fazer de Laguna um belo porto”, por onde seria possível estabelecer uma linha de transportes e comunicações por terra e por meio das lagoas ao longo do percurso entre as duas províncias do extremo sul do Brasil, como forma de se evitar a perigosa e instável barra de Rio Grande. Em suas elocubrações, Avé-Lallemant sugere ainda que em dias de tempo ruim as grandes embarcações que não conseguissem entrar e ancorar no porto poderiam, com certa facilidade, procurar refúgio em alguma das baías de Desterro até o momento apropriado para entrarem em Laguna. Tal logística não se poderia imaginar no porto de Rio Grande, justamente por não haver refúgio algum nas proximidades daquela barra.

Ainda de acordo com os registros do médico viajante,

(...) Seriam muito úteis um bom serviço de pilotagem, um rebocador vapor e a devida sinalização do canal. **Antes de tudo, porém, deve ser instalada uma linha de navegação a vapor entre Laguna Destêrro.** A viagem far-se-ia em oito a dez

horas e daria a Laguna regular tráfego humano. **E se fôsse feita a estrada em Tubarão, sôbre a serra, para Lages, seria atraída ao alcance da civilização uma bela faixa de terra** (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 36) [Grifo nosso].

Nos relatos de sua passagem por Laguna, Avé-Lallemant aponta para a necessidade de que o município e o porto recebessem equipamentos e serviços que prodizissem um aumento no fluxo de pessoas, de mercadorias e, conseqüentemente, de negócios. Nessa perspectiva, visava encurtar distâncias e acelerar o tempo, como era próprio da atmosfera produzida pela ideia de modernidade que apontava para cenários possíveis de desenvolvimento, progresso e civilização, tendo sempre a Europa e os grandes centros urbanos como referência. Deriva daí, a sugestão da criação de uma linha regular de navegação a vapor entre Laguna e a capital da província, que proporcionaria para Laguna, também, certa regularidade na circulação de pessoas.

Por outro lado, podemos inferir que os conteúdos de tais relatos tivessem sido resultado de conversas que o próprio viajante teria travado com as pessoas do lugar, especialmente lideranças políticas, servidores públicos, comerciantes e armadores, ou seja, pessoas que detinham certo grau de poder e, portanto, influentes nos lugares em que o viajante teria passado. Talvez, isso explique o fato dele ter mencionado a importância da construção de uma estrada que, partindo de Tubarão, seguisse em direção à serra até o município de Lages, argumentando que tal empreendimento atrairia para aquela “bela faixa de terra” a tão desejada civilização. Cabe destacar que a faixa de terra a que ele se referia era a que se estendia do litoral até as encostas da Serra Geral, coberta pelas florestas da Mata Atlântica e cortadas por importantes rios como o Tubarão, cujas cabeceiras havia jazidas de carvão mineral, combustível indispensável ao funcionamento das máquinas movidas a vapor, como os rebocadores e demais embarcações sugeridas por ele.

Ainda sobre Laguna e região, Avé-Lallemant observou que a parte continental da Laguna apresentava uma vista apreciável e que era naquele entorno que se produziam os viveres agrícolas, como “farinha de mandioca, diferentes espécies de feijão e milho”, cujas exportações, abasteciam com “considerável quantidade e vendidas a bons preços”. Não somente para Laguna, mas também para outras províncias como a do Rio de Janeiro, capital do Império. Fazendo relação com os melhoramentos materiais, Avé-Lallemant sugere que “Laguna, muito afastada, lugar destinado a decair, teria ante si importante futuro, se aqui penetrasse vigoroso espírito de iniciativa e aproveitasse os muitos elementos que em grande massa oferece a natureza”, reforçando uma narrativa que projetava um futuro de desenvolvimento e de progresso que conduziria Laguna e a região sul da província, em

direção à civilização. Aquele ambiente tornava recorrentes as construções narrativas que se alicerçavam em discursos que giravam em torno de, entre outras coisas, a necessidade da abertura de estradas que ligassem o interior da província de Santa Catarina ao litoral, como forma de facilitar a circulação de pessoas e o escoamento de produtos, bem como a instalação de linhas de navegação entre Laguna e Desterro. Esses deveriam ser elementos fundamentais para o projeto de integração da região à economia nacional por meio do comércio com os centros urbanos de maior densidade populacional e dinamismo econômico, como São Paulo, Rio de Janeiro e a própria Desterro, bem como com o mercado internacional, dada a proximidade de Laguna com a região do Prata.

Notemos que ele utiliza o conceito de “civilização”, expressão recorrente no século XIX e que aponta para o arquétipo de desenvolvimento com base nos modelos europeus, encharcados pelos valores e pelos preceitos modernos da Revolução Industrial.⁸⁷ Aliás, o século XIX se impôs com a modernidade, estabelecendo novas formas de relação com o “tempo”, diante do processo de aceleração e de modernização dos transportes que passaram a encurtar distâncias e a ultrapassar barreiras por meio dos novos equipamentos tecnológicos representados pelos navios e trens movidos a vapor mediante a queima de carvão mineral. Desse modo, Avé-Lallemant faz projeções para a região que, com os recursos modernos necessários (entre eles, estradas de rodagem), faria com que aquela área inóspita e selvagem despertasse o interesse por sua ocupação e exploração, nos moldes e parâmetros do que ele considerava “civilizado”; e nos parece que em nada se enquadrava as florestas, os povos originários e uma agricultura de subsistência.

Partindo de Laguna em 5 de junho, o viajante chegou à embocadura do rio Tubarão já no fim da tarde daquele mesmo dia, onde se deparou com “*bonitas plantações*” e ficou impressionado com o grande cultivo de laranjeiras: “*não me recordo de ter visto tantas quanto em Tubarão. As árvores plantadas bem juntas umas das outras estabelecem os limites entre as fazendas e, carregadas de frutos, formam uma bela vista*”. Na ocasião, portando uma carta de recomendação do próprio presidente da província, o Dr. João José Coutinho, Robert

⁸⁷ De um modo geral, o que chamamos de Revolução industrial tem suas bases na Revolução Comercial desencadeada na Europa entre os séculos XV e XVIII, cuja expansão do comércio internacional possibilitou o posterior financiamento do “progresso” técnico e o desenvolvimento de indústrias a partir da segunda metade do século XVIII. Além de todos os processos gerados pela substituição dos métodos de produção artesanal pela produção por meio das máquinas, destacamos a substituição dos biocombustíveis até então utilizados para a geração de energia, pelo carvão mineral, encontrado na região onde desenvolvemos nossa pesquisa. Por outro lado, alguns pesquisadores da história econômica do século XX defendem a tese de que essas mudanças econômicas e sociais ocorreram de forma lenta e gradual a partir da Revolução Comercial do século XV e, portanto, não caracterizam, necessariamente, uma “Revolução”. Sobre a Revolução Industrial, ver: John Harold Clapham, Nicholas Francis Robert Crafts, Thomas Southcliffe Ashton e Eric John Ernest Hobsbawm.

Avé-Lallemant foi recepcionado pelo influente chefe político, o Capitão Luís Martins Collaço.⁸⁸ Aliás, o viajante fez questão de destacar em suas narrativas que, desde Laguna tinha se proposto a “*repousar um dia em Piedade*”,⁸⁹ pois em sua passagem por Porto Alegre haviam lhe “falado do encanto da paisagem” do vale do rio Tubarão. Escreveu ainda que foram as informações acerca do rio Tubarão a força motivadora que o impulsionaram a viajar pela província catarinense antes mesmo de ter deixado o Rio Grande do Sul (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 38 - 39).

Aparentemente as informações que lhes foram fornecidas ainda do Rio Grande do Sul, puderam ser confirmadas in loco pelo próprio médico viajante. Na manhã do dia 6 de junho, ele e seu anfitrião saíram em um passeio a cavalo “Tubarão acima, ao longo de bonitas plantações, algumas das quais ornadas com belas casas” donde pode, mais uma vez, observar as atividades agrícolas do lugar, com suas plantações de laranja, de mandioca e de milho. Embora não tenha deixado de mencionar que se tratava de um espaço, onde havia muita terra disponível e muito mato por ser aproveitado, um lugar em que “o estado natural ainda se vê em toda parte!”. O viajante demonstrava estar impressionado com a paisagem e com as possibilidades do lugar, tecendo uma descrição minuciosa da configuração geográfica, com seus rios, florestas, planícies, serras e desfiladeiros que, combinadas com “animadas plantações, formavam a maravilhosa paisagem”, compondo o cenário assim descrito por ele,

De fato, a grandiosidade da região muito excedeu minha expectativa. Ao amanhecer do dia seguinte (6 de junho) subi a uma pequena elevação atrás da igreja. Envôlta em denso nevoeiro, via-se em baixo a planície como um mar de espuma; **difícil de imaginar quadro mais fiel de uma paisagem nórdica no inverno, mergulhada em profunda camada de neve.** Sem dúvida, alguns altos, cobertos de bananeiras, formavam raro contraste com essa neve ondulante; através do nevoeiro brilhavam também milhares de laranjas douradas e a bela folhagem dos cafezais carregados de frutos maduros. Em agudo contraste com a massa branca da planície, sobressaíam colinas, altas palmeiras e magníficas serras próximas e distantes **e completavam o raro panorama do Sul um nevado solo nórdico.** Um vento ligeiro desfaz os vapores e apareceu sobre a bela paisagem um pleno dia de verão ou melhor uma manhã de outono.⁹⁰ (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 39) [Grifo nosso].

⁸⁸ Luís Martins Collaço (Coronel Collaço) foi coronel da Guarda Nacional, juiz de paz da comarca de Tubarão, comendador da Imperial Ordem da Rosa, procurador do mordomo de Sua Alteza Real e Imperial Princesa Isabel e influente político na região Sul do estado de Santa Catarina. Foi procurador da Princesa Isabel e seu "augusto esposo" Gastão de Orléans, Conde d'Eu, em 1875, por ocasião da determinação e medições iniciais do patrimônio dotal no sul de Santa Catarina.

⁸⁹ Refere-se à Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do rio Tubarão.

⁹⁰ A comparação das regiões e paisagens brasileiras com outras existentes na Europa também é uma constante nos relatos dos viajantes do século XIX. Nesse caso, Robert Avé-Lallemant faz referência a uma determinada “paisagem nórdica”, que compreende uma região da Europa setentrional e do Atlântico Norte, que abrange a Dinamarca, a Finlândia, a Islândia, a Noruega e a Suécia, além das Ilhas Faroé e Groenlândia.

O viajante deslumbrou-se com a bela e vigorosa paisagem que, em seus relatos, recebe um toque quase idílico, ao mesmo tempo em que parece “profetizar” a ocupação de áreas daquela região com a formação de colônias, o que, de fato, veio a se concretizar nas décadas seguintes daquele século. Tal “profecia” levava em consideração a presença de rios navegáveis, como o Capivari e o próprio Tubarão que, de acordo com a descrição de Avé-Lallemant, “corria em graciosas curvas, como artéria de vida alegre e próspera”. O médico ainda salienta que naquele vasto vale havia muita terra disponível que “daria magnífico solo para uma colônia, que teria no rio uma adequada via de exportação”. Importante perceber que, ao mesmo tempo em que elogia a exuberância e as potencialidades da natureza preservada, também o faz em relação à natureza transformada pelas atividades agrícolas da região, enfatizando a existência de belas plantações e de belas casas, contrastando com a percepção que teve da área urbana de Laguna.

Continuava ele em suas projeções de futuro para a região do vale do rio Tubarão:

Que bela vista oferecerá esta magnífica região do Tubarão cem ou duzentos anos mais tarde, quando a cultura realizar aqui a sua grande obra de reforma e naquela esplêndida planície, naquelas serras pitorescas, até nos últimos desfiladeiros, o esforço humano tiver engastado um monumento no outro sob a forma de aldeias, quintas, sítios e fábricas! Estas, aliás, devia eu referir em primeiro lugar, pois, além do próprio rio, a Natureza forneceu a Tubarão o mais poderoso agente que fomenta a indústria humana – o carvão de pedra! (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 41)

A passagem de Avé-Lallemant por Desterro, Laguna e, principalmente, pela Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Tubarão, colocou-o em contato com pessoas que certamente informaram com detalhes da existência e movimentações em torno das minas de carvão mineral da região. Portanto, observamos que em certa medida o viajante reproduz as informações contidas nas correspondências publicadas poucos meses antes, no jornal “O Argos”, de Desterro, por Luiz Martins Collaço e Manoel J. de Oliverira, respectivamente. Além disso, Avé-Lallemant demonstrava trazer consigo informações adicionais obtidas durante a viagem que realizara anteriormente à Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, onde também foram descobertas jazidas de carvão na região de São Jerônimo. Sendo assim, evidenciou-se que embora se tratassem de regiões pouco habitadas e desenvolvidas no seu aspecto econômico, descortinaram um mineral muito ambicionado no século XIX. Evidentemente, as notícias foram espalhadas com relativa velocidade.

Vi em poder do Capitão Colaço algumas amostras, nas quais se reconhece excelente carvão. O mineiro de carvão de São Jerônimo, Mr. Johnson, lá estivera precisamente ao tempo de minha chegada a Piedade e havia remetido para o Rio de

Janeiro algumas toneladas de carvão, que ele considerava de excelente qualidade. **Pode-se compara-lo, sem exagero, com bom carvão inglês, sendo impossível deixar de reconhecer a sua grande significação** (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 41) [Grifo nosso].

Em suas anotações, Avé-Lallemant escreveu sobre a descoberta das jazidas de carvão, informando aos seus futuros leitores a quantidade, espessura e facilidade para a extração do mineral, reforçando a ideia de que o viajante tinha se abastecido com informações detalhadas sobre as pesquisas passadas e as que estavam em curso nas jazidas do Passa-Dois. Um exemplo disso está na menção que fez em seus escritos ao “francês Carré”, denominado por ele como “um anfíbio de padre e engenheiro”, que tinha sido incumbido de realizar os trabalhos nas minas de carvão do Tubarão a serviço de “um senhor Ferreira”. Fora descrito, inclusive, o assassinato do padre engenheiro, tal qual a publicação de Luiz Martins Collaço, na edição n.º 249 do jornal “O Argos”.⁹¹ Outrossim, Avé-Lallemant fez referência também ao engenheiro belga, Charles Van Lède⁹² que desenvolveu pesquisas na mesma região no início da década de 1840, deixando importantes registros sobre o carvão e a própria região (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 42).

Se, por um lado, Robert Avé-Lallemant fez questão de ressaltar, por diversas vezes, que a presença do carvão teria sido o grande motivador para que ele traçasse o seu itinerário “para subir aquela íngreme serra”, por outro, também fez questão de destacar algumas vezes que a região do Tubarão e do Capivari tinha “um belo futuro diante de si”, mas que, com exceção da “magnífica Natureza, tudo deixa bastante a desejar”, apontando que a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Tubarão possuía, naquele ano, “sete mil habitantes, mas os homens vivem tão dispersos, separados por muitas milhas, que lhes escapa uma multidão de recursos necessários ao progresso da sociedade humana”. De acordo com ele, naquela ocasião havia em Laguna apenas um cirurgião e um homeopata que prestavam serviços ambulantes,⁹³ e que, na Freguesia de Piedade, nem isso existia. Avé-Lallemant lembra que naquela época a região havia sido acometida por um surto de bexigas (varíola) e

⁹¹ Carré é o mesmo que Henriques Cuarré, citado por Luiz Martins Collaço, da mesma forma que Senhor Ferreira corresponde ao Dr. José Rodrigues Ferreira da Corte, empresário que teria desistido de explorar as minas de carvão no Passa-Dois em decorrência dos maus resultados obtidos pelo padre-engenheiro.

⁹² O engenheiro e pesquisador Charles Maximiliano Luiz Van Lède fundou, em 1844, uma colônia belga no vale do Itajaí, atual município de Ilhota. Foi autor da obra “De La Colonization au Brésil: Memoire, historique, Descriptif, statistique et commerciale” publicado em Bruxelas, em 1843. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/518680>

⁹³ Sobre os dois profissionais itinerantes de Laguna, Avé-Lallemant teceu, com ironia, o seguinte comentário: “Ali são utilizados os serviços de um cirurgião e de um homeopata ambulante. Em Piedade infelizmente não se tem o primeiro e graças a Deus não se tem o último” (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 42).

que não houve nenhum socorro com a disponibilização de vacinas.⁹⁴ Também destacou a importância da instrução escolar e da fé religiosa (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 42).

Para um pai de família como o amável senhor Colaço, com muitos filhos, surgem cuidados, oriundos das próprias condições da Natureza primitiva. Além da administração de suas fazendas, tem de dirigir os trabalhos da estrada na serra e – a necessidade a tudo obriga – de ocupar-se de medicina popular e de educar os filhos, tanto quanto é possível. Além disso, ainda é o chefe da guarda nacional na freguesia, o que também toma tempo: em resumo, tem deveres muito sérios. E por isso tanto mais grato lhe sou pela sua atenciosa e abnegada conduta para comigo. (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 42 -43).

Diante das considerações acerca das necessidades regionais, o médico viajante, mais uma vez, apresenta o próprio anfitrião como exemplo; ao mesmo tempo em que tece elogios a ele, que, na ocasião, era o chefe da Guarda Nacional na Freguesia de Piedade, mas que atuava sempre com forte viés político, como foi possível observar em sua atuação diante da exploração do carvão na região.

Dando sequência à viagem, Avé-Lallemant partiu em direção à serra, seguindo o rio Tubarão no dia 7 de junho, demonstrando certa ansiedade por conhecer as jazidas carboníferas de perto. Dua horas de viagem e chegaram ao lugar denominado Guarda, onde se depararam com grandes plantações e com as nascentes de águas termais. De acordo com suas anotações, as terras pertenciam a um Major,⁹⁵ de cujas terras brotava uma água com “um leve gosto alcalino”, mas que necessitaria de uma análise mais criteriosa para se conhecer seus componentes químicos e seus efeitos curativos. O Major teria contado a ele que muitas pessoas portadoras de reumatismo crônico costumavam se banhar naquela fonte e que algumas delas se restabeleceram por total. (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 44).

Pertinho dela surge outra dentre as ervas de pequeno vale, apenas tépida e com decisivo sabor salínico. Esta fonte tem efeito purgativo e, até que se obtenha análise exata dela, pode ser utilizada como água amarga laxativa. Naturalmente, preparado apenas para uma difícil viagem a cavalo na serra, não podia observar e pesquisar a fonte atentamente, mas pedi ao Major que me mandasse mais tarde uma porção da água para o Rio, onde procuraria obter uma análise. Não posso dizer com certeza se

⁹⁴ Avé-Lallemant destacou que o cirurgião “ambulante” de Laguna era o único profissional capaz de elaborar planos e propostas capazes de minimizar os males causados pela varíola, e, na condição de médico, fez a seguinte crítica: “São graves inconvenientes, em que se deve pensar seriamente: muito mais sérios que a construção de tetos, etc., em que se pensa, para deixa-los em via de construção” (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 42).

⁹⁵ Provavelmente, refere-se ao Major João Antunes Teixeira, um político influente na região do Vale do Rio Tubarão no século XIX. O Major, que também era um rico proprietário de terras e de escravos, era constantemente mencionado em documentos da época, e também foi citado em entrevista concedida por D. Leopoldina Antunes Dalssaso (Dona Pudica), sua neta, ao pesquisador João Leonir Dall’Alba em 1969 quando tinha 90 anos de idade (DALL’ALBA, 2003, p. 157).

uma bela casa que o Major mandou construir no seu terreno estava ligada a fins curativos (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 44) [Grifo nosso].

Nesse caso, interessa-nos a curiosidade do médico, mas, sobretudo, as informações que ele apresenta acerca da existência de propriedades produtivas localizadas no interior, em direção das encostas da Serra, indicando um processo de ocupação já em curso. Notamos que, desde sua chegada em Piedade, o viajante procurou descrever os aspectos geográficos da região e as propriedades agrícolas, destacando a beleza das residências e a pujança das plantações. Havia, segundo ele, propriedades e moradores nas duas margens do rio Tubarão, mas que, na localidade de Raposa – hoje Pindotiba –, havia o sítio do Sr. Vieira, onde pernottaram naquela noite. Segundo Avé-Lallemant, aquele pequeno sítio era “o último do mundo civilizado na margem oriental da serra”. Na noite em que passaram em companhia do Sr. Vieira ouviram histórias sobre “incidentes de viagem”, em que feras selvagens atacavam os animais de carga ou mesmo sobre os riscos de queda nos desfiladeiros serra acima. Mas o que nos chama a atenção nas anotações do viajante é a orientação do Sr. Vieira para que não temessem, ou temessem menos, a presença dos “bugres, os selvagens”. De acordo com o Sr. Vieira, não fazia muito tempo que os índios tinham “chegado até Raposa, roubando gado” e saqueando as plantações mais distantes. No entanto, os indígenas não costumavam atacar “viajantes isolados”, o que era “inteiramente averiguado”, segundo ele (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 44 - 45).

No dia seguinte, 08 de junho, seguiram viagem, deixando para trás “os últimos vestígios de civilização”. Indo em direção ao lugar de nome Roda das Palmeiras, encontraram uma choça de palha onde descansaram por um tempo, e, quando caiu a noite, já estavam em Barro Branco, lugar em que encontraram um rancho, cujo teto era coberto com folhas de palmeiras. Esse lugar, descrito por Avé-Lallemant como “um lugar aberto, cercado de rude floresta por todos os lados, em terreno inclinado”, foi o acampamento do engenheiro inglês James Johnson e sua equipe de trabalho, quando estiveram na região pesquisando o carvão mineral e colhendo amostras para análise (AVÉ-LALLEMANT, 1858, pp. 46 - 47).

O viajante observa o lugar e conclui que “toda a região parece ser carbonífera”, mas que, no entanto,

Por ora não se pode utilizar essa riqueza carbonífera. Ainda que a extração seja muito fácil, o transporte, com os caminhos existentes, é absolutamente impossível. Se algum dia uma estrada de ferro subir o vale do Tubarão, anexando-se a uma boa estrada serrana que ligue a parte superior da Província de Santa Catarina com os distritos abaixo da serra (coisa reservada ao futuro), só nesse caso, poderiam ser

exploradas as ricas jazidas carboníferas de Tubarão. (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 47 - 48) [Grifo nosso].

Mais uma vez, e em consonância com as narrativas já observadas nos discursos dos políticos da Província e por parte dos agentes regionais, como o próprio Luiz Martins Collaço, Avé-Lallemant aponta para as dificuldades de exploração imediata do carvão mineral em decorrência da falta de uma via de transporte adequada, fazendo uma projeção de futuro ao sinalizar a importância de se construir uma estrada de ferro que pudesse fazer a ligação, a partir das minas, com uma estrada de [rodagem] até Lages que asseguraria o fluxo de pessoas e de comércio, além de viabilizar a extração e o escoamento do carvão e, com isso, atrair a “civilização”.

Observou a existência, na margem esquerda do rio, de “uma bela campina com um rancho decadente e algumas laranjeiras que se tornaram silvestres”. Tratava-se da casa que abrigou Carré, o padre “engenheiro”. O rancho abandonado servia, por ora, aos tropeiros que a ocupavam para pernoitar durante as viagens que faziam entre a Serra e o Litoral, transportando gado e mercadorias no lombo de suas mulas. Provavelmente, referia-se à margem do rio Passa-Dois, um dos afluentes do rio Tubarão: “o lugar só tem duas entradas e à noite pode ser facilmente fechado com uma estacada, de modo que se pode guardar ali durante a noite um numeroso rebanho com segurança, sem vigilância” (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 49).

Observou também que muito próximo à encosta da Serra, no lugar chamado Rocinha, havia uma extensão de terra plana e muito fértil com sinais de uma agricultura em estado de abandono e uma casa equipada com utensílios destinados ao fabrico da farinha de mandioca. Após observar aquele cenário, o viajante supôs que o abandono deve ter ocorrido em função da “solidão” do lugar e do “perigo” da presença indígena, que, em decorrência do isolamento em que viviam seus habitantes, a plantação fora abandonada e a casa já se encontrava em estado de ruína. Aqui, mais uma vez, Avé-Lallemant sugere intervenções que poderia favorecer a acupação e a dinamização da região. De acordo com ele, o lugar poderia ser restabelecido e tornar-se “um ponto lucrativo para um proprietário tão romântico quão laborioso”, sugerindo que o lugar poderia abrigar uma hospedaria que ofereceria pouso aos viajantes que, em trânsito, perfizessem o percurso entre a serra e o litoral, a exemplo dele próprio. Sugeriu, também, que o próprio governo provincial poderia manter um pequeno destacamento para assegurar a segurança e o auxílio aos viajantes (AVÉ-LALLEMANT, 1858).

O governo poderia, talvez, manter uma casinha, com uma pequena guarnição de dois a três homens para proteção e auxílio aos transeuntes, visto que não há outra estrada entre Lages e Laguna para o transporte do gado. **Entre Pôrto Alegre e Torres já existe uma série dêesses pequenos postos. Por meio deles certamente a civilização é levada adiante;** assim se formam, muitas vezes, os primeiros pontos de uma colônia: quase que se devem recordar os acampamentos dos destacamentos romanos, dos quais, mais tarde, se desenvolveram cidades (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 50) [Grifo nosso].

Em seus registros, o médico viajante aponta para a importância e a necessidade de ações e de investimentos do governo provincial como alternativa para dotar a região de equipamentos indispensáveis para a efetivação da ocupação da região interior, com estradas e postos de defesa e auxílio aos habitantes e transeuntes, argumentando que, naquela época aquele caminho imperfeito era o único que possibilitava a comunicação entre o planalto e o litoral. Além disso, em seus argumentos, fazia menção à existência desses postos de guarnição e auxílio entre as duas províncias do sul ao longo da antiga estrada do litoral, projeto encampado por Jeronimo Francisco Coelho, presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul em parceria com a Província catarinense, presidida por João José Coutinho entre os anos de 1856 e 1858, conforme tratamos no capítulo anterior.⁹⁶ Nos documentos produzidos pelas referidas províncias, também se debatia sobre a necessidade de se construir “(...) ranchos e commodos pousos para os viandantes, suas bagagens, e cavalladas (...)”, reafirmando que tais melhoramentos trariam segurança, auxiliariam os viandantes e favoreceriam a formação de colônias. Desse modo, produziriam o desenvolvimento das áreas atravessadas pela estrada que ligava Porto Alegre à Laguna pelo litoral (SANTA CATHARINA, 1857, p. 22 - 23). Sendo assim, mais uma vez as narrativas produzidas pelos agentes políticos se aproximavam e sugeriam que os referidos equipamentos permitiriam que a “civilização” fosse levada adiante, como registrou o viajante Avé-Lallemant: “assim se formam, muitas vezes, os primeiros pontos de uma colônia: quase que se devem recordar os acampamentos dos destacamentos romanos, dos quais, mais tarde, se desenvolveram cidades” (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 50).

Findando sua travessia pelas terras do sul catarinense em direção ao planalto, para depois seguir em direção à Província do Rio Grande do Sul, o viajante relata a mudança na paisagem a partir daquele momento. Tendo já transposto a serra ingreme, deparara-se com o que definiu de “uma planície ondulada, uma terra de pasto de caráter perfeitamente sul-riograndense (...)”, que corresponde às características gerais de um pampa, muito apropriado

⁹⁶ Informações contidas no relatório apresentado à Assembleia Legislativa pelo então Presidente Dr. João José Coutinho, em 1º de março de 1857.

para a criação de gado e presente em diversas regiões de países como o Uruguai e a Argentina; não se restringindo, portanto, ao Rio Grande do Sul (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 52). Da borda da serra em diante, seguiram viagem por duas horas até chegar ao lugar conhecido por “Tijuca” ou “Tijucas”⁹⁷ onde encontraram uma grande fazenda com um conjunto de “habitações humanas e gente modesta e amável” e uma granja composta por “quatro edifícios e de uma multidão de cercados”, de propriedade do Senhor José Joaquim Velho (Juca Velho). Na ocasião, o proprietário estava em Lages. Consta em seus relatos que, na ausência do Juca Velho, os viajantes foram recepcionados por sua filha, a quem entregaram uma carta de recomendação escrita pelo Capitão Luiz Martins Collaço. Na carta constava uma solicitação para que o fazendeiro disponibilizasse três cavalos para que os viajantes pudessem prosseguir viagem até Lages, que distava vinte e uma léguas de Tijuca, em torno de cem quilômetros (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 53). Notemos que a carta de recomendação enviada pelo Capitão Collaço é um indicativo de que ele era uma pessoa influente e, de certo modo, conhecida na região, que, desde o final do século XVIII, tinha uma via de comunicação que ligava o planalto ao litoral, passando por Nossa Senhora da Piedade (Tubarão), onde a família Collaço exercia influência e poder de mando.

Da mesma forma que procurou caracterizar o vale do rio Tubarão, Avé-Lallemant também teceu comentários sobre aquela região (Tijuca/São Joaquim) do planalto serrano, apontando para o seu isolamento, mas também para as possibilidades de desenvolvimento e de progresso. De acordo com ele, tratava-se de uma fazenda com grande extensão de terra, que continha vinte mil cabeças de gado, dando-nos a dimensão do processo de expansão da

⁹⁷ Há registros de que, por volta do ano de 1750, Bento do Amaral Gurgel Anes, que fora mais tarde capitão-mor da vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lajes, se casou com Catarina Fragoso, proprietária de uma fazenda na localidade denominada "As Tejucas". Na década seguinte, Manoel da Silva Ribeiro e seus dois filhos (Inácio e Pedro) fixaram-se na "sesmaria e fazenda do Pelotas". Um pouco mais tarde, João da Silva Ribeiro, ao contrair matrimônio com a filha de Mateus José de Souza, ocupou a fazenda do Socorro. Nota-se um processo de entrelaçamento entre as primeiras famílias de estancieiros do planalto serrano, como no caso dos casamentos dos irmãos Manoel e Firmino Rodrigues Nunes com filhas de João da Silva Ribeiro, entre os anos de 1818 e 1820. Esses estancieiros gaúchos foram, aos poucos, se fixando e colonizando a região, acompanhando o processo de expansão da pecuária de corte sempre em busca de novas pastagens. Cabe mencionar que, ente os anos de 1769 e 1773, foi aberta a estrada ligando Lages e Laguna, por iniciativa de Correa Pinto, fundador da vila de Lages, favorecendo a comunicação e o comércio. No entanto, a literatura historiográfica apresenta Manoel Joaquim Pinto, “desbravador paulista”, auxiliado por Joaquim Cavalheiro do Amaral, Joaquim José de Souza, Marcos Batista de Souza e Antônio Gonçalves Padilha, como quem fundou a Freguesia de São Joaquim da Costa da Serra do município de Lages, no ano de 1873. Mais tarde, em 1886, São Joaquim foi elevado à categoria de Vila, formando um município desmembrado de Lages. A instalação da 1ª Câmara Municipal foi em 7 de maio de 1887. Ver: NERCOLINI, Maria Batista. Histórico da cidade de São Joaquim e os costumes de seu povo. In: Blumenau em Cadernos: Tomo XXVIII/6, Junho de 1987, edição nº 366, pp. 226 - 229; RIBEIRO, Enedino Batista. In: ed. Departamento Estadual de Estatística. São Joaquim: notícia estatístico-descritiva. [S.l.: s.n.]. 71 p.; VETTORETTI, Amadio. História de Tubarão: das origens ao século XX. Tubarão: Prefeitura Municipal de Tubarão, 1992, pp. 40-41; <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/sao-joaquim/historico> - Acesso em 10 de junho de 2020.

pecuária de corte que avançara em busca de novas pastagens do Rio Grande do Sul em direção ao planalto serrano catarinense. Uma parcela pequena desse gado, juntamente com seus derivados, era comercializada pelos tropeiros com sesmeiros que ocupavam terras no vale do Tubarão e seus afluentes, com os intermediários da Freguesia da Piedade, com os comerciantes de Laguna e, mais tarde, também com os colonos, que foram, a partir do início da década de 1870, se instalando na região. Avé-Lallemant registrou que aquela estância no “planalto forma [va] o último posto avançado, como o forma [va], em baixo, a casa de Vieira em Raposa, à margem do Tubarão”, como forma de acentuar o nível de isolamento em que viviam as famílias do lugar. Referindo-se ao estado de isolamento do rico estancieiro Juca Velho e sua única filha, o viajante registrou, certamente a partir de conversas com a jovem moça, que muitas vezes “se passavam meses sem que chegue alguém em visita” (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 54 - 55).

Sublinhou ainda que:

Nenhum sinal de vida sobe a este planalto. **Nenhum jornal penetra neste recanto, nenhuma notícia dos acontecimentos mundiais chega até aqui.** Os fatos humanos, para a rica habitante de Tijucas, não sucedem; **aqui a cortina da história universal nunca foi soerguida e jamais cantou um rapsodo.** E quando acontecerá isso? (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 55) [Grifos meus].

Em suas narrativas, o viajante alemão contrasta a condição de absoluto isolamento de “Tijucas” com a riqueza e as possibilidades de desenvolvimento e de progresso do lugar, cuja economia estava baseada na criação de gado, produto de grande procura e de muito valor no mercado, destinado ao abastecimento de regiões como Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Avé-Lallemant, um homem encharcado com a cultura europeia, trazia consigo um conjunto de valores transplantados de seu lugar de origem, convicções formadas a partir da consciência de seu lugar de fala, ajustados e comprometidos com seu tempo. O viajante deixa transparecer, ao longo de seu itinerário e, sobretudo, em suas narrativas, que suas observações, interpretações e projeções não se descolavam de suas experiências, conformadas ao tempo, ao espaço e à sua própria formação. Portanto, ao registrar que nenhuma notícia acerca dos acontecimentos mundiais tivesse chegado àquela região, talvez ele se sentisse o próprio rapsodo⁹⁸ que, indo de lugar em lugar, recitava as “maravilhas da vida moderna”. Desse modo, podemos inferir que, quando Avé-Lallemant se referiu à Rua da Praia, como um lugar que lhe causava “melhor impressão”, embora não houvesse ali “especial vivacidade”;

⁹⁸ Os rapsodos surgiram por volta do século VII a.C. na Grécia Antiga. Eram poetas populares, ou cantores, que iam de cidade em cidade recitando poemas épicos.

quando sugeriu que fosse instalada “uma linha de navegação à vapor” entre a vila de Laguna e Desterro, capital da Província; quando apontava para a necessidade da construção de uma estrada que ligasse Tubarão a Lages como forma de atrair a “civilização” para aquela “bela faixa de terra”; quando avaliava que Laguna teria diante de si um “importante futuro”, desde que fosse penetrada por um “vigoroso espírito de iniciativa”; quando fez comparações da região sul catarinense com as paisagens nórdicas europeias; quando prospectava o vale do rio Tubarão, dizendo que ali “daria magnífico solo para uma colônia”, e que teria o rio como via de escoamento da produção; quando apontou para a possibilidade de instalação da indústria do carvão, “o mais poderoso agente que fomenta[va] a indústria humana”; ou, ainda, quando ponderava que tal exploração seria viável, apenas, quando uma estrada de ferro subisse o vale do Tubarão “coisa reservada ao futuro”, Avé-Lallemant, que tomava por referência a Europa moderna, deixa evidenciado um conjunto de conceitos prévios e, de modo geral, bastante alinhados com muitas das narrativas produzidas na província e na região de Laguna. Chama atenção a ideia que o viajante fazia acerca do potencial da região para o processo de ocupação e para a exploração das riquezas que, na perspectiva dele, abundavam em todo o espaço que havia entre o litoral e a serra. Talvez ele tenha se equivocado em relação à projeção do tempo, pois o processo acabou por se concretizar em bem menos tempo do que ele próprio havia imaginado. Por outro lado, para a mentalidade de uma elite colonizada, a vinda, os dizeres e os conselhos dos viajantes do “mundo civilizado” soavam como uma voz autorizada e de comando para o caminho da modernidade.

Além disso, Avé-Lallemant reconhecia não só a presença do carvão, como também o esforço da província do império e de capitalistas nacionais e estrangeiros na prospecção e na busca por viabilidade de exploração do mineral, que era muito cobiçado em todo o mundo, especialmente na Europa. Ao passo em que apontava as potencialidades para o desenvolvimento, também chamava a atenção para a falta dos equipamentos necessários que pudessem impulsionar o processo de modernização da região. Mesmo assim, reforça as potencialidades para a apropriação e a exploração daquela grande área territorial que, certamente, não comportaria, no futuro, as populações indígenas e os escravos que havia na região. Aliás, sobre esses últimos, o alemão sequer fez referência, como se não existissem na província catarinense.

3.3 PREPARANDO O TERRENO: NOVA POLÍTICA DE TERRAS, COLONIZAÇÃO E PODER LOCAL.

Como vimos anteriormente, com a virada da metade do século XIX, começaram a reverberar aspectos ligados ao processo de desenvolvimento, de progresso e de civilização como desdobramentos da ideia de modernidade que, a partir da Europa, foi se espalhando para os demais continentes até atingir o Brasil e, por extensão, Santa Catarina e a região Sul da província. A partir daquele contexto, o país começava a consolidar as bases que o conduziriam em direção a um estado de alinhamento com a lógica do capitalismo moderno internacional. Para isso, tomamos como referência os debates travados principalmente a partir década de 1840, quando D. Pedro II foi elevado ao trono do Império do Brasil. Desse modo, todo processo de ocupação das áreas de terras que compreendiam o sul de Santa Catarina na segunda metade do século XIX precisa ser entendido a partir das políticas de colonização empreendidas durante aquele século. E essas, por sua vez, não podem ser analisadas fora do quadro das transformações que ocorreram ao longo daquele período, principalmente na Europa e que reverberaram amplamente no Brasil.

A Revolução Industrial em franca expansão, além dos conflitos em torno dos processos de unificação, a exemplo do que ocorreu na Itália e na Alemanha, fez desencadear uma intensa movimentação migratória ao longo do século XIX, mas, sobremaneira, na sua segunda metade. Do mesmo modo que influenciou nas políticas implementadas pelo governo brasileiro com vistas a arregimentar trabalhadores que pudessem trazer um ar de civilidade, progresso e desenvolvimento ao país que se via atingido pelas transformações modernizadoras irradiadas a partir do continente europeu. No Brasil, o ambiente que abrigou os debates em torno dos processos de reavaliação das políticas de terras e do trabalho produziu duas importantes leis (Lei de Terras e Lei Eusébio de Queiróz) que, juntas, num caráter de complementariedade, estabeleciam as bases que conformariam a posse e o uso da terra na segunda metade do século XIX, ao mesmo tempo em que possibilitou um novo dinamismo para a economia imperial.

3.3.1 A Lei Eusébio de Queiroz e o “não lugar” dos negros no processo colonizador

No ano de 1850, o Brasil presenciou o fim do tráfico de escravos⁹⁹, um importante acontecimento político, social e, porque não dizer, econômico. A suspensão do tráfico negreiro se deu muito mais por se tratar de um modelo econômico diretamente associado ao antigo sistema colonial e, portanto, considerado ultrapassado e fora dos novos parâmetros impostos pelo sistema capitalista mundial no pós Revolução Industrial¹⁰⁰, do que pela mais pura conscientização dos diversos setores das sociedades brasileira e europeia que pudessem perceber na escravidão as mazelas de um sistema cruel e inumano. A proibição do tráfico negreiro, ao invés de beneficiar as populações de africanos e de afro-brasileiros que viveram e trabalharam no longo período de, praticamente, trezentos anos até aquele momento, na realidade manteve-as à margem, porque, assim como o sistema escravagista, os próprios escravos também passaram a ser considerados obsoletos e inaptos para o novo modelo que se apresentava. Desse modo, os negros foram sendo descartados como uma ferramenta que, ao se quebrar, perdera totalmente sua função de uso e, sendo assim, resta-lhes a condição de descarte.

No Brasil, a abolição definitiva da escravatura ocorreu apenas com a assinatura da Lei Imperial nº 3.353 – Lei Áurea – no dia 13 de maio de 1888.¹⁰¹ No entanto, os debates e os embates em torno da abolição tiveram início muito tempo antes, não necessariamente por benevolência ou sensibilidade humanitária, mas, sobretudo, em decorrência das transformações que vinham operando no sistema capitalista moderno, tendo a Inglaterra como um dos principais protagonistas, e que foram, de forma gradativa e permanentemente, influenciando o processo que decretou o fim da escravidão no Brasil. Importante destacar que, entre a lei que interrompeu o tráfico e a lei que aboliu a escravidão, houve um espaço de trinta

⁹⁹ A Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, conhecida como Lei “Eusébio de Queiroz”, versava sobre o fim do tráfico negreiro no Brasil e estabelecia medidas de repressão ao tráfico de africanos no Império. A promulgação da lei, no entanto, não significa que, na prática, o tráfico fosse totalmente abolido, pois permaneceu de forma clandestina por algumas décadas no Brasil. Após a aprovação da Lei que abolia o tráfico negreiro, houve uma sobrevalorização do preço dos escravos brasileiros, em decorrência da lei de mercado pautada pela oferta e pela procura. De acordo com Spricigo (2007, p. 102), “para os proprietários que dispunham de cativos gerados no próprio cativeiro e não pela compra no mercado de escravos, essa seria uma maneira de ganhar uma boa soma, vendendo ou libertando através do pagamento”.

¹⁰⁰ O cenário que se descortinava para o Brasil em decorrência das Revoluções liberais e da Revolução Industrial permite “compreender a resistência à ideia abolicionista, quer do tráfico quer da própria escravidão, e a repulsa às cláusulas do tratado de 1810 com a Inglaterra, renovadas em 1826 e acrescidas do compromisso de abolir o tráfico em 1830” (PINTO, 2001. p. 135). Além do que, possibilita observar que o tema da abolição já constava, de forma oficial, nos tratados firmados entre o Brasil e o Reino Unido, desde pelo menos 1826 com previsão de que sua extinção se desse de forma definitiva no ano de 1830.

¹⁰¹ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim3353.htm. Acessado em 24 de junho de 2020.

e oito anos, num processo de substituição gradativa da mão de obra cativa pela mão de obra livre e assalariada. Esse quadro demonstra que mesmo diante do “turbilhão” provocado pelos ventos da Revolução Industrial, os setores mais conservadores e tradicionais brasileiros, representados na política e na economia pela aristocracia cafeeira, cuja cultura se mantinha baseada no latifúndio, na monocultura de exportação e, fundamentalmente, na mão de obra escrava. Foram esses setores que resistiram à ideia de se abolir a escravidão e à pressão exercida por parte da Inglaterra e dos setores defensores do abolicionismo brasileiro.¹⁰²

Para Virgílio Noya Pinto,

A execução da lei de 1850 só foi possível graças à alteração das condições internas. Os traficantes, na maioria portugueses, foram pouco a pouco formando uma potente burguesia comercial que, assenhorando-se do mercado escravista, vendiam os escravos a crédito e a juros altíssimos. (...) Ora, procurando abastecer-se de braços, o proprietário de terras irá submeter-se ao traficante, ficando em situação de insolvência a ponto de a propriedade territorial ir passando das mãos dos agricultores para especuladores e traficantes. (...) Esta situação de descontentamento facilitou a obra do governo auxiliado agora pela situação econômica e pela xenofobia ao português, em cujas mãos estava o tráfico (PINTO, 2001. p. 137).

Diante do exposto, observamos que o processo abolicionista brasileiro que se arrastou por várias décadas resistindo às pressões externas, principalmente do seu principal aliado comercial, a Inglaterra, acabou cedendo em razão da “alteração das condições internas” que, de certa forma, fez o dinheiro e, conseqüentemente, a posse das terras trocar de mãos, gerando um ambiente de conflito entre a aristocracia brasileira e os comerciantes portugueses. Essa condição criou um ambiente favorável para a aprovação da Lei nº 581,¹⁰³ interrompendo definitivamente o tráfico de escravos para o Brasil, a partir do ano de 1850.

Isso não quer dizer que a escravidão teria acabado, mas certamente representava um golpe decisivo em uma economia baseada, quase que em sua totalidade, na mão de obra escrava. A abolição gradual foi se dando a partir de 1850 com fortes debates e embates que resultaram na aprovação de leis, como a de número 2.040, conhecida como Lei do Ventre Livre, de 28 de setembro de 1871, que tornava livres todas as crianças nascidas de pais escravos. Assim como a Lei nº 3.270, que ficou conhecida como a Lei dos Sexagenários ou Lei Saraiva-Cotegipe, de 28 de setembro de 1885, que garantia liberdade aos escravos com 60

¹⁰² Convém destacar que o processo de ampliação da pressão exercida pelo governo inglês para que fossem colocados em prática os termos estabelecidos nos tratados e leis com os quais o Brasil havia se comprometido, principalmente com a abolição do tráfico de escravos africanos, a questão da substituição da mão de obra cativa pela mão de obra livre passou a ocupar espaços cada vez maiores nos debates travados no parlamento do Império. Sobre esse tema, ver: BETHELL, 1976; MAMIGONIAN, 2017.

¹⁰³ Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/542128/publicacao/15770545>. Acessado em 24 de junho de 2020.

anos ou mais e, no final do século, com a promulgação da conhecida Lei Áurea. Podemos observar, portanto, que o processo de abolição da escravidão no Brasil se arrastou por um longo período de praticamente oitenta anos.

Por outro lado, a interrupção do tráfico possibilitou, a partir da metade daquele século, a destinação dos recursos anteriormente aplicados na obtenção de braços cativos, em outros segmentos da economia nacional, como bem assinala Noya Pinto:

Com a cessação brusca do tráfico, que absorvia boa parte da burguesia urbana, o capital nele invertido encontrou-se subitamente em disponibilidade. E o que se segue é uma diversificação na sua aplicação ativando vários setores da vida nacional. (...) Não só o comércio se diversifica como também a indústria é impulsionada. Bastante significativo é o número de patentes industriais expedidas a partir de 1850 (PINTO, 2001. p. 137 - 138).

Essa inversão na aplicação dos capitais também foi analisada por Caio Prado Júnior (2012. p. 153-154), que destaca o fato de que o fim do tráfico negreiro foi responsável por encerrar a fase de transição iniciada logo no início do século XIX com a transferência da família real portuguesa para a colônia brasileira. Essa transição, que representou uma série de mudanças na vida política, econômica e social do país, permitiu com que o Brasil, de colônia sujeitada aos domínios do “exclusivismo mercantil” metropolitano, passasse gradativamente à condição de “Estado soberano, aberto à livre concorrência internacional”. Na perspectiva de Caio Prado, a abolição do tráfico de escravos vindos da África, além de encerrar um período de transição que consolidou o Brasil em uma nova fase de desenvolvimento em consonância com o sistema capitalista moderno internacional, também contribuiu decisivamente para a inversão de volumosos recursos financeiros, ativando e diversificando outros setores da economia nacional que até aquele momento se restringia, quase que exclusivamente, ao comércio de escravos e a monocultura cafeeira.

Além disso,

Novas iniciativas em empresas comerciais, financeiras e industriais se sucedem ininterruptamente; todos os índices de atividade sobem de um salto. A circulação monetária é fantásticamente alargada pela faculdade emissora concedida ao Banco do Brasil e pelo abuso de emissão de vales e outros títulos pelos demais estabelecimentos de crédito, firmas comerciais e até simples particulares. Tudo isso terminará num desastre tremendo – a crise de 1857, seguida logo por outra mais grave em 1864. O Brasil estreava nos altos e baixos violentos da vida financeira contemporânea. **Mas ficarão algumas iniciativas que marcam época no país: a primeira estrada de ferro inaugurada em 1854, as primeiras linhas telegráficas construídas em 1852, bem como outras** (PRADO JÚNIOR, 2011. p. 154) [Grifo nosso].

Desse modo, desde 1808, quando a corte portuguesa se instalou no Rio de Janeiro, o Brasil passou por uma série de consideráveis transformações que desembocaram, de acordo com o historiador econômico Caio Prado, na interrupção do tráfico negreiro, concluindo um processo que permitiu ao Brasil inserir-se no mercado mundial na perspectiva do capitalismo industrial. Isso se deu, em grande medida, à inversão de capitais que passaram a ser aplicados em outros setores da economia, inclusive com investimentos em serviços públicos de infraestrutura e logística como a construção de estradas de ferro e a implantação de linhas telegráficas. Era o maior indício de que o país estava se modernizando, mesmo que tardiamente e em ritmo menor quando comparado com a Europa. Essa lógica permitiu, inclusive, o arrefecimento dos tensionamentos e o restabelecimento das relações políticas e econômicas com a Inglaterra que, desde o início do século XIX, pressionava o Brasil a abolir a escravidão, tendo sempre no seu horizonte as conveniências e os benefícios que a mão de obra assalariada traria para os seus negócios em âmbito global e para o capitalismo de modo geral. Desse modo, observa-se que a partir de 1850, aumentou significativamente o afluxo financeiro da Inglaterra para o Brasil, que passou a ver com “bons olhos” o fim do tráfico e a consequente ampliação do mercado consumidor para os diversos produtos de sua indústria, além da chamada expertise e tecnologia.

A expansão dos negócios ingleses tomará seu ritmo normal e progressivo, que declinara muito nos anos anteriores de atritos e desentendimentos. A opinião inglesa olhará de novo com simpatia para esse país que afinal se conformava com o neohumanitarismo britânico despertado em princípios do século XIX. Esse incremento das atividades inglesas no Brasil é mais um fator importante a ser levado em conta na fase que ora se inaugura; como o declínio delas, no período anterior, não pode deixar de ser computado entre os fatores de perturbação e do desequilíbrio então verificado (PRADO JÚNIOR, 2011. p. 154).

Via de regra, as ações relacionadas à abolição da escravatura em todas as nações do mundo estão diretamente ligados ao processo de industrialização desencadeado a partir da segunda metade do século XVIII pela Revolução Industrial na Inglaterra, e fortemente influenciada pelo pensamento iluminista, fazendo com que, no século XIX, as questões em torno do fim da escravidão, ocupassem lugar de destaque nos debates, influenciado de maneira decisiva pelas mudanças ocorridas nos parâmetros sociais e econômicos. A pressão vinha, sobretudo, dos setores mais fortemente vinculados à industrialização, interessados em obter mão de obra rotativa assalariada, além de mercado consumidor, ficando evidente que a abolição permanecia, de fato, vinculada, em primeiro plano, aos interesses do mundo capitalista moderno, da mesma forma como já havíamos mencionado que o “conservantismo

colonial obsoleto” que atravancava “a marcha dos acontecimentos mundiais” devia ceder espaço às “livres nações ibero-americanas, abertas ao comércio e intercursos do universo” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 125). A abolição da escravidão, da mesma forma como a industrialização, apresentava-se como elemento imperativo que deveria ser aceito e implantado no século XIX, por todos aqueles que desejassem trilhar os passos alargados da modernidade.

Houve, ao longo do século XIX, mas, sobretudo a partir da segunda metade, um processo de branqueamento da sociedade brasileira, por meio de uma política encampada pelo governo imperial que, buscando estabelecer determinados padrões de eugenia, ignorou as populações negras que não se encaixavam no modelo de imigrantes aptos e suficientemente civilizados que pudessem levar a cabo o empreendimento colonizador. Ao contrário, os padrões eugênicos apontavam para o continente europeu, dando ampla prioridade para o recrutamento de famílias de origem germânica e Italiana. Esses, por sua vez, eram exaltados como pessoas laboriosas, além de cultural e moralmente superiores aos negros que serviram o país até aquele momento e logo foram descartados, colocando-se à margem do processo “colonizador e civilizador”. Acerca da preferência por imigrantes europeus, numa lógica de branqueamento da população, Luiz Felipe de Alencastro e Maria Luiza Renaux (1997, p. 293), reforçam que: “preocupados, ao contrário, com o mapa social e cultural do país, a burocracia imperial e a intelectualidade tentavam fazer da imigração um instrumento de “civilização”, a qual, na época, referia-se ao embranquecimento do país”.

Para dar conta desse novo quadro que se apresentava, o governo imperial criou a Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850, – conhecida como Lei de Terras – sancionada, portanto, quatorze dias depois de ser também aprovada a Lei Eusébio de Queiroz, reforçando a tese de que o estímulo ao recrutamento de imigrantes europeus assim como o fim do tráfico negreiro estavam íntimos e diretamente ligados às mudanças na forma como o mundo moderno capitalista passou a organizar as relações de trabalho e de produção.

A preferência pelo elemento colonizador europeu parece ficar ainda mais evidenciada quando nos deparamos com depoimentos como os de um presidente da província de Santa Catarina, extraído de um manuscrito da Biblioteca da Assembleia Legislativa e citado pelo sociólogo Fernando Henrique Cardoso: “(...) *na opinião geral é considerada a colonização a necessidade mais palpitante do Império: a vastidão de terras desertas que não quereis sem dúvida povoar com negros e que não é possível igualmente povoar pelo lento e gradual crescimento da população*”, nesse último caso, fazendo uma nítida referência às

famílias de origem luso-brasileiras que povoaram o litoral da província e, gradativamente, foram ocupando sesmarias em direção ao interior (CARDOSO, 1977. p. 191).

Da mesma forma, podemos observar na referência feita por Walter F. Piazza onde aponta a década de 1850-1860 como um período de transformações ocorridas na política colonizadora brasileira:

Assim, o Decreto nº 537, de 15 de maio de 1850, aprova o contrato celebrado com a Sociedade Colonizadora de Hamburgo, para a fundação de uma colônia agrícola em terras pertencentes ao dote da Princesa Dona Francisca, na Província catarinense, e **no parágrafo 10, do decreto aprobatório, é explicitada a proibição do emprego de braços escravos na colônia** (PIAZZA, 1994. p. 133) [Grifo nosso].

Fica bastante evidente nas duas citações, que o progresso advindo da modernidade não previa a contribuição das populações afrodescendentes. Se, por um lado, havia um projeto de colonização em curso, por outro, esse projeto fora desenhado sob a medida dos colonos imigrantes europeus. Enquanto o Decreto nº 537 proibia o emprego de mão de obra escrava na colônia agrícola projetada, o discurso do presidente da Província ressalta a existência de uma “vastidão de terras desertas” que não poderia ser desejado que fosse povoada por negros. Aliás, ao se referir à “vastidão de terras desertas”, na lógica do “vazio demográfico” que precisava ser preenchido, o presidente da Província catarinense desconsidera absoluta e totalmente a existência dos povos indígenas. Sendo assim, as famílias de imigrantes europeus, mesmo diante de todas as adversidades que enfrentaram em seus países de origem em razão das imposições do modo de produção capitalista que lhes tirou o direito sobre a terra, ou mesmo diante das dificuldades enfrentadas nas áreas coloniais, puderam ter acesso a um lote de terra, coisa que as populações negras e indígenas nunca puderam alcançar.

Por outro lado, na lógica da produção capitalista, o fim do tráfico negreiro deveria abrir espaço para o incremento e a diversificação das atividades econômicas do país, como forma de adequar-se ao novo sistema vigente. No entanto, tornou-se imperativo encontrar meios para se conseguir os financiamentos necessários à vinda das famílias europeias, sobretudo alemães e italianos, responsáveis por povoar e produzir na “vastidão de terras desertas”, que compreende a porção de terras devolutas destinadas à mão de obra dos imigrantes europeus no processo de colonização.

Na província de Santa Catarina, a economia era predominantemente de subsistência e subsidiária, alicerçada na pequena propriedade que estava concentrada nas mãos de pessoas com poucos recursos e que, por isso, não podiam abrir mão e, tampouco, se poupar do trabalho braçal. Isso porque, na província catarinense, a colonização se deu muito

mais em razão das pretensões lusitanas na bacia do Rio da Prata, do que pela produção voltada para mercantilismo colonial, dificultando uma maior acumulação que pudesse sustentar as importações e o conseqüente emprego de escravos em larga escala, como já havíamos mencionado em capítulo anterior.

De acordo com a obra “Negro em Terra de Branco: escravidão e preconceito em Santa Catarina no século XIX”,

(...) embora fossem limitadas as condições para a aquisição de escravos em Santa Catarina, a população cativa foi relativamente significativa na província. Ela participou diretamente tanto da produção de subsistência, quanto daquela que era subsidiária à economia colonial. Por outro lado, a fragilidade desta produção agrícola não impedia que se procurassem reproduzir aqui os modos de vida existentes nas províncias, onde predominava o trabalho escravo negro. Sobretudo a elite local, formada por comerciantes, burocratas e oficiais militares, buscava reafirmar comportamentos definidores da condição social, como a propriedade de escravos e a negação do trabalho braçal. São exemplos destes o “lava-pés” e o transporte em “cadeirinhas” (PEDRO *et al.*, 1988. p. 28).

Isso corresponde a dizer que, mesmo com menor proporção e intensidade, a extinção do tráfico negreiro também impactou o modelo de organização socioeconômico de Santa Catarina, a exemplo do que teria ocorrido no restante do Brasil. Na província catarinense, o movimento pró-abolição tomou por base a mesma orientação nacional, “apesar das especificidades da formação social desta região” do país (PEDRO *et al.*, 1988. p. 54).

Além disso,

A alternativa de colonização com o elemento branco europeu estava incluída entre os interesses governamentais para a região sul; já a introdução gradual de imigrantes adquiriu maior importância a partir do ano de 1850, com a cessação do tráfico negreiro e a Lei de Terras (PEDRO *et al.*, 1988. p. 54).

Todos os elementos trazidos até o momento procuram reforçar a ideia de que, de fato, o século XIX representou um período de grandes e substanciais transformações que mudaram definitivamente as configurações do Brasil e, por extensão, da região Sul catarinense, principalmente a partir da metade do século, quando se deu a combinação das duas importantes leis: Eusébio de Queirós e Nova Lei de Terras, ambas promulgadas no ano de 1850 e diretamente ligadas a esse intenso processo de transformações que, gradativamente, foram diminuindo o descompasso que havia entre o modelo de organização brasileiro em relação ao mundo capitalista moderno.

Foi a partir daquele momento, representativo de um processo de intensas transformações políticas, culturais e, sobretudo, econômicas e sociais. A partir de então, o

Brasil passou a ser ainda mais cobiçado por capitalistas nacionais e estrangeiros, fazendo surgir no cenário nacional figuras como a do empresário Irineu Evangelista de Souza, conhecido pelo título de Visconde de Mauá, da mesma forma que na região Sul catarinense despontou o vulto do segundo Visconde de Barbacena: o diplomata baiano Felisberto de Caldeira Brant Pontes. Este, em 1861, requereu o direito de exploração das jazidas de carvão mineral na cabeceira do rio Tubarão e que empreendeu duas empresas na região; a primeira, destinada à construção de uma estrada de ferro, e a outra, voltada para a exploração do mineral.

Retomando o contexto da Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850 (Lei Eusébio de Queirós), e a presença de negros, escravos ou libertos, no sul de Santa Catarina no período da virada da metade do século XIX, o historiador Antônio César Sprícigo, na obra “Sujeitos esquecidos, sujeitos lembrados: entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX”, enfatiza que a historiografia tradicional se encarregou de promover certo apagamento da presença de escravos e de descendentes de escravos na região sul catarinense. De acordo com ele, a historiografia regional é “tão ‘branca’ que praticamente não há referências sobre a presença dos negros na região sul catarinense, produzindo e cultivando uma imagem de Santa Catarina como sendo, exclusivamente, uma “terra de brancos”. Ainda de acordo com o historiador, juntamente com a imagem, também houve uma construção discursiva que atesta “que nossa quantidade de escravos não foi significativa como em outras regiões. Essa é a ideia que por muito tempo tem sido propagada, como se o número reduzido de população escrava justificasse a ínfima referência aos negros na nossa história”. Sendo assim, fica evidenciado na historiografia regional certo apagamento produzido por uma construção narrativa de matriz branca/europeia, principalmente alemã e italiana, que tratou de invisibilizar a presença dos negros no processo de ocupação da região sul catarinense ao longo do século XIX. Ainda assim, inegavelmente as fontes atestam a existência de negros na região, num claro sinal de que as construções narrativas posteriores não as considerassem como um dos elementos constitutivos e responsáveis em certa medida pelo processo de ocupação regional. Portanto, ignorando-os sumariamente ou, mencionando-os apenas em sua condição de escravos (SPRÍCIGO, 2007, p. 12 - 13).

Antônio César Sprícigo desenvolveu uma ampla pesquisa na literatura historiográfica regional, mas também nos arquivos documentais localizados em cartórios, no fórum, no Arquivo Municipal e os documentos eclesiásticos presentes nas igrejas e na própria Diocese, realizando um trabalho de garimpo que trouxe à tona uma série de informações que confirmavam e, mais que isso, permitiam que fossem retirados dos “subterrâneos da história”

um sem número de pessoas cuja existência tinha sido invisibilizada até aquele momento. Da mesma forma, pesquisadores como o Padre João Leonir Dall’Alba, que, entre as décadas de 1960 e 1980, produziu uma série de entrevistas com raros depoimentos sobre o processo de ocupação da região sul de Santa Catarina, onde os negros aparecem, mesmo que de soslaio.

Um desses exemplos é a entrevista concedida por Dona Leopoldina Antunes Dalssaso, também conhecida por Dona Pudica ou Dindinha, a João Leonir Dall’Alba em 1969, quando tinha 90 anos de idade, o que nos faz supor que ela deve ter nascido por volta de 1879, portanto, quase uma década antes da abolição da escravatura.

Revolvendo suas lembranças, Dona Leopoldina dizia:

Lembro bem o tempo dos escravos. Meu avô era rico chefe político. Era o Major João Antunes Teixeira. Tinha muita terra, nos campos de Tubarão e nas Águas Mornas hoje Guarda. Quanto brinquei naquelas águas! Eram bem quentes na saída, mas logo abaixo já esfriavam e nelas se criavam peixes. **A casa grande do avô era de pedras. Ao redor havia as casas dos escravos.** Cada casal tinha casa própria de madeira. As moças solteiras trabalhavam na casa do Sinhô: cozinha, tecelagem, limpeza, crianças (DALL’ALBA, 2003, p. 157). [Grifo nosso].

Outro exemplo é a entrevista realizada por Dall’Alba com Dona Amélia Mendes, nascida no ano de 1866, tendo morado em Capivari, Tubarão, Braço do Norte e Orleans. Dona Amélia tinha 103 anos de idade quando concedeu a entrevista em 1969.

De acordo com ela,

Quem era rico, tudo tinha escravos. Só os pobres não tinham. Quando veio a alforria, ninguém esperava. Até ali todos compravam e vendiam. Muita gente rica caiu na pobreza. Gente com quatro ou cinco escravos teve que ir trabalhar. Mulheres que nunca haviam trabalhado, tiveram que ir para a roça. Foi uma atrapalhão. **Em Tubarão havia uma escravatura grande, eh!** (DALL’ALBA, 2003, p. 165) [Grifo nosso].

Ainda, extraído do acervo produzido por Dall’Alba, Sprícigo reúne, em uma espécie de “pot-pourri”, três depoimentos colhidos pelo padre historiador e que compõem o livro “Histórias do Grande Araranguá”, publicado em 1997.¹⁰⁴

“Escravos, meu pai não teve. O Zé Custódio teve. **Os escravos daqui vinham de Laguna... camarada que tinha um escravo era rico**”. “Escravos quem tinha eram os Cunha. Depois da libertação ficaram com os donos. Já eram negros mansos. Primeiro eram bravos”. “**Em Currealinhos havia o homem mais rico da região, um tal de Müller Gomes. Tinha muito escravo, era dono do maior**

¹⁰⁴ Conforme informações de Antônio César Sprícigo, as citações foram extraídas das entrevistas concedidas a João Leonir Dall’Alba, respectivamente, por Felipe Honorato de Freitas (DALL’ALBA, 1997, p. 200), Pedro Silvano (DALL’ALBA, 1997, p. 430) e Pompeu Francisco Lummertz (DALL’ALBA, 1997, p. 434)

cativoiro da região” (DALL’ALBA, 1997, p. 200, 430-434, *apud* SPRÍCIGO, 2007, p. 14).

Pesquisas como as realizadas por Sprícigo em diversos conjuntos documentais e depoimentos, como os que foram colhidos por Dall’Alba, asseguram a presença desses grupos sociais também na região sul catarinense, embora não tenham sido contemplados pelas políticas vinculadas ao processo de inserção do Brasil no sistema capitalista moderno, dentro de uma visão embebida pela ideia de progresso e de civilização que procurava integrar o país ao mercado mundial na lógica do capitalismo industrial moderno. Ao contrário disso, os projetos concebidos trataram de excluir os negros (africanos ou descendentes), relegando-os à margem do “novo” projeto de sociedade em curso.

3.3.2 A Lei de Terras e a política de colonização no último quartel do século XIX

A metade do século XIX representou um marco na história do Império brasileiro com a promulgação da Lei nº 581, de 4 de setembro e da Lei nº 601, de 18 de setembro, ambas do ano de 1850. A primeira estabelecia o fim do tráfico de escravos africanos para o Brasil e a segunda, versava sobre o ordenamento jurídico da posse da terra e a substituição da mão de obra escrava pela mão de obra livre. Essas duas leis se interligavam a outras mais, como a Lei nº 514 de 28, de outubro de 1848, que fixava o orçamento do governo para o exercício de 1848/1850¹⁰⁵. A metade do século XIX representou um marco na história do Império brasileiro com a promulgação da Lei nº 581, de 4 de setembro e da Lei nº 601, de 18 de setembro, ambas do ano de 1850. A primeira estabelecia o fim do tráfico de escravos africanos para o Brasil e a segunda, versava sobre o ordenamento jurídico da posse da terra e a substituição da mão de obra escrava pela mão de obra livre. Essas duas leis se interligavam a outras mais, como a Lei nº 514 de 28, de outubro de 1848, que fixava o orçamento do governo para o exercício de 1848/1850¹⁰⁶. E, o Decreto nº 1.318, de 30 de Janeiro de 1854,

¹⁰⁵ Além de fixar o orçamento, a Lei 514 de 28 de outubro de 1848 estabelecia no seu artigo 16º que: “A cada huma das Províncias do Imperio ficão concedidas no mesmo, ou em diferentes lugares de seu território, seis leguas em quadra de terras devolutas, as quais serão exclusivamente destinadas á colonização, e não poderão ser roteadas por braços escravos. Estas terras não poderão ser transferidas pelos colonos em quanto não estiverem efetivamente roteadas e aproveitadas, e reverterão ao domínio provincial se dentro de cinco annos os colonos respectivos não tiverem cumprido esta condição. [Grafia original]

¹⁰⁶ As referidas leis encontram-se disponíveis nos seguintes endereços eletrônicos: Lei nº 514 de 28 de outubro de 1848 (<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-514-28-outubro-1848-559998-publicacaooriginal-82506-pl.html>); Lei nº. 581 de 4 de setembro de 1850 (<http://legis.senado.leg.br/norma/542128/publicacao/15770545>); Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850 (<http://legis.senado.leg.br/norma/542128/publicacao/15770545>); Decreto nº 1.318, de 30 de Janeiro de 1854

que regulamentava a Lei de Terras (Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850). Além disso, criava e regulamentava a “Repartição Geral de Terras Públicas”. Todo esse conjunto de leis foi o resultado de um amplo e prolongado debate (Silva, 2006, p. 14) em torno principalmente das questões relacionadas ao fim do tráfico de escravos e da própria escravidão no Brasil. Diante das crescentes pressões que eram exercidas pela Inglaterra, mas também por grupos abolicionistas que se organizavam dentro do próprio país, no intuito de fazer com que o governo brasileiro cumprisse os acordos firmados com a potência industrial e capitalista europeia, desde as primeiras décadas do século XIX, quando a família real portuguesa se instalou no Rio de Janeiro, em 1808, e a consequente abertura dos portos às “nações amigas” que resultou no fim do pacto colonial e do exclusivismo comercial.

Logo após o Brasil ter se tornado independente principiaram os debates políticos no parlamento acerca da necessidade de se construir “uma nova política de terras para o país no sentido de uma modernização ‘cautelosa’ da propriedade agrária” (STAUT JÚNIOR, 2015, p. 129), pautada principalmente, pela preocupação com as demandas em torno da mão de obra e com a criação de mecanismos de controle sobre as formas de aquisição das propriedades territoriais no país. No entanto, foi na década de 1840, com a ascensão de Dom Pedro II ao trono do Império do Brasil no contexto da estruturação e do fortalecimento das instituições do Estado brasileiro, viabilizados, em grande medida, pelo estofo e por recursos obtidos com a produção e exportação do café, que os debates em torno do tema da política de terras e da mão de obra foram intensificados, como resposta ao crescente processo de alargamento dos mercados e do próprio desenvolvimento do sistema capitalista. Era um nítido sinal de que o Brasil, definitivamente, estava sendo alcançado pela lógica do capitalismo moderno.

A historiadora Emília Viotti da Costa (2010, p. 172) lembra que, “a fim de regularizar a propriedade da terra de acordo com as novas necessidades econômicas e os novos conceitos de terra e de trabalho, diversas leis importantes foram decretadas em diferentes países durante o século XIX”, realçando o fato de que o Brasil não foi o único país a criar um arcabouço legal que pudesse dar conta da nova realidade econômica mundial e, como consequência, a criação de políticas que se ajustassem aos novos conceitos de terra e de trabalho.

De acordo com os estudos realizados por Flávia Paula Darossi,

O projeto original da Lei sobre Colonização Estrangeira e Sesmarias foi criado a pedido do Ministério dos Negócios do Império em sessão do Conselho de Estado de 1842, e escrito pelos Conselheiros Bernardo Pereira de Vasconcelos e José Cesário de Miranda Ribeiro. Modificado e ampliado, foi debatido na Câmara dos Deputados em 1843 e encaminhado em outubro do mesmo ano para sê-lo discutido e votado no Senado, até que finalmente foi sancionado pela Câmara no mês de setembro de 1850 (2017, p. 14).

A citação confirma que a Lei de Terras levou aproximadamente oito anos entre o projeto original e a aprovação do texto final em 1850. Do mesmo modo, indica que a construção do instrumento legal procurava atender as demandas relacionadas com a regulamentação da propriedade da terra por meio de seu ordenamento jurídico, visto que, até aquele momento, o governo não tinha, com clareza e exatidão, quais as porções de terras que estavam sendo ocupadas por sesmeiros portadores de títulos de posse e aquelas ocupadas de forma ilegal, além das terras ainda “não ocupadas”. Cabe ressaltar que, na maioria das vezes, as sesmarias,¹⁰⁷ mesmo legalizadas, não tinham suas respectivas demarcações tão bem definidas, do mesmo modo que as ocupações ilegais eram, muitas vezes, praticadas por famílias pobres que dificilmente teriam recursos necessários para a regularização das terras por eles ocupadas e que, por fim, a legislação desconsiderava completamente a presença das diversas populações originárias que, pelo princípio jurídico da posse, jamais poderiam comprovar seu direito sobre o território.

Desse modo, a lei que procurava estabelecer os mecanismos necessários para que o governo pudesse identificar, localizar, conhecer e ter acesso às terras devolutas (grandes e pequenas propriedades) para que, de posse dessas informações, pudesse proceder a legalização delas a partir daquela data em diante, acabou por promover ainda mais a exclusão dos povos indígenas, dos negros e das famílias luso-brasileiras pobres. Consequentemente, resultou-se em um processo de ampliação e aprofundamento da concentração de terras no Brasil.

A historiadora Flávia Paula Darossi, na dissertação intitulada “A Lei de Terras em Santa Catarina e a Consolidação do Estado Imperial Brasileiro”, de 2017, desenvolveu importante análise tendo como fonte duas edições do jornal “O Conservador”, da província de Santa Catarina, ambas publicadas no mês de julho de 1854; portanto, no contexto de vigência da Lei nº 601, de 18 de setembro 1850 e do Decreto nº 1.318, de 30 de janeiro 1854. Fora reproduzido o texto intitulado “Benefícios reais da Lei das Terras”, expondo o

¹⁰⁷ Para o jurista e pesquisador Carlos Frederico Marés de Souza Filho, “o instituto jurídico das sesmarias encontrou o seu fim, não por uma deliberação isolada do governante da época, mas por sua absoluta incompatibilidade com o novo sistema jurídico estruturado [especialmente na Europa ocidental] no final do século XVIII e começo do XIX” (SOUZA FILHO, 2003, p. 63).

posicionamento do Partido Conservador catarinense sobre suas expectativas em torno da nova legislação. De acordo com a análise da historiadora, o texto que circulou no periódico de Desterro centrava suas críticas em três pontos principais: “a defesa do regime de pequenas propriedades agrícolas, a crítica à supressão do imposto territorial e à promessa da importação de trabalhadores pobres europeus para a substituição da mão-de-obra africana nas grandes lavouras” (DAROSSO, 2017, p. 13).

A crítica sobre a suspensão do imposto territorial recaía, fundamentalmente, porque o texto final da Lei teria retirado a taxaço sobre as terras que não estivessem sendo efetivamente produzidas, impedindo, assim, que outros interessados pudessem torná-las produtivas, o que, aliás, se mostra ainda hoje um tema bastante atual, em se tratando de concentração, improdutividade e especulação da terra. Ainda de acordo com suas análises, Flávia Paula aponta que o objetivo do governo era de que os impostos e a venda dos lotes devolutos assegurariam ao governo os recursos necessários para subsidiar os serviços decorrentes da imigração de trabalhadores livres para o Brasil. O longo tempo de tramitação da lei e as alterações produzidas no texto final indicam “que as forças políticas regionais foram bem sucedidas frente ao Governo, que precisou acomodar diversas reivindicações das elites provinciais dominantes e abrir mão desta possibilidade de acumulação” (DAROSSO, 2017, p. 15), demonstrando que prevaleceram os interesses das elites que dominavam a economia e a política, ao passo que fortaleceram a prática da concentração fundiária e, ao mesmo tempo, privaram o governo de importantes receitas que, em tese, seriam destinadas a viabilizar o projeto da imigração e a substituição da mão de obra escrava no país.

Fica evidente, no texto publicado e na análise da historiadora, que os Conservadores de Santa Catarina se posicionavam contrários à concentração de terra que leva à improdutividade e, ao mesmo tempo, destacavam que o aumento da produção nacional deveria se dar por meio das pequenas propriedades sob o regime de trabalho familiar, principalmente pelos ditos “nacionais”. E reside nesse aspecto o outro elemento de crítica dos Conservadores catarinense que defendiam que os nacionais (luso-brasileiros) deveriam ter prioridade nos processos de regularização e de posse das terras, embora, de modo geral, fossem considerados pessoas de pouca iniciativa e obsoletos, enquanto os demais colonos europeus eram, geralmente, associados à ideia de uma força de trabalho organizada, moderna e propulsora do progresso.

Em relatório enviado à Assembleia Legislativa em 1º de março de 1853, o Presidente da província, Dr. João José Coutinho, lamentava a condição da agricultura em Santa Catarina, argumentando que a província contava com “poucos entendidos do assunto” e

que os métodos de cultivo, os quais permaneciam ultrapassados, e, por isso, produziam baixos resultados econômicos.

De acordo com Coutinho,

Os nossos lavradores não se querem apartar da pratica de seus maiores, e com indiferença olhão para as maquinas, e novos inventos; e tanto he isso verdade, que inventando-se em 1848 nesta Provincia uma maquina de fornear farinha, principal ramo de sua agricultura, até o presente só duas existem, uma na situação do Commendador Marcos na Caputera construida em 1850, e outra na Fazenda da Lagoinha assentada no anno passado. **Não he o custo dessa maquina a causa da sua não vulgarisação, por que importando ella de 400\$ a 500\$ reis, e supprindo o trabalho de quatro homens preferem alguns lavradores comprarem escravos a 700\$ e a 800\$ reis não obstante o risco de molestias, fugas, e mortes e outros que a prudencia manda calar** (*apud* SANTA CATARINA, 1853, p. 25) [Grifo nosso].

Da mesma forma, no ano seguinte, o mesmo presidente, em um novo relatório enviado à Assembleia Legislativa no mês de abril, tornava a lamentar a condição da lavoura catarinense, argumentando que os lavradores permaneciam presos às antigas rotinas, o que lhes impunha a condição de atraso. Ainda de acordo com o presidente provincial, aquela situação só poderia ser modificada “com o derramamento da instrucção pela classe dos agricultores, e exemplos dos mais esclarecidos e abastados” (SANTA CATARINA, 1854, p. 26). Coutinho justifica as dificuldades em decorrência da falta de boas estradas, mas insinua certa obsolescência e má vontade dos nacionais, o que reforça uma ideia corrente naquela época de que os luso-brasileiros não representavam a força de trabalho e de iniciativa apropriados ao contexto de implementação da Lei de Terras, mesmo tendo o partido conservador se posicionado favorável ao aproveitamento dos nacionais para que, somente mais tarde, se pensasse na viabilidade da imigração europeia não ibérica. O discurso do Presidente da província, Dr. João José Coutinho, expressa a força da modernidade e da mentalidade modernizadora que se difunde a partir do século XIX até a segunda metade do século XX, repetindo-se uma "fake new" que teve uma durabilidade de mais de um século: a agricultura de subsistência é primitiva e improdutiva, e o agricultor tradicional é uma "Jeca Tatu" avesso ao progresso.

Desse modo, ficou evidente que o processo de discussão e de implantação da lei de terras passou por um longo período de disputas e de tensionamento atravessado pelos interesses das elites regionais, fossem elas partidárias das grandes propriedades cafeicultoras ou das pequenas propriedades que deviam ser tocadas sob o regime de mão de obra livre e familiar, como no caso de Santa Catarina. O movimento de disputas por interesses acabou abrindo espaço para barganhas e concessões que produziram, na prática, a exclusão das populações indígenas, dos escravos, dos negros alforriados pela Lei Eusébio de Queiroz e os

posseiros pobres, que, em situação de expropriação, viam-se na iminência dos constantes movimentos migratórios.

Em Santa Catarina, mesmo com o movimento de resistência inicial à introdução da mão de obra europeia, foi o que prevaleceu. Se, por um lado, houve a interrupção de grandes negócios que giravam em torno do mercado de escravos africanos, por outro, novos negócios vinculados aos mesmos interesses de obtenção de mão de obra foram abertos e estimulados, agora, com empresas e contratos destinados a arregimentar e imigrar europeus, principalmente alemães e italianos, para trabalharem como assalariados na grande lavoura cafeeira ou como colonos proprietários por meio da compra dos lotes colônias no Brasil. De modo geral, foi construído certo consenso de que a Lei de Terras não conseguiu atingir plenamente os seus propósitos quanto à regulamentação fundiária, à delimitação das terras públicas e privadas, além de prover, em grande medida, o financiamento da imigração de europeus com a consequente venda de lotes coloniais. Como afirmou o historiador José Murilo de Carvalho (2003, p. 346), “sem sombra de dúvidas, a Lei de Terras não pegou”. Do mesmo modo que essa e tantas outras pesquisas revelaram que a estrutura burocrática que permitia a execução da lei, também atuou como um importante instrumento capaz de restringir o acesso de pessoas pobres às terras devolutas, principalmente nas regiões dominadas pela grande agricultura voltada para a exportação ou mesmo naquelas onde predominava o domínio das elites locais, como pudemos observar no sul catarinense. Ao estabelecer que, a partir daquele momento, o acesso a terra só fosse possível por meio da compra, a nova legislação estabelecia a concepção de propriedade e, ao mesmo tempo, pela estrutura burocrática e pela oneração, tratava de restringir o seu acesso. A Lei de Terras, portanto, apresentava uma face moderna e, ao mesmo tempo, colonialista, racista e classista.

Sobre a caracterização das elites políticas e econômicas que agiam de modo a restringir o acesso a terra, Walter F. Piazza, em seu “Dicionário político catarinense”, aponta que a ampla maioria dos políticos catarinense, fossem eles liberais ou conservadores, geralmente tinha sua origem nas classes médias e urbanas que formavam uma elite que se aproximava por meio de coalisões familiares e que “se constituíam nas próprias bandeiras políticas e disputavam o poder para a manutenção de seus interesses” (PIAZZA, 1994, p. 526). Esse quadro político não difere do sul catarinense que reunia uma elite formada por proprietários de terras, comerciantes, armadores e servidores públicos da cidade de Laguna, cujas coalisões se davam em torno das relações familiares; inclusive com certo entrelaçamento entre elas.

Embora a Lei de Terras tivesse sido aprovada em 1850, depois de oito longos anos de debates, a sua regulamentação só veio no ano de 1854, com o Decreto nº 1.318, de 30 de janeiro, embora o projeto original tenha sido elaborado pelo Conselho de Estado em 1851, portanto, somente depois de três anos (STAUT JÚNIOR, 2015, p. 136). A referida lei que previa a compra como única forma de acesso a terra e que as antigas posses e sesmarias somente poderiam ser legitimadas por meio da apresentação do título de posse, precisou ser regulamentada pelo Decreto nº 1.318, que estabeleceu o funcionamento da Repartição Geral das Terras Públicas como forma de proceder às medições, às divisões e às descrições das terras devolutas, fiscalizar a venda dessas e promover a colonização. Nessa nova estrutura, os presidentes provinciais e os juízes comissários tornaram-se elementos fundamentais, colocando as províncias, as vilas e os municípios no centro dos processos de regulamentação das terras públicas e particulares, movimentando e atribuindo importância à política local e, por extensão, aos seus agentes.

Como bem lembrou o historiador Maurício da Silva Selau (2010, pp. 45-48), no livro “A ocupação do território Xokleng pelos imigrantes italianos no sul catarinense (1875-1925): resistência e extermínio”, em Santa Catarina, as ações mais concretas em torno da ocupação das terras devolutas com a formação de colônias na região sul da província ocorreram somente a partir de 1860, valendo-se do artigo 16º da Lei Nº. 514 de 1848, que estabelecia:

Art. 16º - A cada huma das Provincias do Imperio ficão concedidas no mesmo, ou em diferentes lugares de seu territorio, seis leguas em quadra de terras devolutas, as quaes serão exclusivamente destinadas á colonização, e não poderão ser roteadas por braços escravos.

Estas terras não poderão ser transferidas pelos colonos em quanto não estiverem effectivamente roteadas e aproveitadas, e reverterão ao dominio Provincial se dentro de cinco annos os colonos respectivos não tiverem cumprido esta condição (BRASIL, 1848).

Com base na legislação, a Assembleia Legislativa de Santa Catarina enviou ofício ao Governo do Império requerendo as seis léguas em quadra de terras devolutas, localizadas em diferentes lugares de seu território, sendo uma légua na margem direita do rio Araranguá e uma légua nas margens do rio do Braço, ambas no município de Laguna. As demais seriam localizadas na Várzea das Navalhas e Taquaras no município de São José e no rio Itapocú. Em resposta, o ofício enviado pela Repartição Geral de Terras Públicas ao Presidente da Província de Santa Catarina, em 18 de junho de 1860, comunicava o deferimento do

Imperador,¹⁰⁸ com restrição apenas das áreas requeridas no rio Itapocú, que ficariam suspensas temporariamente. No mesmo documento, apresentava uma recomendação para que a província, antes de iniciar os procedimentos para medição das terras, procedesse ao devido reconhecimento para assegurar que, de fato, tratava-se de terras devolutas e não de terras particulares. Além disso, sugeria que encaminhassem à Repartição os motivos da colonização pretendida, bem como os detalhamentos referentes aos futuros núcleos coloniais.

Como consta no documento, a região sul de Santa Catarina foi contemplada com duas áreas de terras, medindo uma légua em quadra cada uma delas. A primeira, situada na margem direita do rio Araranguá, acima do lugar denominado Itaipava, e a segunda, na margem do Rio do Braço (Braço do Norte). No entanto, não há indicativo de que essas áreas tenham sido colonizadas na década de 1860 e, tampouco, que as medições tenham sido realizadas. Talvez tenha havido alguma dificuldade em virtude da presença de posseiros ou de sesmeiros. Fato é que há registro de ocupação nessas áreas desde as primeiras décadas do século XIX, além de ambas serem cortadas por caminhos de tropas, ou, ainda, pelo fato de as duas serem mencionadas nos registros da Comissão Sampaio tempos mais tarde e indicarem sua ocupação por núcleos coloniais espontâneos formados por migrantes alemães.

De acordo com Maurício Selau,

Em função da ocupação destes espaços serem anterior a data da Lei Provincial n. 482 e da recomendação dada pelo Governo Imperial, é possível que a área pretendida não tenha sido medida e colonizada em função de também estar encravada por posses. Outra possibilidade que pode ser elencada é a falta de recursos no orçamento da província para estabelecer novos núcleos coloniais, refletindo um problema sempre destacado ao longo do período imperial, qual seja, por um lado se propunha a “necessidade” de importar imigrantes, de outro, destinava-se poucos recursos para esta finalidade (SELAU, 2010, p. 47).

Nesse caso, tanto a existência de posseiros e sesmeiros na região como a falta de recursos podem mesmo ter imposto os empecilhos diante dos trabalhos de medição dos terrenos. A falta de recursos financeiros no orçamento da província para a efetivação da instalação de núcleos coloniais era uma constante reclamação dos presidentes provinciais quando estes se reportavam ao legislativo catarinense. O deferimento do Imperador ao requerimento solicitado pelo legislativo catarinense, também foi objeto de registro no relatório e no discurso proferido pelo Presidente da Província, o Sr. Francisco Carlos d’Araújo Brusque na sessão ordinária da Assembleia Legislativa em 15 de fevereiro de 1861,

¹⁰⁸ Ofício da Repartição Geral das Terras Públicas endereçado ao Presidente da Província de Santa Catharina em 18 de junho de 1860. Documento disponível no Centro de Memória da ALESC sob a classificação: Ofícios Recebidos 1861/1862 Doc. 15 p. 90.

denotando a importância da concessão. Por outro lado, nada mais se falou sobre as medições nas áreas indicadas, o que nos permite inferir que, de fato, elas não aconteceram ou foram interrompidas dadas as dificuldades diante de ocupações mais antigas, sendo que, somente se voltou a intencionar o estabelecimento de colônias na região sul catarinense, a partir de 1867, portanto, praticamente depois de quase duas décadas da aprovação da Lei de Terras.

3.3.3 A Comissão Sampaio e as medições nas terras devolutas do sul catarinense

No ano de 1867, o Governo Imperial aprovou o Decreto nº 3784, de 19 de janeiro,¹⁰⁹ que instituiu o Regulamento para as Colônias do Estado, como forma de regular e uniformizar a criação e o regime das colônias que fossem organizadas pelo Estado brasileiro. As fontes documentais demonstram que foi a partir desse Decreto, que foram retomadas as discussões e iniciativas que instituiu o Regulamento para as Colônias do Estado como forma de regular e uniformizar a criação e o regime das colônias que fossem organizadas pelo Estado brasileiro. As fontes documentais demonstram que foi a partir desse Decreto que foram retomadas as discussões e iniciativas mais concretas para a constituição de colônias na região Sul da Província catarinense, embora a instalação da primeira colônia estatal tenha se efetivado somente dez anos depois, em 1877.

Em seu artigo 1º, o Decreto estabelecia que “As colonias do Estado serão creadas por Decreto do Governo Imperial, com designação do respectivo nome e districto colonial previamente escolhido, medido e demarcado por engenheiro do Governo (BRASIL, 1867)”. Desse modo, era necessário que, primeiro, os territórios fossem medidos e demarcados, para depois, proceder a instalação das respectivas colônias. Naquele mesmo ano, teve a criação de uma comissão chefiada pelo engenheiro Manuel da Cunha Sampaio, com o objetivo de realizar os trabalhos de medição e que deveria, de acordo com o próprio Decreto, no seu artigo nº 45, receber instruções especiais para a execução do regulamento, que seriam expedidas diretamente pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

No relatório apresentado à Assembleia Legislativa e ao 1º Vice-Presidente, o Comendador Francisco José de Oliveira, em março de 1868, pelo Presidente Adolpho de

¹⁰⁹ A publicação original do Decreto nº 3784 de 19 de janeiro de 1867 encontra-se disponível em Coleção de Leis do Brasil - 19/1/1867, Página 31 Vol. 1 pt II, e a sua versão digital, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3784-19-janeiro-1867-553854-publicacaooriginal-72121-pe.html#:~:text=Veja%20tamb%C3%A9m%3A-,DECRETO%20N%C2%BA%203.784%2C%20DE%2019%20DE%20JANEIRO%20DE%201867,para%20as%20Colonias%20do%20Estado.&text=1%C2%BA%20As%20colonias%20do%20Estado,demarcado%20por%20engenheiro%20do%20Governo.>

Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, foi reiterada a nomeação da comissão pelo Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas, em atuação desde o mês de junho do ano anterior e era composta pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio, pelo ajudante João Carlos Greenhalgh e pelo agrimensor José Adolpho Pinto Pacca, cuja incumbência era “medir e demarcar terras devolutas nos valles do Araranguá e do Tubarão, destinadas a serem vendidas á sociedades ou empresários de imigração e colonização, ou a imigrantes isolados, bem como ao estabelecimento de uma colonia do Estado” (SANTA CATARINA, 1868, p. 12-13).

Tomando por base o Decreto nº 3784, de 1867, o Decreto nº 1.318, de 1854, que regulamentava a Lei de Terras, e as orientações do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, a “Comissão Sampaio”, como ficou conhecida, iniciou os trabalhos de medição “pelas terras, que se reputarem devolutas, e que não estiverem encravadas por posses, annunciando-se por editaes, e pelos jornaes, se os houver no districto, a medição, que se vai fazer”, conforme estabelecia o artigo 17, embora o Governo tivesse a prerrogativa, caso julgasse apropriado, de mandar fazer a medição das terras devolutas contiguas, tanto as localizadas nos domínios particulares, como aquelas sujeitas ao processo de legitimação, além de sesmarias e concessões realizadas pelo próprio Governo e sujeitas à revalidação, desde que se respeitassem os seus respectivos limites. Em situações como essas, caso os proprietários, ou mesmo posseiros vizinhos, se sentissem prejudicados, deveriam apresentar uma petição ao agrimensor, expondo os prejuízos sofridos com os procedimentos de medição. Mesmo assim, os trabalhos de medição não cessariam e, quando concluídos, o inspetor deveria organizar o memorial descritivo e os respectivos mapas seriam remetidos ao Juiz Municipal, caso o peticionário prejudicado fosse possuidor ou sesmeiro não sujeito à legitimação ou à revalidação. Caso contrário, os documentos deveriam ser entregues ao Juiz Comissário, cargo criado pelo art. 30 do mesmo Regulamento. Esse quadro nos dá a dimensão da estrutura burocrática e jurídica que foram criadas a partir de 1850 com a nova Lei de Terras e, ao mesmo tempo, demonstra a importância do papel assumido pelos municípios, no caso o de Laguna, na condução das políticas de identificação, medição e delimitação das terras devolutas da região, aumentando o poder político e econômico das elites local e regional.

Em um dos relatórios trimestrais apresentados pela Comissão chefiada pelo engenheiro Sampaio à presidência da província, informando e prestando contas dos trabalhos de campo, Sampaio fez o seguinte registro:

Subi o rio até o confluente da margem esquerda “Braço do Norte” onde constava-me, existiam terras devolutas; considerando porém a perigosa navegabilidade do rio totalmente corrente por entre grandes rochas e além disso a pequena quantidade de terras devolutas, tornavam imprópria aquela localidade para preferi-la a outras, aí traçando o primeiro território, deixei logo de explorá-lo, indo examinar os terrenos sobre o rio das “Pedras Grandes”. Feita neles a necessária exploração, retirei-me satisfeito, entre tanto ordenei ao agrimensor Pinto Pacca que continuasse o levantamento da planta do Tubarão, terminando-o no lugar denominado “Raposa”¹¹⁰ [Grifo nosso].

O relato do chefe da Comissão aponta para os perigos e as dificuldades de se navegar no rio Braço do Norte, fazendo uso desse argumento associado à insuficiência de terras devolutas para tomar a decisão de não proceder às medições naquela área. De acordo com o próprio engenheiro, a “pequena quantidade de terras devolutas, tornavam imprópria aquela localidade para preferi-la a outras”. Levando em conta as dimensões dos territórios estabelecidos pela legislação, a área de terras, cujas medições a Comissão não procedeu, corresponde à mesma área que, cinco anos mais tarde, foi ocupada por um grupo composto de cinquenta e duas famílias de origem germânica que, migrando da ex-colônia de Teresópolis, instalou a colônia espontânea de Braço do Norte, que foi efetivamente o primeiro núcleo colonial da região do vale do rio Tubarão, além do que, “o território que deixou de ser medido fazia aparte de uma área do patrimônio dotal da Princesa Isabel” (Tonetto; Ghizzo; Pirola, 2015, p. 32), constando, ainda, que as terras do Braço do Norte, situadas entre o rio e a encosta da Serra Geral, totalizavam 24 léguas quadradas de terras devolutas que comporiam a partir de 1881, uma parte da Colônia Grão Pará nas terras de Suas Altezas Imperiais, a Princesa Isabel e o Conde d’Eu (SELAU, 2010, p. 49).

Como já havíamos mencionado no capítulo anterior, João Leonir Dall’Alba, o primeiro a escrever sobre a região do vale do rio Tubarão, ainda nas décadas de 1960 e 1970, com base em um grande e diversificado acervo documental produzido nas e pelas colônias, constatou a presença de ocupação luso brasileira no referido vale desde o início do século XIX por meio de posses e da concessão de sesmarias. De acordo com os seus registros, desde o início do século XIX, na “confluência do Rio Bonito, logo abaixo do Braço do Norte havia uma sesmaria do coronel Gaspar Xavier Neves”. Tratava-se de um “fidalgo da Casa Imperial, Comendador da Ordem da rosa”, cuja sesmaria abarcava uma área que se estendia do rio Capivari ao rio Braço do Norte, embora não se tenha notícia de que tenha morado e produzido nessas terras que, aparentemente, nunca foram ocupadas por ele e por algum de seus herdeiros (DALL’ALBA, 1973, p. 19). Além desta, consta a sesmaria pertencente a José de Souza

¹¹⁰ Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/09/1867 - p. 210v. APESC.

Pacheco na região localizada imediatamente abaixo da foz do rio Palmeiras e nas proximidades do rio Oratório, ambos tributários do rio Tubarão. A referida sesmaria, existente desde 1807¹¹¹, encontrava-se situada no lugar conhecido como Raposa (Pindotiba), na parte sul do rio Tubarão, onde havia “uma venda, a última antes da subida da serra pelo Oratório, que era o antigo caminho das tropas. Essa localidade, Raposa, estava bem próxima das terras do patrimônio da Princesa Isabel” (TONETTO; GHIZZO; PIROLA, 2015, p. 32).

O viajante alemão Robert Avé-Lallemant passou pelo lugar em 1858 e deixou o seguinte registro:

Já o sol se pusera quando chegamos às últimas habitações, à margem do Tubarão, reunidas sob o nome de Rapôsa. Bem no fim dessas moradas isoladas em ambas as margens do Tubarão reside o senhor Vieira em cuja casa pernoitamos. Êste pequeno sítio é o último do mundo civilizado na margem oriental da serra. E como tal aparece à primeira vista (AVÉ-LALLEMANT, 1858, p. 44) [Grifo nosso].

O registro aponta que o Sr. Vieira era o último morador da localidade de Raposa em 1858. Por outro lado, não há outras informações que possa comprovar se ele era proprietário ou se ocupava aquelas terras na condição de posseiro, uma prática comum até a metade do século XIX. De todo modo, nos parece que, de fato, pode ter havido um processo de ocupação sistemático e regular de áreas de terras situadas nas margens do rio Tubarão. Maurício da Silva Selau (2010, p. 51) lembra que muitos desses títulos podem ter sido requeridos posteriormente, principalmente a partir de 1881, com o início dos trabalhos de construção da estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, já que as terras que fossem cortadas pela ferrovia seriam bastante valorizadas. Fazendo referência à obra “Teresa Cristina: a ferrovia do carvão” de Walter Zumblick, Selau chama a atenção para o registro de uma pessoa de sobrenome Vieira que aparece como proprietária de uma faixa de terras nas imediações de Raposa, por volta de 1881, podendo indicar que se tratava de um de seus herdeiros, embora não se possa afirmar (SELAU, 2010, p. 51).

O nome listado por Zumblick é o de Claudina Vieira, que figura juntamente com o nome de Maria Joaquina de Souza e “outros”, da localidade de Raposa, cujas terras ficavam entre os quilômetros 91,280 e 93,885, conformando uma razoável propriedade. No entanto, o que nos chamou a atenção foi o número de propriedades localizadas entre a Vila de Tubarão e o rio Oratório, na região das minas de carvão, totalizando duzentas e sessenta propriedades,

¹¹¹ João Leonir Dall’Alba publicou a transcrição do documento de concessão de sesmaria a José de Souza Pacheco no livro “Pioneiros nas Terras dos Condes”. De acordo com a transcrição, o documento apontava a localização da referida sesmaria: “(...) e sabia que na margem do Rio Tubarão na parte do Sul, no lugar denominado Raposa” (DALL’ALBA, 2003, pp. 16-17).

sendo quarenta e três somente na localidade de Raposa, e todas elas em nome de pessoas com sobrenomes luso-brasileiros (ZUMBLICK, 1987).

Com base em informações cedidas pelo coronel Luiz Martins Collaço,¹¹² João Leonir Dall’Alba, aponta que no ano de 1881¹¹³ havia, em Raposa, situada nas proximidades das terras que compunham o dote da Princesa Isabel, um total de “10 engenhos de fabricar açúcar e outros tantos para fabricar farinha” (Dall’alba, 2003, p. 57), demonstrando que havia, na época em que a Comissão procedeu a medição e a discriminação das terras, uma quantidade significativa de moradores luso-brasileiros que, certamente, produziam e mantinham regular comunicação com as praças, com os comerciantes e com as lideranças política de Tubarão e Laguna. Notemos que Luiz Martins Collaço, que era ligado à Guarda Nacional, aparece com muita frequência nos documento prestando “orientação” aos engenheiros, configurando um forte indicativo de que se tratava de pessoa muito influente e que, de certo modo e em certa medida, orientou o processo de ocupação regional, pautando-se por seus interesses políticos e econômicos, já que era grande proprietário de terras no vale do Tubarão e seus tributários. Como temos visto, Collaço acompanhava tanto os projetos relacionados à mineração como aqueles que diziam respeito à colonização, mostrando-se atento aos movimentos que, aos poucos, na segunda metade do século XIX, iam transformando a paisagem da região sul catarinense.

Em suas análises, Maurício Selau (2010, p. 50) chama a atenção para o fato de que Luiz Martins Collaço era, naquela ocasião, representante legal de Suas Altezas Imperiais (Princesa Isabel e Conde d’Eu) na região e que, portanto, estava diretamente interessado e atento ao processo de colonização das terras que compreendiam o patrimônio dotal, principalmente porque o projeto colonizador dinamizaria o comércio com a Vila de Tubarão, onde ele era um dos principais chefes políticos.

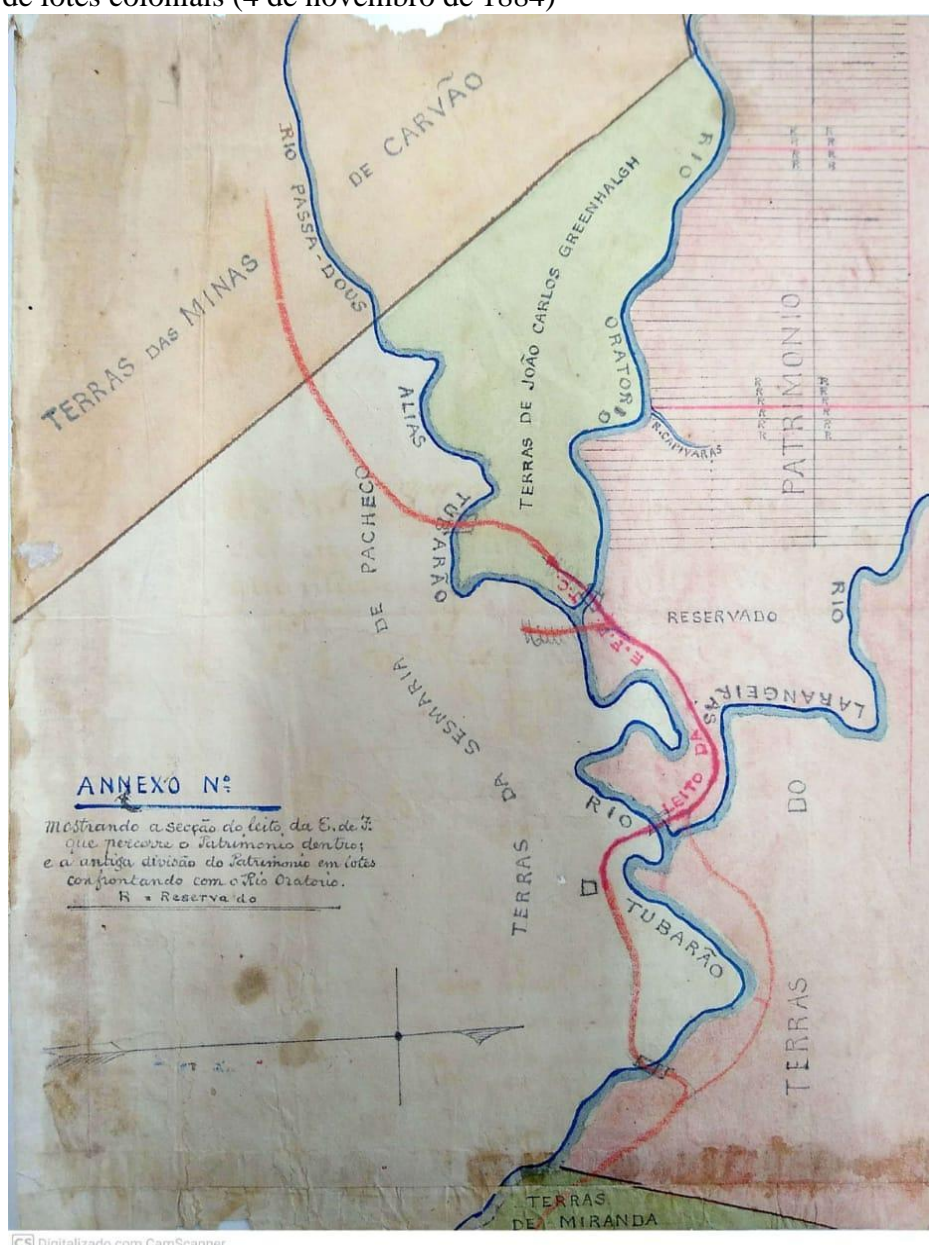
Ainda sobre as ocupações do território que aconteceram antes da realização das medições da Comissão Sampaio, há uma robusta documentação que corrobora a presença de sesmeiros e de posseiros na região, principalmente na foz do rio Braço do Norte com o rio Tubarão, onde, desde 1839, quando as famílias Miranda e Rabello, requereram junto ao Governo Provincial, “uma légua quadrada, com 1500 braças de frente” cada uma delas,

¹¹² As informações cedidas por Luiz Martins Collaço constam no borrão do Relatório Dotal de Suas Altezas Imperiais, produzido em 1881 pela Comissão encarregada de medir as terras do patrimônio dotal para a instalação da Colônia Grão-Pará. A Comissão era chefiada pelo engenheiro estadunidense Charles Mitchell Smith Leslie e a instalação da colônia Grão-Pará aconteceu efetivamente a partir do ano seguinte, 1882.

¹¹³ No ano de 1881, a região do vale do rio Tubarão já contava com o núcleo colonial de Braço do Norte, instalado em 1873 e com a colônia Azambuja, iniciada no ano de 1877.

tomando posse logo em seguida das respectivas sesmarias que eram extremantes uma da outra (DALL'ALBA, 2003, p. 42–43). Em 1862, o vale do rio Braço do Norte recebeu alguns novos moradores, que se fixaram nas imediações do atual município de Braço do Norte. Tratava-se de Tomás Pinto, fugitivo da justiça de Desterro por ter cometido um homicídio na capital da província. Tomás Pinto embrenhara-se pelo vale do Braço do Norte acompanhado de José Marcolino da Rosa, Manoel Nazário Correia, Leandro Demétrio e suas respectivas famílias, onde se fixaram.

Figura 9 - Mapa do vale do rio Braço do Norte contendo a indicação de sesmarias e de lotes coloniais (4 de novembro de 1884)



Fonte: (Original) Arquivo Público e Histórico “Amadio Vettoretti” – Tubarão/SC.¹¹⁴

¹¹⁴ Disponível em: [https://www.wikiwand.com/pt/S%C3%A3o_Ludgero_\(Santa_Catarina\)](https://www.wikiwand.com/pt/S%C3%A3o_Ludgero_(Santa_Catarina)).

O mapa que vemos acima faz parte do acervo do Arquivo Público e Histórico “Amadio Vettoretti” de Tubarão. A representação cartográfica foi produzida em 1884, quando boa parte das colônias e dos núcleos coloniais já tinha se instalado na região sul catarinense. No mapa, apresenta-se a ocupação do vale do rio Braço do Norte no último quartel daquele século. Nele, podemos observar os lotes ocupados pelas famílias de origem germânica que migraram para lá em 1873, vindos da ex-colônia Teresópolis. Mostra também as sesmarias Rabello e Miranda, requeridas no ano de 1839, dando-nos a dimensão de cada uma das propriedades e demonstrando que a maior parte das terras pertencia a proprietários luso-brasileiros. O mapa traz ainda a indicação das terras em posse do coronel Luís Martins Collaço e de João Carlos Greenhalgh¹¹⁵ o engenheiro agrimensor que integrou a Comissão Sampaio nomeada pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1867, para realizar a medição das terras devolutas nos vales dos rios Araranguá e Tubarão.

Tempos antes, naquela mesma região, Manoel Guerrilha tinha se estabelecido na margem direita do rio com sua família que, segundo a tradição oral registrada pelo padre historiador João Leonir Dall’Alba, possuía venda e hospedaria no caminho das tropas para Lages, provavelmente, o caminho que conduzia pela serra do Imaruí. Guerrilha era um homem violento e temido no lugar. Ainda de acordo com Dall’Alba, o único registro sobre a existência de Manoel Guerrilha consta na página 118 do borrão do Relatório Dotal, dando conta de que a localidade conhecida por Guerrilha, atual Braço do Norte, deve seu nome por referência ao morador do local, Manoel Guerrilha. De acordo com o registro: “Duvidoso se era paulista ou paranaense. Foi assassinado em casa pelos anos de 46 a 49. Refugiado de Lages no tempo da Revolução de 39. Tendo entrado em 38 Loureiro com a força legal, José Mariano, Guerrilha, fugiu com os rebeldes”.¹¹⁶ As anotações feitas no rascunho do relatório indicam que Manoel Guerrilha era, de fato, José Mariano Guerrilha, morador de Lages que teria fugido com os farrapos logo que a força legalista entrou na vila de Lages em 1838, vindo se estabelecer em Braço do Norte no caminho das tropas, onde montou o seu negócio.

De acordo com Dall’Alba, outra localidade nas proximidades de Raposa que despontava com ocupação luso-brasileira é Palmeiras que, mais tarde, passou a se chamar

¹¹⁵ O engenheiro agrimensor João Carlos Greenhalgh atuava desde o ano de 1873 a serviço da província catarinense. Casou-se em Laguna com Amélia Bessa, filha de uma das netas de João Teixeira Nunes, considerado um dos fundadores de Tubarão. Greenhalgh também atuou na medição das terras do patrimônio dotal que resultou na criação da Colônia Grão Pará e, mais tarde, ocupou o posto de engenheiro fiscal da “Estrada de Ferro Donna Thereza Christina” e Diretor do “Gymnásio Tubaronense”. Ver: Helio Vianna (1950, p. 262); Walter Zumblick (1974, p. 22); João Leonir Dall’Alba (p. 75); Jucely Lottin (1998, p. 15).

¹¹⁶ Informações constantes no borrão do Relatório Dotal de Suas Altezas Imperiais, produzido em 1881 pela Comissão chefiada pelo engenheiro Charles M. S. Leslie e encarregada de medir as terras do patrimônio dotal para a instalação da Colônia Grão-Pará, p. 118.

Pindotiba, provavelmente, depois da instalação de um ponto de parada da estrada de ferro naquele local. Para lá, eram encaminhada parte da produção agrícola de outras localidades como Palmeira do Meio, Rio Maior, Armazém e Urussanga. O padre pesquisador ainda ressalta que aquela localidade era “o quarteirão tipicamente brasileiro do atual município de Orleans” e que os terrenos que se estendiam até os o rio Belo na propriedade [sesmaria] dos Mirandas, já estavam todos ocupados no ano de 1882 (DALL’ALBA, 2003).

A denominação Pindotiba vem da língua indígena, sendo *pindoba* o nome de algumas espécies de palmeiras, a qual era abundante na região, adicionado do termo indígena *tiba*, que significa “lugar”. Dessa forma, Pindotiba significa “lugar das Palmeiras”. Acima dessa região, apenas a sesmaria Pacheco e a concessão do Visconde de Barbacena, em 1861, onde, em curtos espaços de tempo, turmas de trabalhadores se fixavam orientados por engenheiros e naturalistas para explorar as jazidas de carvão ali descobertas (TONETTO; GHIZZO; PIROLA, 2015, p. 33) [Grifo nosso].

Pindotiba é um dos muitos lugares que foram nominados tomando por referência a língua e a cultura das populações originárias que habitavam essa região da Mata Atlântica desde tempos remotos, embora que, com a aceleração do processo de colonização, principalmente no ultimo quartel do século XIX, essa mesmas populações foram completamente dizimadas, restando apenas essas denominações como testemunho de suas culturas.¹¹⁷

Do mesmo modo, a Comissão Sampaio também realizou as medições nas terras do vale do rio Araranguá. Na ocasião, além dos estudos e dos projetos acerca da colonização e da imigração, outros três eram muito debatidos, principalmente, pela elite política e econômica regional, que tinha interesses na realização das respectivas obras. O primeiro, diz respeito aos estudos para a implantação de uma ferrovia ligando as capitais das duas províncias do extremo sul – Desterro a Porto Alegre –, proposta, inicialmente, pelo engenheiro Jose Dias da Cruz Lima¹¹⁸ e que cortaria o território onde estavam sendo projetadas as futuras colônias. O segundo, dizia respeito aos estudos iniciados pelo engenheiro Rodolfo Von Brause com vistas a construção de um canal de navegação interligando rios e lagoas entre Laguna e Araranguá, estendendo-se até a província de São Pedro do Rio Grande do Sul. O terceiro estava relacionado à exploração do carvão mineral

¹¹⁷ Derivam das culturas e das línguas indígenas denominações de municípios como Jaguaruna, Imaruí, Tubarão, Criciúma, Urussanga, Maracajá, Araranguá, entre outros.

¹¹⁸ O projeto de construção de uma ferrovia proposto por Jose Dias da Cruz Lima (1867) acabou por perder espaço para outro projeto semelhante, proposto pelo engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga dois anos mais tarde (1869).

nas cabeceiras do rio Tubarão, sob a concessão do Visconde de Barbacena.¹¹⁹ Esses estudos e projetos trouxeram uma quantidade considerável de engenheiros e interessados para a região que, geralmente, ficavam hospedados em Laguna ou em Tubarão, onde se concentrava o núcleo político liderado por pessoas como o coronel Luís Martins Collaço, homem interessado e atento aos estudos e projetos em curso.

Ao concluir os estudos preliminares, o chefe da Comissão se posicionou da seguinte forma:

Do exame a que procedi nos terrenos a que me referi, e cujas posições estão assinaladas sobre a planta junta, concluo ser conveniente a abertura de quatro territórios contíguos sobre o Rio dos Porcos, para que haja comunicação, dois serão banhados pelo rio dos Porcos e dois pelo rio Mãe Luzia¹²⁰.

Os relatórios da Comissão demonstram sua preocupação com as vias de comunicação que teriam, a princípio, duas funções fundamentais, o acesso dos imigrantes as áreas destinadas á colonização e, ao mesmo tempo, via de transporte para o escoamento da produção agrícola futura. O projeto do canal de navegação interior previa o uso do rio dos Porcos auxiliando na ligação do extremo sul da província com o porto de Laguna, configurando uma importante via de comunicação que, se fosse efetivada, certamente, valorizaria as terras marginais que eram consideradas férteis, planas e de boa posição geográfica, atraindo o interesse para a colonização, além de apontar a viabilidade da obra pelos baixos custos se comparados aos lucros que aquela via de comunicação traria. No entanto, o relatório apontava que, caso o projeto do canal de navegação não fosse concretizado, seria preferível iniciar a colonização pelo rio Braço do Norte, levando em conta que,

Logo acima se acha a rica mina de carvão de pedra, cujo privilégio de exploração foi concedido ao Visconde de Barbacena, e além disso o núcleo ficará próximo a estrada de Lages que margeia o Tubarão; acrescento ainda que há grande concorrência na cultura destes terrenos, tanto que os lavradores, não proprietários, pagam altos arrendamentos, e muitas vezes trabalham em pareceria¹²¹.

¹¹⁹ Os relatórios da Comissão Sampaio não fazem menção aos estudos e projeto da estrada de ferro proposto pelo engenheiro José Dias da Cruz Lima, faz referência apenas à concessão de Barbacena e ao canal de navegação. Abordaremos os projetos modernizantes para a região Sul de Santa Catarina no século XIX, em um capítulo específico.

¹²⁰ Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/09/1867 - p. 210v - 211. APESC.

¹²¹ Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/09/1867 - p. 211. APESC.

O documento produzido pela Comissão chefiada pelo engenheiro Sampaio traz, entre outras, duas importantes informações para a compreensão do processo de ocupação da região na segunda metade do século XIX. A primeira informação confirma e reforça a simultaneidade dos diferentes estudos e projetos de caráter modernizante, na intenção de dotar a região com equipamentos que pudessem atrair a colonização e, com isso, promover o desenvolvimento, o progresso e a civilização. Eram projetos que, em certa medida se interligavam e se completavam diante do projeto de ocupação, mas, também, podiam impor certa concorrência diante dos múltiplos interesses políticos e econômicos que mobilizavam as forças locais e regionais. A segunda informação trazida pelo documento diz respeito a uma prática que parecia ser comum naquela época, a do trabalho agrícola sob o regime de arrendamentos ou de parcerias, que eram praticadas por famílias de lavradores não proprietários, permitindo-nos inferir que, de fato, a região não constituía um imenso “deserto” como sugeriam alguns narradores do período em questão.

A esse respeito, podemos mencionar o relatório apresentado pelo Presidente da Província, o senhor Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda ao 1º Vice-Presidente, o Comendador Francisco José de Oliveira em 23 de maio de 1868.

Continuação de modo lisongeiro os trabalhos preparatorios que o engenheiro Rodolpho von Brause está executando para a canalisação das lagôas entre a cidade da Laguna e o rio Mampituba.

Á medida que nelles prosegue, informa o engenheiro que maiores facilidades vai encontrando para ser levada á effeito a idéa da navegação das lagôas e dos rios pelos quaes ellas quasi naturalmente se communicão. O nivelamento a que se esta agora procedendo é o complemento desses trabalhos e a base principal para se poder emprehender a obra da canalisação, que, **uma vez realisada, fará crescer muito o valor da terras de toda a região do sul da provincia, terras fertilissimas, mas em grande parte devolutas, e em parte pouco cultivadas, por falta de vias de communicação para a sahida dos productos.**

Pela commissão de que é chefe o engenheiro Manoel da Cunha Sampaio, tem sido medidos e demarcados alguns territorios no valle do Araranguá e no do Tubarão (SANTA CATARINA, 1868, p. 5).

O relatório informa e praticamente repete os dados contidos no relatório produzido pela Comissão chefiada pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio. Ou seja, aponta a concomitância dos estudos em curso [medição das terras e o canal de navegação]; a viabilidade técnica e econômica da canalização que, se efetivada, iria valorizar as terras férteis da região; e a importância da construção de vias de comunicação para o escoamento da produção.

Desse modo, após ter realizado o reconhecimento prévio da região, a Comissão aventou a possibilidade de que a medição das terras para implantação de futuras colônias

poderia se dar ao mesmo tempo nos dois vales, do Tubarão e do Araranguá, de modo que, gradativamente, os dois extremos fossem se aproximando e conformando um amplo campo colonial¹²² como havia sido implementado em outras regiões de Santa Catarina, como no vale do rio Itajaí. A Comissão também destacava algumas ressalvas que poderiam dificultar ou mesmo impedir os “empreendimentos”, como a presença dos “índios selvagens” que habitavam as nascentes e margens dos rios da região, como o rio Mãe Luzia, o rio Urussanga e rio dos Porcos. Nas imediações desses três rios, entre o final da década de 1870 e o início da década de 1880, foram instados, respectivamente, o núcleo colonial de Urussanga, Accioly de Vasconcellos e o núcleo colonial Torrens, que correspondiam a prolongamentos da grande colônia Azambuja, instalada na região Sul em 1877 (SELAU, 2010; TONETTO; GHIZZO; PIROLA, 2015).

No entanto, no final de 1868, em carta remetida ao Diretor Geral da Secretaria de Agricultura de Santa Catarina, o Conselheiro João Agostinho Moreira Guimarães,¹²³ o engenheiro Manoel da Cunha Sampaio mudou completamente sua posição em relação à demarcação dos lotes coloniais nas terras devolutas dos rios Araranguá e Tubarão, simultaneamente. As terras do Araranguá, que antes eram apresentadas pela mesma Comissão como sendo planas, férteis e de boa posição geográfica, agora passaram a ser descritas, em sua maioria, como paludosas, planas e baixas, restando, portanto, poucas áreas de terras apropriadas ao cultivo. Por outro lado, o engenheiro mantinha sua posição quanto às terras da região banhada pelos rios Armazém, Braço do Norte e Pedras Grandes, tributários do Tubarão, reafirmando suas qualidades e potencialidades.

Talvez essa mudança de posicionamento possa conter a combinação de uma análise técnica que, provavelmente, tenha mesmo identificado áreas pantanosas na região do vale do rio Araranguá, mas também pode ter sido influenciada pela presença de sesmeiros e posseiros nos locais em que deveriam ser projetadas as futuras colônias (HOBOLD, 2005). Outro motivo pode estar relacionado à percepção da Comissão de que o projeto de canalização das águas não fosse levado a cabo, como de fato aconteceu. Aliás, o projeto da ferrovia também não saiu do papel e a implantação de colônias no vale do Araranguá ocorreu tardiamente, o que nos leva a pensar em algumas hipóteses. A primeira delas está diretamente

¹²² Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/12/1867 - p. 3v. APESC; Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/09/1867 - pp. 211 – 211v. APESC.

¹²³ Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1868. Carta do engenheiro Manoel da Cunha Sampaio para o Conselheiro João Agostinho Moreira Guimarães, Diretor Geral da Secretaria D'Agricultura da Província de Santa Catharina, 19/11/1868 - p. 169. APESC.

relacionada a ausência de vias de comunicação, consideradas de extrema importância para que a região do extremo sul catarinense se tornasse “atrativa” e pudesse ser efetivamente explorada. A outra hipótese assenta-se no fato de que, principalmente, as elites de Tubarão lideradas pelo coronel Luís Martins Collaço, tencionaram para que a colonização tivesse início no vale do rio Tubarão como forma de impulsionar o comércio da Vila de Tubarão que se configurava como um importante entreposto para o comércio dos colonos do interior com a praça de Laguna, onde, a partir do seu porto, os produtos eram comercializados com outras províncias do país. Do mesmo modo que os futuros investimentos realizados no vale do Tubarão fariam valorizar sobremaneira as terras que, em grande medida, se concentravam nas mãos dessa mesma elite política e econômica, lembrando que, no final de 1868, já se aventava a possibilidade da exploração do carvão nas terras do Visconde de Barbacena e a construção de uma estrada de ferro que pudesse escoar a produção mineral, o que, de fato, foi concretizado quinze anos mais tarde.

Consideramos relevante destacar que nessa época já havia sido deflagrado o processo político que reivindicava o desmembramento da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Tubarão de Laguna, município que até aquele momento abarcava toda a região do extremo sul catarinense, até o rio Mampituba, na divisa com a Província de São Pedro. Com a concretização do processo que criou o município de Tubarão no ano de 1870, toda a área destinada à implantação de colônias e núcleos coloniais, assim como as áreas contendo jazidas de carvão mineral, ficaria sob o controle político e beneficiaria economicamente as terras e os negócios controlados pelas elites tubaronenses, representadas pelo coronel Collaço. Esse quadro pode ter influenciado as orientações e decisões que determinaram por onde deveria dar início ao projeto colonizador.

Por fim, tendo realizado os estudos e as medições que discriminavam as terras consideradas devolutas presentes nos vales dos rios Tubarão e Araranguá, estendendo-se de Laguna até o rio Mampituba na divisa com a Província vizinha, São Pedro do Rio Grande do Sul, a Comissão conduzida pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio foi encerrada depois de praticamente dois anos de atividades. Os trabalhos da Comissão Sampaio marcaram definitivamente o início mais concreto do processo de implementação das políticas de colonização e imigração na região sul catarinense. A presença da Comissão e de suas respectivas equipes de trabalho na região, circulando pelas vilas de Laguna, de Tubarão e de Araranguá, estabelecendo relações com agentes públicos, políticos, comerciantes, armadores e proprietários de terras, assim como pelo interior, onde tinham contatos com sesmeiros, posseiros e tropeiros, certamente produziram um ambiente favorável à disseminação de

informações e discussões em torno dos projetos em curso. A partir de então, mobilizando cada vez mais pessoas que passavam a olhar com interesse para a região que, até pouco tempo atrás costumava ser descrita apenas como uma grande área de floresta em que o progresso e civilização ainda não haviam chegado. Talvez esse quadro nos ajude a explicar o crescente volume de requerimentos de compra dos terrenos demarcados pela Comissão, sendo que, na maioria dos casos, os requerimentos feitos por luso-brasileiros eram indeferidos, demonstrando que o Governo Imperial mantinha-se disposto a levar adiante a política de imigração oficial, em que os luso-brasileiros eram preteridos em relação aos imigrantes europeus. Mesmo assim, verificamos que a presença luso-brasileira principiou o processo de ocupação da região sul catarinense e manteve-se presente ao longo de todo o século XIX e início do século XX.

A tabela abaixo mostra o volume de petições e requerimentos encaminhados à Câmara Municipal de Tubarão entre os anos de 1870 e 1891:

Tabela 2 - Requerimento e petições de compra de terras na região sul de Santa Catarina

(continua)

DOCUM ENTO	DATA	REQUERENTE	LOCALIZAÇÃ O	DIMENSÃO
Petição	03/05/18 79	Pedro Zeferino de Matos	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 400 braças de terra de frete, extremando com terras de Gaspar Xavier.
Petição	03/05/18 79	João Domingues de Oliveira	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 100 braças de terra com fundos do terreno que possui.
Petição	03/05/18 79	Leandro Demétrio Lourenço	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 200 braças de terra de frente nos fundos do terreno que possui.
Petição	03/05/18 79	Manoel Teixeira dos Santos	Rio Braço do Norte	Requer a compra de um triângulo de terra nos fundos da posse de João Domingues de Oliveira.
Petição	03/05/18 79	Guilherme Gentil	Rio Baixo Capivari	Requer a compra de 550 metros de frente com 2 mil metros de fundo.
Petição	03/05/18 79	José Agostinho Cardozo	Largo do Gravatá	Requer a compra de 296 braças de terra, fazendo frente com as terras que possui.
Petição	03/05/18 79	Roque Antônio de Sá	Largo do Gravatá	Requer a compra de terras existentes no fundo de sua posse.
Petição	03/05/18 79	Augusto Viges	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 330 metros de terra com fundos até ao Travessão.
Petição	03/05/18 79	Francisco de Oliveira	Rio Braço do Norte	Requer a compra de uma braça de terra ao longo da Forquilha no Rio Pequeno.
Petição	03/05/18 79	Luiz Maria de Oliveira	Largo do Gravatá	Requer a compra de 255 braças de terra de frente, nos fundos do que ali possui.
Petição	03/05/18 79	Zeferino José de Matos	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 330 metros de terra de frente, nos fundos do lote de José da Silva Matos.
Petição	03/05/18 79	Bernardo Diógenes	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 330 metros de terra de frente com 2.000 metros de fundo.
Petição	03/05/18 79	Manoel Edino de Souza	Freguesia do Araranguá	Requer a compra de 250 braças de terra de frente com 600 braças de fundo no lugar de Rio Mãe Luzia.
Petição	03/05/18 79	Filippi Cipriano Gabriel Netto	Freguesia do Araranguá	Requer a compra de 2.000 braças de terra de frente no Largo do Sombrio.
Requerime nto	20/03/18 80	Antônio da Silva Medeiros	Nesta Villa	Requer a compra de 48 braças de terra de frente com 35 braças de fundo.
Petição	20/09/18 80	Tomáz Manoel de Medeiros	Largo do Gravatá	Requer a compra de 207 metros de frente com 2.200 de fundo.
Petição	08/01/18 81	Pedro Constantino da Silva	Pedras Grandes	Requer a compra de 650 braças de frente e fundos com terras do Capitão José Antônio de Amorim.
Requerime nto	19/03/18 81	João Antônio de Medeiros	Lageado	Requer a compra do lote que confronta com terras de Jesuino de Oliveira Passos.

Tabela 2 - Requerimento e petições de compra de terras na região sul de Santa Catarina
(continuação)

Requerimento	19/03/18 81	Marcelino Antunes de Souza	Pena de Pato	Requer a compra de 250 braços de terra de frente.
Petição	24/12/18 81	Francisco de Oliveira e Souza	Rio Braço do Norte	Requer a compra de 200 braços de terra de frente.
Petição	24/12/18 81	Hilário José de Mello	Pedras Grandes	Requer a compra de 600 braços de terra de frente e fundos as terras dos herdeiros de João Antunes.
Petição	03/06/18 82	Debiasi Giovani	Urussanga	Requer a compra de um ângulo de terra que faz frente com os lotes numero 192 e 193 em Rio Maior.
Requerimento	16/09/18 82	João da Silva Medeiros	Rio Braço do Norte	Requer a compra dos lotes numero 13 e 14 a margem esquerda do Rio Braço do Norte.
Petição	14/10/18 82	Roberto Faust	Rio Braço do Norte	Requer a compra de terras na margem direita do Rio Braço do Norte.
Petição	14/10/18 82	Augusto Faust	Rio Braço do Norte	Requer a compra de terras na margem direita do Rio Braço do Norte.
Petição	14/10/18 82	Ernesto Faust	Rio Braço do Norte	Requer a compra de terras na margem direita do Rio Braço do Norte.
Petição	14/10/18 82	Antonio Antunes de Souza	Tubarão	Requer a compra de terras existentes no fundo de sua posse.
Petição	14/10/18 82	Guizzo Ricardo	Tubarão	Requer a compra de terras existentes no fundo de sua posse.
Petição	17/02/18 83	Tomasi Francesco	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Sal Bogiani	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Pescador Giovani	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Nedeto Giovani	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Zanelatto Luigi	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Zanelatto Tomasi	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Bez Giacono	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	17/02/18 83	Vicenzo Baldire Floriano	Tubarão	Cidadão italiano pedindo posse de terras na região do Azambuja.
Petição	02/06/18 83	Manoel Joaquim Eugenio	Colônia de Urussanga	Requer a compra de 200 braços de terra de frente com 500 de fundo.
Petição	02/06/18 83	Vicente Evaristo Fogaça	Região de Morrinhos	Requer a compra de 3.300 braços de terra de frente com 1.000 braços de fundo.
Petição	30/06/18 83	Luiz Bertrano	Cresciuma.	Requer a compra de 2.000 braços de terra de frente com 1.000 braços de fundo na Colônia italiana de Cresciuma.
Requerimento	30/06/18 83	João Ferreira da Silveira	Tubarão	Requer a compra de 100 braços de terra de frente com 400 braços de fundo.
Requerimento	30/06/18 83	José Bernadino da Silveira	Tubarão	Requer a compra de 100 braços de terra de frente com 5000 braços de fundo.
Requerimento	30/06/18 83	Antônio Ferreira da Silveira	Tubarão	Requer a compra de 100 braços de terra de frente com 5000 braços de fundo.
Petição	27/08/18 83	Manoel José Cardozo Sobrinho	Tubarão	Requer a compra de 10 braços de frente com 500 de fundos no lugar de Madri.
Petição	27/08/18 83	Manoel da Silva Soarez	Tubarão	Requer a compra de 150 braços de frente no lugar de Congonhas.
Petição	27/08/18 83	José da Silva Soarez	Tubarão	Requer a compra de 15 braços de frente com os fundos de seu terreno no lugar de Madri.
Petição	27/08/18 83	Bernardo Manuel	Tubarão	Requer a compra de 200 braços de frente com 1000 de fundos em Rio do Cedro.
Petição	24/11/18 83	Luciano Beltrano	Urussanga	Requer a compra de 800 braços de terra de frente com 1.000 de fundos no lugar de Urussanga.
Requerimento	29/12/18 83	João José Nunes Teixeira	Tubarão	Requer a compra de 150 braços de frente com fundos que se acha a desejar.
Requerimento	29/12/18 83	Luiz Pinto Sampaio	Tubarão	Requer a compra de 110 metros de frente até o Rio da Vala.
Requerimento	29/12/18 83	Christiano Kremig	Tubarão	Requer a compra de um pequeno terreno no campo de Pirituba, cercado pelo Rio Gravatá.
Requerimento	07/02/28 84	Antônio Gonçalves Padilha	São Joaquim	Requer a compra de 100 braços de frente com 1.500 de fundos no lugar de Rio do Rastro.
Requerimento	07/02/18 84	Antônio Caetano Pereira do Amaral	São Joaquim	Requer a compra de 100 braços de frente com 1.500 de fundos no lugar de Rio do Rastro.

Tabela 2 - Requerimento e petições de compra de terras na região sul de Santa Catarina

(conclusão)

Requerimento	07/02/1884	Dona Maria Antônia da Silveira Vianna viúva de Antônio da Silveira Vianna.	Laguna	Requer a compra de terrenos pantanosos com 286 metros de frente no lugar de Congonhas.
Requerimento	10/05/1884	Galdino José Bessa	Urussanga	Requer a compra de 600 braços de frente com 1.500 de fundos no lugar denominado Urussanga..
Requerimento	10/05/1884	Bernardo Dickson	Braço do Norte	Requer a compra dos lotes 15 e 16 que se acham ocupados pelos suplicantes.
Petição	16/08/1884	Pedro Daniel Esser	Braço do Norte	Requer a compra de 1.200 braços de frente com 1.000 de fundos na margem direita do Rio B. do Norte.
Petição	16/08/1884	Benjamin Esser	Braço do Norte	Requer a compra de 1.200 braços de frente com 1.000 de fundos na margem direita do Rio B. do Norte.
Petição	16/08/1884	Reinhardt Esser	Braço do Norte	Requer a compra de 1.200 braços de frente com 1.000 de fundos na margem direita do Rio B. do Norte.
Petição	16/08/1884	Augusto Vigés	Braço do Norte	Requer a compra de 1.200 braços de frente com 1.000 de fundos na margem direita do Rio B. do Norte.
Petição	16/08/1884	José Manoel Paes de Faria	Tubarão	Requer a compra de 200 braços de banhado no lugar de Congonhas em frente as terras que possui.
Requerimento	06/12/1884	Silvério José Cardozo	Urussanga	Requer a compra de 9 braços de terra de frente com 1.500 braços de fundo.
Petição	06/12/1884	João Francisco Espindola	Tubarão	Requer compra de banhado nos fundos de suas terras no lugar de Congonhas.
Petição	06/12/1884	Mancio Silveira Goulart	Laguna	Requer compra de terras no lugar de Braço do Norte.
Petição	21/02/1885	Galdino José Bessa	Tubarão	Requer a compra de 150 metros de banhado existente nos fundos de suas terras.
Petição	21/02/1885	Vanderlei Evaristo	Tubarão	Requerendo a compra dos lotes 29 e 30 situados no lugar de Rio Armazém.
Petição	21/01/1891	Antônio Kesting	Braço do Norte	Requerendo a compra 1.400 braços de frente com uma extensão de pelo menos 400 braços.
Petição	28/11/1891	José Antônio Amorim	Braço do Norte	Requer a compra de 300 braços de frente ao longo do Rio Braço do Norte.

Fonte: Livros de Atas e de Correspondências da Câmara Municipal de Tubarão (1870 – 1891)¹²⁴ – Arquivo Público e Histórico “Amadio Vetoretti” – Tubarão/SC

Findado os trabalhos da Comissão Sampaio, em maio de 1868, novas medições foram realizadas nos vales dos rios Tubarão e Araranguá a partir da década de 1870; doravante com base na Lei nº 1.904, de 17 de outubro de 1870,¹²⁵ para proceder à verificação das terras devolutas que comporiam parte do patrimônio dotal proveniente do casamento da Princesa Isabel com o Conde d’Eu.¹²⁶ Com base nos estudos e medições realizadas pela Comissão Sampaio, dessa vez o objetivo das novas medições era o de implantar colônias na região Sul. Para o cumprimento dessa nova tarefa, foram contratados os engenheiros João

¹²⁴ Apenas um dos livros atas não pode ser consultado porque se encontrava em avançado estado de deterioração, aguardando para ser restaurado. E sendo assim, é possível que algumas petições e requerimento de compra de terras encaminhadas à Câmara Municipal de Tubarão não tenha sido capturado por nós.

¹²⁵ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1904-17-outubro-1870-552796-norma-pl.html> – Acessado em 29/06/2020.

¹²⁶ No Brasil, a Lei n.º 166 de 29 de setembro de 1840, estabeleceu a dotação para as princesas, filhas de D. Pedro I, que consistia em um patrimônio em terras pertencentes ao Estado. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/541199/publicacao/15634131>. Já a Lei n.º 1.217 de 7 de julho de 1864, estabeleceu a dotação que deveriam receber as Princesas, filhas de D. Pedro II. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/542847/publicacao/15820962>. De acordo com Dall’Alba (2003, p. 24), “o contrato matrimonial dos Condes previa os seguintes dotes: 150 contos por ano, 200 contos para o enxoval, 300 contos para a compra de palácio, um patrimônio em terras devolutas. Para o conde: 30.000 francos em joias, 32.000 florins austríacos, 43.700 francos em valores diversos. Em regime de separação de bens. O Conde teria título de Imperador, se houvesse filho varão”.

Carlos Greenhalgh e Manoel da Cunha Sampaio, ficando o primeiro responsável pelas medições no vale do tubarão, e o segundo no vale do Araranguá. Vale lembrar que ambos figuravam na nomeação feita pelo Ministério da Agricultura, Comercio e Obras Públicas, em 1867, (Comissão Sampaio) e conheciam toda a região com profundidade. Inclusive, valeram-se de todos os estudos e medições já realizados por eles próprios.

A Lei nº 1.904, com apenas três artigos, estabelecia para o casal nubente, no seu artigo 1º, o seguinte:

para Sua Alteza Imperial a Senhora D. Izabel Christina e seu Augusto Esposo, nos termos do respectivo contracto matrimonial; **um patrimonio em terras, constante de duas porções, cada uma de 49 leguas quadradas, sendo uma na Provincia de Santa Catharina e outra na de Sergipe**, ou em qualquer outra Provincia do Imperio, se porventura nesta ultima não houver porção de terras sufficiente; podendo os lotes conter no minimo até 6 leguas quadradas (BRASIL, 1970) [Grifo nosso].

Além das 96 léguas quadradas, o documento incluía no patrimônio do casal, o “prédio comprado para habitação de Suas Altezas”, e sendo permitida a venda de metade das terras a colonos que nelas viessem a produzir, atendendo aos interesses da política de imigração do Governo. Por outro lado, o resultado das vendas deveria ser empregado em “apólices da dívida pública fundada do Império, as quaes, inscriptas como inalienáveis no grande livro”. Além disso, as vendas comporiam parte do patrimônio de Suas Altezas Imperiais. Já o artigo 2º estabelecia que as terras do patrimônio deveriam ser medidas e tombadas as custas do “Thesouro Nacional”, sendo que as medições correspondes aos lotes coloniais que seriam colocados à venda deveriam ser custeadas por Suas Altezas; já o resultado dos negócios deveria ser empregado em “apolices inalienáveis”. Por fim, a Lei estabelecia a concessão para o Governo de um crédito de 35:000\$000.

Naquela ocasião, mais uma vez, pode-se constatar toda a influencia de Luís Martins Collaço que, tendo sido nomeado como procurador da Princesa Isabel e do Conde d’Eu, acompanhou os trabalhos dos engenheiros e mais uma vez posicionou-se contrário às terras demarcadas no vale do rio Araranguá, orientando sua escolha pelas terras devolutas medidas no vale do Tubarão, repetindo as mesmas alegações feitas pela Comissão Sampaio anos antes. De acordo com João Leonir Dall’Alba (2003, p. 25), no ano de 1873 “o engenheiro Greenhalgh mediu doze léguas quadradas às margens do Araranguá, auxiliado pelo engenheiro Cunha Sampaio”. Além disso, apresentou as argumentações de Collaço: “Terrenos de muito inferior qualidade. Pântanos insalubres. Falta de vias de comunicação. Há duas sesmarias no meio”. Inferimos que Luís Martins Collaço, que além de procurador de

Suas Altezas, também era coronel da Guarda Nacional, grande proprietário de terras e político importante de Tubarão, orientou suas escolhas pautado por interesses e conveniências, já que o início da exploração das terras pelo vale do Tubarão traria, mais rapidamente, benefício ao desenvolvimento de Tubarão, emancipado de Laguna em 1870. Sob esse viés, justificando as orientações dirigidas para atender, em primeira instância, aos interesses dos grupos políticos e das elites vinculadas ao município de Tubarão. Portando uma procuração que lhe autorizava tomar decisões em nome de Suas Altezas Reais, Luís Martins Collaço seguiu acompanhando de perto os processos de ocupação em curso ao longo daquele século, como o fez em 1875, quando tomou posse das terras que conformavam o patrimônio dotal.

Em relação às orientações de Collaço que, certamente, se posicionava em nome dele próprio e de uma elite regional, Dall’Alba registrou que,

Queriam-se só os terrenos altos, por serem estes os mais procurados pelos colonos. Nesta decisão, um tanto precipitada, de abandonar os terrenos no Araranguá, haviam influído interesses particulares e muita falta de informação. Tanto que, muitos anos após, em 1888, os Condes queriam novamente essas terras, mas a Província já requerera seis das doze léguas medidas (2003, p. 25) [Grifo nosso].

Além do argumento de que a decisão teria sido precipitada e de que teria predominado na determinação os interesses particulares que não eram necessariamente os da Princesa Isabel e do Conde d’Eu, o autor também argumenta pela escolha das terras altas em função de uma suposta preferência dos colonos europeus. Sobre esse último aspecto, pudemos observar anteriormente que, até a década de 1870, a região Sul já se encontrava “loteadas por sesmarias e terras devolutas de propriedade do Estado” (SILVA, 2006, p. 63).

De acordo com Silva,

Está totalmente superada certa ideia corrente de que os imigrantes, principalmente os italianos, escolheram terras mais montanhosas porque essas eram mais parecidas com as que deixaram na Itália. Na verdade, excetuando certas regiões bem próximas ao litoral ou nos vales dos rios, todo o sul catarinense é relativamente montanhoso. **A maioria das terras mais planas e mais fáceis de cultivo já eram propriedade particular quando esses grupos chegaram** (SILVA, 2006, p. 63) [Grifo nosso].

Essa ocupação luso-brasileira anterior à chegada dos imigrantes europeus impôs, inclusive, uma série de dificuldades para a realização das medições, o que coloca por terra a ideia de que a região não era tão despovoada como se supunha (DALL’ALBA, 2003). Aliás, o historiador Elias Manoel da Silva reforça que, de fato, boa parte das melhores terras já estava

sob o domínio de sesmeiros que eram, por sinal, proprietários de grandes extensões de terras. Mesmo assim, o fato de serem grandes propriedades compostas por terras planas e férteis, isso não significava que elas fossem muito produtivas, dado o quadro geral de precariedade das vias de comunicação e pela falta de crédito disponível para que se pudesse financiar a produção.¹²⁷

Até aqui, procuramos demonstrar a presença de construções discursivas acerca da região, que se alinhavam aos interesses da elite luso-brasileira formada por proprietários de terras, comerciantes, armadores e detentores do poder político local, difundindo conceitos de progresso e de civilização a partir de ideias voltadas para a modernização do espaço sul catarinense por meio de projetos destinados à exploração do carvão mineral, bem como por aqueles relacionados à imigração e à colonização. Essa mesma elite, foi se constituindo no decorrer do próprio processo de ocupação do espaço sul catarinense, na medida em que estabelecia relações que lhes conferia poder político local e regional, embora que, não necessariamente, um grande poder econômico.

Assumindo o papel de agentes políticos, e desenvolvendo importante atuação regional a partir dos núcleos urbanos, construíram conexões e ampliaram suas articulações até a capital da província, não deixando passar despercebidos os desdobramentos que decorreram do processo das transformações desencadeadas, sobretudo, na segunda metade do século XIX. Eles próprios procuraram conduzir, acompanhar e orientar as ações de acordo com os seus próprios interesses, impondo, inclusive, uma série de dificuldades para a realização das medições das terras consideradas devolutas, colocando abaixo a ideia corrente de que a região era um imenso despovoado. Ao contrário, os luso-brasileiros – sesmeiros, arrendatários e posseiros – já ocupavam considerável parcela das melhores terras (planas e férteis), que, em tamanho, também superavam em muito os lotes coloniais.

Desse modo, a presença e a atuação dos nacionais na região sul, explicam o crescente volume de petições e requerimentos de compra dos terrenos que foram medidos e demarcados pela Comissão Sampaio, realizados, na maioria dos casos, por luso-brasileiros, demonstrando certo tensionamento com a política de imigração oficial do Governo Imperial,

¹²⁷ Para abordar o quadro geral das condições econômicas de Laguna que refletia as condições gerais de toda a região Sul da Província de Santa Catarina naquele período, o historiador Elias Manoel da Silva faz referência ao relatório produzido por Francisco Isidoro Rodrigues da Costa em 1881, publicado por João Leonir Dall'Alba no livro "Laguna antes de 188 - documentário" de 1979. De acordo com Rodrigues da Costa, "Atualmente é deplorável o estado do comércio. Concorre para isso o isolamento em que se acha esta praça dos centros produtores, por falta de boas estradas e duma barra franca que permita a entrada de navios estrangeiros. Além disso, o comércio não tem capitais suficientes, não tem casas bancárias, nem faz operações de desconto de letras, como acontece em outras partes" (DALL'ALBA, 1979, p. 60).

que priorizava o acesso à terra aos imigrantes europeus em detrimento dos luso-brasileiros que, mesmo assim, principiaram o processo de ocupação da região e se mantiveram presentes ao longo de todo o século XIX.

Assim como o viajante Avé-Lallemant, os detentores do poder político local e regional (Laguana e Tubarão) também realizaram projeções para a região, indicando que, a introdução dos recursos modernos necessários, faria com que aquela área inóspita e selvagem, coberta pela Mata Atlântica e habitada pelos Xokleng, viesse a despertar o interesse por sua exploração e ocupação, tomando como parâmetro o mundo dito “civilizado”, no qual, não havia espaço para as florestas, para a agricultura de subsistência e, tampouco, para os povos originários, escravos e libertos, que permaneceram à margem ou foram dizimados. O período foi marcado por narrativas que buscavam conferir sentido à região, como a registrada pelo viajante alemão indicando que as áreas dos rios Capivari e Tubarão tinham “*um belo futuro diante de si*”, mas que, apesar da “*magnífica Natureza, tudo deixa bastante a desejar*”, e cujos habitantes permitiam escapar “*uma multidão de recursos necessários ao progresso da sociedade humana*”. Naquele presente, pautados pelas experiências e projetando expectativas, entrelaçavam passado e futuro, como assinalou Reinhardt Koselleck em seu “Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos” (2006, p. 308).

CAPÍTULO IV

4 A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL E AS EXPERIÊNCIAS DE COLONIZAÇÃO NO SUL CATARINENSE

4.1 EIS QUE SURGE O PRIMEIRO NÚCLEO COLONIAL: O BRAÇO DO NORTE E A MIGRAÇÃO GERMÂNICA

O processo de colonização da região sul de Santa Catarina por imigrantes europeus se deu, efetivamente, a partir da segunda metade do século XIX, quando um grupo de famílias de origem germânica¹²⁸ migrou da colônia Teresópolis para o vale do Braço do Norte, entre o final do ano de 1873 e o início de 1874. Eles ocuparam uma área de terras avaliada como devolutas e de boa qualidade nas margens do rio Braço do Norte, um dos principais afluentes do Tubarão e que, atualmente, corresponde ao município de São Ludgero e arredores (Rio Fortuna, São José, Armazém e Vargem do Cedro).

A colônia Teresópolis, de onde migraram os colonos que se estabeleceram no Vale do Braço do Norte, foi fundada em junho de 1860 com a instalação de um grupo de 91 imigrantes, composto por católicos e luteranos provenientes, principalmente, das regiões da Renânia, Westfália, Dusseldorf e Münster (DALL'ALBA, 1973)¹²⁹. A nova colônia estava localizada na antiga estrada que fazia a ligação entre Lages e o litoral, no atual município de Águas Mornas – que também já foi denominado de Queçaba –, no encontro dos rios Cedro e Cubatão e seus afluentes. A colônia Teresópolis teve como primeiro diretor o engenheiro Theodor Todeschini, um ex-oficial austríaco, com grande influência junto ao Presidente da Província, Francisco Carlos de Araújo Brusque, para a criação da colônia, além de ter atuado como industrial do ramo de tecelagem.

As terras escolhidas para a instalação da colônia “Theresópolis” eram apresentadas como sendo de muito boa qualidade, como demonstra o relatório apresentado pelo Presidente da Província de Santa Catarina, o já apresentado neste texto, Sr. Francisco

¹²⁸ Faremos uso da expressão “povos germânicos” e não “alemães” por entendermos que essas famílias se transplantaram para o Brasil antes mesmo do desfecho do processo de unificação política e administrativa sob a forma de um Estado-Nação, que se deu oficialmente com a assinatura do tratado em Versalhes/França em 18 de janeiro de 1871.

¹²⁹ O historiador Toni Vidal Jochem, em nota de rodapé, destaca que os germânicos que migraram para a colônia Teresópolis vieram de regiões como: “Ahaus, Billerbeck, Bocholt, Coesfeld, Dülmen, Heek, Hilden, Horstmar, Legden, Metelen, Ochtrup, Ottenstein, Schöppingen, Solinger, Stadtlohn, Südlohn, Wessun, Wüllen, Vreden, entre outras”. Ver: JOCHEM, Toni Vidal. A Formação da Colônia Teresópolis e a Atuação da Igreja Católica (1860-1910). Dissertação de mestrado. PPGH/UFSC. Florianópolis, 2002.

Carlos de Araújo Brusque, dirigido à Assembleia Legislativa Provincial na 1ª sessão da 10ª Legislatura em janeiro de 1860.¹³⁰ No referido relatório, o Presidente da província enfatiza que a localidade escolhida para receber os novos colonos “encerra todas as condições necessarias para estabelecimentos coloniaes” e assegura que “as terras são boas, a comunicação é facil, e o mercado para a sua produção será esta mesma capital”. Quanto à localização e à comunicação de Teresópolis com outras colônias e centros urbanos e econômicos, o Presidente diz que “daquelle ponto a sahir á estrada que vem da colonia de Santa Isabel ha apenas a distancia de 1,800 braças, e 6 leguas até a cidade de S. José”, portanto, enuncia as vantagens para o escoamento da produção futura. Francisco Carlos de Araújo Brusque arremata dizendo que a felicidade da colônia dependia exclusivamente de os colonos serem laboriosos e que, em assim sendo, rapidamente prosperariam. (SANTA CATARINA, 1860, p. 18)

Ao final, demonstrando seu interesse pelo sucesso da colônia como elemento imprescindível ao desenvolvimento da Província, o Presidente se dirige aos Deputados, da seguinte forma:

Dado este passo, o governo imperial proseguirá em tão nobre empenho, e a vós, senhores, restará a consciencia de que, se o não podeis, em razão dos minguados recursos dos cofres provinciaes, *vêla o governo sobre este importante ramo de civilização e progresso de vossa província* (SANTA CATARINA, 1860, p. 18) [Grifo nosso].

Em seu relatório, o Presidente enfatiza o empenho do governo provincial em assegurar os investimentos necessários para a implantação de colônias. Representavam o que ele mesmo definia como sendo uma parte importante e capaz de promover o progresso material e o espírito civilizador na província catarinense.

No entanto, em um curto espaço de tempo, o próprio governo da província reconheceu e tornou pública a percepção de que as terras reservadas para o estabelecimento da colônia Teresópolis frustraram as expectativas nelas depositadas por não corresponderem às necessidades do empreendimento colonizador. Dessa forma, o relatório apresentado ao 1º Vice Presidente da Província de Santa Catarina, o comendador Francisco José D’Oliveira, pelo presidente Pedro Leitão da Cunha, por ocasião da passagem da administração da

¹³⁰ O teor do relatório apresentado pelo Presidente da Província de Santa Catarina à Assembleia Legislativa também reverberou na imprensa, como observamos na edição número 542 do Jornal O Argos, editado na cidade do Desterro em 12 de janeiro de 1860.

província em 19 de dezembro de 1863, contradiz diversos aspectos apresentados como positivos no relatório de 1860.

De acordo com Pedro Leitão da Cunha,

Os terrenos que bordam os rios Cubatão e Cedro são pouco férteis, e mal retribuem o trabalho dos colonos, que se mostram por isso descontentes.

É provável que mais tarde tenham eles de ser abandonados, e seus habitantes procurem melhor sorte nas margens dos rios S. Miguel e Capivary.

(...)

Esta povoação communica-se com as diversas linhas por caminhos ruraes na sua maior parte irregulares e difíceis, por se não haver estudado os accidentes topographicos do terreno antes da fundação da colonia.

Assim é que tive de vêr caminhos traçados em rocha viva com grande dispendio dos cofres publicos, e sem a precisa commodidade. Em geral são situados nas proximidades das margens dos rios, e passam muitas vezes de uma para outra desde que encontram dificuldades no terreno da margem que seguião.

D'ahi essas inconvenientes e quasi sempre perigozas passagens avão, que naturalmente impossibilitam o transito de carros.

Convem a construcção de pontes n'essas paragens. (SANTA CATARINA, 1863, p. 23-24).

O relatório apresentado por Pedro Leitão da Cunha revela que a baixa fertilidade e, conseqüentemente, a pouca produtividade dos lotes, em decorrência de terem sido demarcados e distribuídos em uma área bastante acidentada, acabaram produzindo um sentimento de descontentamento entre os colonos que começavam a procurar terras em melhores condições que aquelas da colônia Teresópolis.

Ainda, de acordo com o relatório do Presidente,

Do que fica expellido conclue-se que o progresso da colonia Theresopolis é muito lento, e que no que respeita à producção a marcha é ainda mais difficil, tanto assim que para o consumo da colonia são os colonos obrigados a procurar fóra d'ella os generos de primeira necessidade, que já ali deverião abundar (SANTA CATARINA, 1863, p. 25).

No período entre sua fundação em 1860 e 1863, a colônia Teresópolis presenciou um significativo acréscimo populacional, mediante sucessivas levas de novos colonos e em função do crescimento vegetativo, impelindo a colônia a expandir seu território na direção dos cursos de água existentes nas proximidades. No relatório de 1863 consta que, no período entre julho e setembro de 1862, a colônia registrou o nascimento de 172 crianças, ao passo que teve o registro de apenas 5 falecimentos. (SANTA CATARINA, 1863, p. 24)

Dois anos mais tarde, em março de 1865, o então Presidente, Alexandre Rodrigues da Silva Chaves, apresentou um novo relatório à Assembleia Legislativa provincial, dando conta de que a colônia Teresópolis teria fechado o ano anterior com uma

população de 1.493 habitantes. Naquele mesmo ano, a colônia teria registrado 66 nascimentos e 30 falecimentos, resultando num crescimento vegetativo de 36 pessoas, embora “no mesmo período retiraram-se da colônia algumas famílias, sobre as quaes declara o director que com isto muito ganhou a Colônia pela conducta das pessoas que as compunham”.

O quadro abaixo demonstra a distribuição da população de imigrantes da colônia Teresópolis a partir do gênero, da idade e da religião:

Tabela 3 – Distribuição de famílias de imigrantes da Colônia Teresópolis, por gênero, idade e religião.

Homens	799
Mulheres	694
Maiores	858
Menores	635
Católicos	879
Protestantes	614

Fonte: Santa Catarina (1865, p. 18).

Interessante observar que o referido relatório de 1865 praticamente ignora as condições objetivas enfrentadas na colônia, atendo-se quase que exclusivamente ao fornecimento de dados estatísticos, e ainda sugere que as famílias que se desligaram de Teresópolis, naquele ano, não o fizeram em decorrência das más condições que enfrentavam diante da baixa fertilidade das terras e das dificuldades de comunicação e de escoamento dos gêneros ali produzidos, mas, sim, porque tinham uma conduta incompatível, insinuando que sua retirada representava um ganho para a colônia. Por outro lado, essa leitura que fazemos do relatório produzido pelo governo provincial não descarta a existência de colonos que eram considerados de má índole, uma vez que os documentos da época os classificavam como “parasitas”, “vagabundos”, “beberrões”, “vadios”, “preguiçosos” e “avessos ao trabalho”.

Todo esse quadro demonstra a situação da colônia que, por um lado percebia um crescente aumento de seu contingente populacional, promovendo, inclusive, o espraiamento de muitas das famílias para o entorno do núcleo original. Por outro lado, observou-se um descompasso em relação à sua diminuta produção, o que dificultou o seu “progresso” material, pois já não conseguiam suprir as demandas essenciais da própria colônia, obrigando o seu diretor e as próprias famílias de colonos a procurarem, como alternativa, a migração interna. Abrimos um pequeno parêntese para mencionar que ainda estavam muito presente alguns elementos ligados à mentalidade da prosperidade mercantilista, onde a prosperidade da colônia era concebida a partir do seu potencial de produção e comércio para o mercado externo.

O historiador Toni Vidal Jochem, ao tratar da fundação e do desenvolvimento da colônia Teresópolis, assinala que seu Diretor, Theodor Todeschini, como forma de amenizar a situação objetiva em que se encontravam os colonos de Teresópolis, tomou a iniciativa de promover a migração interna, encaminhando algumas famílias para outras linhas coloniais, como as que se estabeleceram às margens do rio Capivari, onde considerava que as terras eram mais férteis e promissoras, destacando que essas migrações trouxeram implicações e comprometeram ainda mais o desenvolvimento socioeconômico da colônia Teresópolis, embora esse movimento também tivesse tido outras direções, como Brusque e Blumenau. (JOCHEM, 2002).

Mesmo com as iniciativas levadas a cabo pelo Diretor da colônia de realocar algumas das famílias em terrenos mais férteis e menos acidentados, como no caso do vale do Capivari, as condições materiais da colônia Teresópolis não melhoravam. Com o passar dos anos, a situação dos colonos se agravava e, diante de todo o descontentamento gerado entre os seus moradores, no final do ano de 1865, o Governo Imperial determinou que fosse realizada a junção administrativa da colônia Teresópolis com a colônia Santa Isabel¹³¹, tornando Theodor Todeschini o Diretor de ambas. (JOCHEM, 2002).

No relatório apresentado à Assemblaria Legislativa pelo então Presidente da Província, Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, no ano de 1867, consta a confirmação da junção administrativa das colônias: “tendo sido exonerado, a bem do serviço publico, o director desta colonia, Joaquim José de Souza Corcoroca, mandou o governo imperial que acumulasse este cargo o director da de Theresopolis, Theodoro Todeschini”. Nesse mesmo relatório, ao descrever as condições de desenvolvimento da colônia, o Presidente enfatiza que, mesmo com o aumento da área de cultivo, “indício seguro de certo desenvolvimento”, a colônia enfrentava “um mal de origem, o terreno desfavorável em que foi situado”, apontando que em toda a área de ocupação o vale do Capivari contribuía significativamente para a elevação da média de prosperidade de toda a colônia (SANTA CATARINA, 1867, p. 14)

De acordo com o relatório,

Incontestavelmente a situação geral dos colonos é até certo ponto prospera, mas é força reconhecer que esse resultado só tem sido alcançado a custa de esforços

¹³¹ A colônia Santa Isabel, fundada no ano de 1847 por imigrantes de origem germânica, recebeu essa denominação em homenagem à filha do Imperador D. Pedro II, a Princesa Isabel, nascida no ano anterior ao da fundação da colônia. O núcleo original da colônia corresponde aos atuais municípios de Rancho Queimado e Águas Mornas. Foi anexada à colônia Teresópolis sob a direção de Theodor Todeschini em 1865, e emancipada em 1869, pela Lei Provincial n. 682.

perseverantes, e dignos de terras, mais férteis, mais fáceis de serem lavradas, e mais apropriadas ao trabalho do cultivador europeu (SANTA CATARINA, 1867, p. 14).

O relatório ainda traz questões relacionadas ao endividamento dos colonos com o governo - por possuírem terras pouco produtivas, a falta de escolas, e, sobretudo, a necessidade de que fossem abertas estradas que fizessem a ligação com São José da Terra Firme e Desterro. Isso se daria para que pudessem atender os habitantes do núcleo original, e de uma estrada que contemplasse os colonos que migraram para o vale do rio Capivari, de modo que a produção pudesse ser escoada e comercializada nas praças da Capital da Província ou em Laguna, mais ao sul.

Para os colonos estabelecidos no baixo Capivary, onde existem as melhores terras da colônia, faz-se indispensável abrir uma estrada para a Laguna, cujo mercado ficará assim aberto aos habitantes daquela linha. É óbvia a vantagem, senão necessidade desta estrada. Os últimos colonos gastão 7 dias, em tempo bom, para vir a capital e voltar com os seus animais carregados. Calcula-se, entretanto, que haverá 4 a 5 leguas da Laguna até esses moradores, e menos de 2 até os primeiros moradores brasileiros da margem do Capivary, os quaes, além da navegação do rio, tem sem duvida caminho terrestre para aquela cidade. Como se vê, a construção desta estrada não apresentará grandes dificuldades, sendo entretanto de imensa vantagem para aquela parte da colônia (SANTA CATARINA, 1867, p. 15).

O mesmo Presidente da Província, em relatório apresentado à Assemblaria Legislativa no ano seguinte, 1868, registra a abertura de uma picada entre o rio Capivari e o Rio Braço do Norte, perfazendo 4.800 metros “com o fim de serem exploradas as terras e conhecida a exacta distancia entre os dois rios. Nessa exploração encontrou o agrimensor Augusto Heeren fontes de aguas thermaes, que este anno deverão ser visitadas de novo e sujeitas á analyse chimica” (SANTA CATARINA, 1868, p. 19). O relato indica um contínuo movimento de exploração e de reconhecimento para posteriores ocupações migratórias que se deram a partir da colônia Teresópolis, no vale do rio Cubatão em direção ao vale do rio Capivari, em direção ao sul catarinense que, poucos anos mais tarde, resultariam na formação do núcleo colonial do Vale do Braço do Norte.

Fato é que o histórico de dificuldades enfrentadas pelos colonos de Teresópolis, desde sua ocupação original em 1860, fez com que houvesse um espraiamento dessa mesma ocupação e um alargamento de seu território inicial, associado a inúmeras medidas desencadeadas e/ou articuladas a partir do administrador da colônia, do governo da província, ou mesmo, por iniciativa dos próprios colonos em busca de melhores terras e de melhores condições de vida. Nesse contexto, deu-se a junção das colônias de Teresópolis e Santa Isabel em 1865 e, mais tarde, em 1869 com a emancipação de ambas, por meio da Lei Provincial n.

682 de 11 de julho, como consta nos registros do relatório enviado pelo então Presidente da província, Dr. Carlos Augusto Ferraz de Abreu, à Assembleia Legislativa em 1869:

O estado prospero d'esta e da visinha colonia de Santa Izabel motivou o Aviso do Ministerio d'Agricultura, Commercio e Obras publicas, de 18 de Novembro ultimo recommendando que se promovesse a emancipação de ambas para entrarem no regimen, e jurisdicção commum ás demais povoações do Imperio. Esta providencia justificada tambem pela falta de terrenos ferteis em procura dos quaes vae o imigrante, estando já occupados e cultivados os melhores lotes existentes nas duas colonias que desde 1864 nenhum colono receberão, carece porém de complemento no melhoramento da estrada geral que as liga á S. José. (...) É Director de ambas o cidadão [tenente-coronel] Gaspar Xavier Neves, nomeado em 19 de Outubro do anno findo (SANTA CATARINA, 1869, p. 22).

De acordo com JOCHEM, (2002), o que aconteceu efetivamente como resultado do ato político emancipatório das duas colônias foi a “inviabilidade de seu desenvolvimento socioeconômico”, de modo que os imigrantes “foram lançados à própria sorte”, impulsionando ainda mais os processos migratórios e, por consequência, aprofundando a desestruturação das colônias. Foi nesse contexto que, de acordo com Dall’Alba (1973, p. 52), um grupo de 52 colonos, oriundos da colônia Teresópolis, orientados pelo Pe. Wilhelm Roer (Guilherme Roer), encaminharam, em 21 de outubro de 1872, uma petição ao “governo Imperial para que lhes fossem concedidas terras no Vale do Braço do Norte”, para a qual teve resposta logo em seguida, por meio do “Aviso do Ministério da Agricultura dirigido ao Presidente da Província”, datado de novembro daquele mesmo ano, que permitia a transferência das 52 famílias. Além de estabelecer a concessão de lotes, o Aviso do Ministério da Agricultura também determinava que devessem medir “150 braças de frente, por 883,3 de fundo (...) medidas à custa do Governo, à razão de meio real por braça quadrada, pagável à vista”.

Cabe lembrar, como já mencionamos anteriormente, o relatório da Presidência da Província do ano de 1868, em que encontramos o registro da abertura de uma picada de 4.800 metros ligando o rio Capivari ao Braço do Norte, demonstrando que a região do Vale do Braço do Norte vinha sendo explorada e reconhecida há pelo menos cinco anos antes da fixação das primeiras famílias germânicas na localidade, que compreende, hoje, o município de São Ludgero, entre os anos de 1873 e 1874.

Na cartografia abaixo, datada do ano de 1872, é possível observar a colônia Teresópolis em toda a sua extensão, inclusive com a colônia Santa Isabel, incorporada à de Teresópolis em 1865 e a colônia nacional de Angelina, para onde também foram encaminhadas algumas famílias de imigrantes oriundas de Teresópolis.

Figura 10 - Mapa da Colônia Teresópolis em toda a sua extensão. No detalhe, o núcleo colonial do Vale do rio Braço do Norte.



Fonte: Mapa Topográfico de parte da Província de Santa Catarina organizado pela Comissão do Registro Geral e Estatística das Terras Públicas segundo os trabalhos dos engenheiros Carlos Rivierre, Manoel da Cunha Sampaio, Emílio Odebrecht, Pedro Luiz Taulois e Henrique Kreplin, de 1872. Cópia: Centro de Memória e Documentação – CEDOC/UNESC.

Acima e no detalhe, situado mais ao sul (lado esquerdo), encontra-se a área inicialmente destinada ao núcleo colonial do Vale do Braço do Norte. O mapa topográfico foi organizado pela Comissão do Registro Geral e Estatística das Terras Públicas no ano de 1872, com base nos trabalhos de um grupo de engenheiros, entre eles Manoel da Cunha Sampaio, que chefiou a comissão responsável pelas medições das terras devolutas nos vales dos rios Araranguá e Tubarão. Certamente, os estudos produzidos pela Comissão Sampaio serviram de subsídio para a escolha das terras no vale do rio Braço do Norte e que orientou a decisão da petição assinada pelos cinquenta e dois colonos sob a orientação do padre Roer, datada do mesmo ano da edição do mapa topográfico.

Outro aspecto importante a ser considerado no contexto de ocupação da região sul catarinense na segunda metade do século XIX está relacionado à emancipação de Tubarão, que se desmembrou de Laguna em 27 de maio de 1870, pela Lei Provincial n. 635. A emancipação política e administrativa do novo município se deu, em grande medida, por força da existência de uma elite econômica que há muito disputava os espaços de poder com as elites comerciais de Laguna. Desse modo, os mandatários de Tubarão, sobretudo a partir de 1870, passaram a ocupar e a controlar os espaços de poder, tanto na política como na administração pública do recém-criado município, que se estendia por um amplo território que abrangia todo o Sul até os limites com a província de São Pedro do Rio Grande do Sul e às bordas da Serra Geral, a Oeste.

Essas pessoas, geralmente, combinavam o exercício das funções como proprietários de terras e comerciantes, além dos ofícios ligados à política local e no âmbito da província. Aliás, alguns deles já ocupavam importantes espaços e exerciam poder, principalmente na região mais próxima ao vale do rio Tubarão, antes mesmo de 1870, quando ainda estavam vinculados, política e administrativamente, ao município de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, mas, com a emancipação, observamos um aprofundamento do exercício desse poder local. Esses políticos, proprietários de terras e comerciantes de Tubarão, entre eles o Coronel Luís Martins Collaço, cuja família aparece com muita frequência nos documentos da época, acompanhavam com interesse os projetos e os processos de colonização da região sul da província catarinense, como já havíamos nos referido anteriormente.

Dall'Alba publicou trecho de uma carta redigida pelo próprio Coronel Collaço, com data de 30 de junho de 1878, com a seguinte informação: “Por minha influencia, e até com alguma despesa e sacrifícios feitos por mim, é que temos o núcleo espontâneo de alemães de Braço do Norte” (DALL'ALBA, 1973, p. 51). O registro demonstra a presença e o interesse dos políticos de Tubarão no processo de ocupação e, ao mesmo tempo, a vinculação direta que se buscou estabelecer com os futuros núcleos colônias que teriam na praça de Tubarão - um importante centro e entreposto para a comercialização de seus produtos coloniais agrícolas.

Outro aspecto que observamos está relacionado ao conceito de colônia ou colonização “espontânea”, trazido nos documentos contemporâneos à colonização do Vale do Braço do Norte e incorporado por alguns autores, como o próprio padre João Leonir Dall'Alba. Talvez, por isso, ao abordar o processo de colonização europeia da região sul catarinense, a partir da segunda metade do século XIX, a literatura regional praticamente

desconsidere a colônia alemã do Braço do Norte, instalada entre os anos de 1873 e 1874, e aponte o início efetivo do empreendimento colonizador somente com a instalação da colônia Azambuja em 1877, cujo núcleo original corresponde ao atual município de Pedras Grandes, em torno de quatro anos mais tarde.

O termo “espontâneo”, comumente empregado e associado ao núcleo colonial de Braço do Norte, está relacionado ao próprio processo histórico, cujas condições objetivas impeliram os moradores de Teresópolis a migrarem em busca de melhores terras e, conseqüentemente, melhores condições de vida. Nesse caso, o núcleo colonial de Braço do Norte não resultou de um projeto previamente organizado e articulado pelo governo do Império ou mesmo por alguma empresa privada, a fim de arregimentar um determinado grupo de imigrantes europeus em um espaço de terras devolutas para a finalidade de empreender a colonização. Ao contrário, o núcleo nasceu da necessidade imposta aos colonos que tinham recebido terras pouco férteis e, conseqüentemente, de baixa produtividade na ex-colônia Teresópolis.

No entanto, ao que demonstram os documentos (relatórios, decretos, avisos, cartas, etc.), todo o processo de deslocamento em direção às bacias dos rios Capivari e Braço do Norte teve a anuência e o acompanhamento das esferas públicas no âmbito da própria colônia, do Governo Provincial e do Governo Imperial, além da assistência oferecida pela elite política de Tubarão, representada pelo coronel Luís Martins Collaço. Portanto, parece-nos evidente que a fundação do núcleo colonial de Braço do Norte não se mostra em nada “espontânea”, para além do desejo das famílias de imigrantes germânicos em migrarem na busca de novas terras que preenchessem os requisitos mínimos e necessários à produção agrícola, e, também, às instâncias governamentais que buscavam uma solução que se mostrasse razoável para o problema que prejudicava não somente os colonos, mas o próprio governo da província, que deixava de arrecadar o volume de impostos devidos e desejados. Em contraposição à ideia de “espontaneidade”, o que pudemos observar foi uma série de ações deliberadas e que buscavam caminhos legais para o movimento de migração, ao passo que encontramos a localização do núcleo colonial já na cartografia apresentada acima e que fora publicada no ano de 1872; portanto, antes mesmo de sua efetivação, que se deu ao final do ano seguinte, 1873.

Desse modo, faz-se necessário destacar que, para além da óbvia, embora deliberadamente apagada ocupação pretérita do interior da região pelo povo Xokleng, pelos escravos e negros alforriados e pelas famílias luso-brasileiras – sesmeiros e posseiros – desde o início do século XIX, foram as famílias germânicas do Braço do Norte que marcaram o

início do projeto colonizador da região sul catarinense por imigrantes europeus, a partir da segunda metade daquele mesmo século. Aliás, o próprio Dall'Alba escreve, em seu “Pioneiros nas Terras dos Condes”, que o panorama de organização e de “prosperidade da colônia alemã estabelecida às margens do Braço do Norte” foi o que, de certo modo, levou outras pessoas a considerarem “com tanto entusiasmo nossas terras” e a posterior ocupação das mesmas, reforçando um discurso de enaltecimento da imigração europeia em detrimento dos nacionais que habitavam a região (DALL'ALBA, 2003, p. 42).

A situação de prosperidade mencionada por Dall'Alba também pode ser observada no registro das memórias do Desembargador Fernando Luís Vieira Ferreira, que chegou ao Vale em 1877, quando tinha apenas 9 anos de idade, acompanhando o seu pai, o engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, encarregado de medir as terras devolutas e instalar a Colônia Azambuja. De acordo com essas memórias, publicadas em sua primeira edição no ano de 1939,

Pela estrada não passavam só as tropas que vinham da Serra, mas também os cargueiros em que os alemães do Braço do Norte levavam a Tubarão os produtos de suas lavouras e as linguiças de sua salsicharia. Vendiam um pão de milho amassado com alguma farinha de trigo à moda portuguesa (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 36).

O relato nos permite perceber que a colônia de Braço do Norte, instalada poucos anos antes, já comercializava os produtos de suas lavouras com os comerciantes de Tubarão e com os tropeiros que, com frequência, desciam a Serra, além de estabelecerem um comércio regular com os colonos recém-chegados em Azambuja. Já, no relatório de 14 de fevereiro de 1878, no qual o 1º vice-presidente, Joaquim da Silva Ramalho, transmitia a administração da Província de Santa Catarina a José Bento de Araújo, encontramos, no item “terras públicas”, menção ao processo de medição das terras ocupadas pelos colonos germânicos no vale do Braço do Norte.

O relatório informa que,

Achando-se estabelecidos no rio Braço do Norte 52 diversos ex-colonos do ex-núcleo de Theresopolis, e não tendo sido medidos e demarcados os lotes onde eles se estabeleceram, solicitei do governo imperial a nomeação de um engenheiro que legalizasse as terras d'esses lavradores, para poder a fazenda nacional receber o valor das mesmas e, bem assim, das adjacentes às d'esses ex-colonos, e que foram requeridas por compra ao Estado por outros individuos, que em grande parte, ahi também já se achavam estabelecidos, afim de poder ser regularmente executada a autorização do aviso do ministerio da agricultura de 6 de Maio de 1873 (SANTA CATARINA, 1878, p. 24-25).

Mas a medição dos lotes de terra que caberiam a cada um dos colonos signatários e contemplados não se deu imediatamente após a emissão da autorização do aviso do Ministério da Agricultura, em maio de 1873? Por que, então, a presidência da província catarinense nomearia um engenheiro para legalizar esses mesmos lotes quatro anos depois? De acordo com Dall'Alba, assim que os colonos receberam a notícia da autorização do Ministério da Agricultura, que concedia a cada um deles “um lote de terras pelo preço mínimo da lei, meio real à braça quadrada, pouco mais de sessenta mil réis ao lote”, logo se organizaram para irem tomar posse do que lhes fora concedido e autorizado pelo ministério.

E, sendo assim, ainda de acordo com Dall'Alba,

Parece que vieram por tubarão, de onde trouxeram um *agrimensor mais ou menos entendido no assunto*. Entraram pela Barra do Norte, onde haviam-se estabelecido os brasileiros e logo cada um ocupou um lote, ora à esquerda, ora à direita do rio, acima da Linha Miranda (DALL'ALBA, 1973, p. 47).

Um pouco mais adiante, Dall'Alba volta a registrar que “de Tubarão viera um agrimensor, ‘curioso no assunto’, fazer as primeiras medições, por sinal mal feitas, para os ocupantes das terras até então devolutas”, embora ele mesmo reconheça que não dispõe de maiores informações sobre a atuação desse agrimensor que teria feito as primeiras medições nas terras da colônia Braço do Norte (DALL'ALBA, 1973, p. 51).

Dessa forma, o relatório de 1878 segue informando que fora nomeado para tal função o engenheiro Carlos Othom Schlappal, por meio de uma portaria emitida em 13 de agosto de 1877, cujo objeto era “verificar a medição dos referidos lotes existentes nos vales dos rios Braço do Norte e Capivary e discriminar as terras publicas das do dominio particular”, tendo dado início aos trabalhos pelos 52 lotes que foram concedidos aos “primeiros colonos ahi estabelecidos, afim de poder legalisar as terras adjacentes, sem prejuiso dos mesmos ex-colonos” (SANTA CATARINA, 1878, p. 25).

Ainda de acordo com o relatório, o engenheiro Schlappal teria iniciado os trabalhos de campo no princípio do mês de outubro de 1877, tendo concluído, até então, a medição de uma extensão de “24.223 braças quadradas, ou 53.290 m, 6, formando uma área de 2.597,150 braças quadradas, ou 12.570,206 m. O”. E, ao final, o presidente da província tece largos elogios ao engenheiro Schlappal, tratando-o como “inteligente e escrupuloso”, que “avulta de importância relativamente ao interesse que deve resultar para os cofres públicos e para a prosperidade da lavoura d'esta província”, além de ressaltar o quanto havia sido

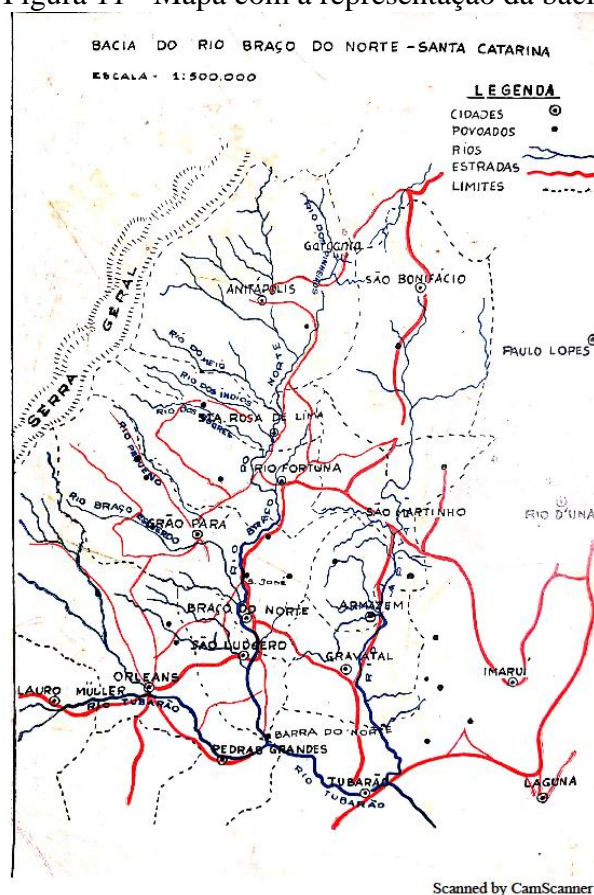
econômico no exercício de suas funções, observando que a comissão havia dispendido, até 31 de dezembro de 1877,

com generos alimenticios a trabalhadores e transporte dos mesmos e de objectos necessarios á commissão, apenas 113\$220rs, sem que se fizesse outra qualquer despeza com a mesma commissão, a não ser a dos vencimentos do dito engenheiro, isto por ter conseguido dos respectivos interessados prestarem-se gratuitamente ao serviço, fornecendo sómente à parte d'elles alguns d'aquelles generos (SANTA CATARINA, 1878, p. 25).

No entanto, um número maior de informações acerca da colônia germânica de Braço do Norte foi registrado no relatório produzido pelo engenheiro agrimensor Carlos Othon Schlappal em 1881¹³². O engenheiro chegou à região em setembro de 1876, estabelecendo-se próximo a Gravatal, onde havia um porto fluvial, e dando início aos trabalhos de medição e de demarcação dos 52 lotes que deram início à ocupação do Vale do rio Braço do Norte, indicando, inclusive, um local para a instalação da sede da colônia (DALL'ALBA, 1973).

¹³² Carlos Othon Schlappal também atuou na demarcação dos lotes e dirigiu a colônia Angelina desde sua fundação em 1860 até 1869. (PIAZZA, 1994, p. 154) Mais tarde, recebeu designação de Luís Martins Collaço para auxiliar os engenheiros Charles Mitchell Smith Leslie e João Carlos Greenhalgh nos trabalhos de medição das terras que correspondiam ao patrimônio dotal da Princesa Isabel. Também atuou na Colônia Grão Pará, como chefe da comissão do Governo para a medição dos lotes que seriam disponibilizados aos colonos imigrantes. (LOTIN, 2002, p. 29).

Figura 11 - Mapa com a representação da bacia do rio Braço no Norte.



Fonte: Mapa da Bacia do Rio Braço do Norte, publicado na contracapa do livro “O vale do Braço do Norte”, de João Leonir Dall’Alba (1973).

De acordo com os apontamentos de Schlappal no relatório de 1881, o núcleo colonial de Braço do Norte foi criado espontaneamente e sem que o Governo precisasse dispendir nenhum recurso e que, mesmo assim, a colônia apresentava um desenvolvimento lisonjeiro. Na avaliação de Schlappal, apenas faltavam, para aquele lugar, bons caminhos para que os colonos pudessem estabelecer comunicação regular e segura, já que os que existiam eram espécies de picadas abertas pelos próprios moradores e, geralmente, intransitáveis. Naquele núcleo colonial, alguns moradores já faziam uso do arado na lavoura de suas terras, o que lhes assegurava maior produtividade dos gêneros que eram, em sua maior parte, exportados para abastecer a colônia de Azambuja, e outros para a vila de Tubarão e para a cidade de Laguna.

Ainda de acordo com o engenheiro agrimensor, em 1879, ele teria feito a

Demarcação de um quadro de 440 metros de lado, destinado para a sede do referido núcleo da Colônia do Braço do Norte, ficando no centro do povoado, na margem esquerda do Braço do Norte, para ser dividido em lotes urbanos, e onde o povo pretende construir sua Igreja e casa para a escola (DALL’ALBA, 2003, p. 46-47).

Uma vez demarcado o quadro da sede em 1879, de acordo com o engenheiro, foram traçadas as ruas, a praça e construída a igreja. Dois anos após a delimitação do perímetro urbano da colônia, já havia, no lugar, uma casa de negócios e um hotel, ambos de propriedade do senhor Francisco de Oliveira Souza, um português que mudou para o Braço do Norte com sua esposa, a senhora Florisbela Antônia de Souza, e os três filhos do casal. Foi no hotel do senhor Francisco que funcionou, provisoriamente, a sede da Colônia Grão Pará no ano de sua fundação, 1882. Mais tarde, a sede central da colônia foi inaugurada na localidade do rio Pequeno.

Vimos, portanto, que o primeiro núcleo colonial estabeleceu relações regulares com os demais proprietários luso-brasileiros, bem como com as praças de Tubarão e de Laguna, onde residia o núcleo político e, também, onde se praticava o comércio, fosse com os atravessadores de Tubarão ou com os comerciantes e armadores de Laguna. Também foi essa colônia que, de certo modo, socorreu, com gêneros de sua produção, a Colônia Azambuja, estabelecida em 1877, e a Colônia Grão Pará, criada em 1882, conforme relatos do engenheiro agrimensor. Por outro lado, a instalação dos colonos no Braço do Norte, fortaleceria o recém-criado município de Tubarão, que ampliaria a arrecadação de impostos e fortaleceria o poder das elites oligárquicas que controlavam as atividades comerciais e a política local.

4.2 O CONTRATO CAETANO PINTO JÚNIOR E O AGENCIAMENTO DE IMIGRANTES NA EUROPA

Em 17 de junho de 1874 foi editado o Decreto n.º 5.663¹³³, que autorizava o Governo Imperial a celebrar um contrato com o empresário Joaquim Caetano Pinto Junior¹³⁴ para agenciar e transportar imigrantes europeus para o Brasil. O decreto, que estabeleceu as cláusulas do contrato, tinha como objetivo central oferecer incremento à política imigratória, que traria para o Brasil pessoas recrutadas principalmente em regiões que enfrentavam situações de crise econômica e social, como a Itália e o Tirol Austríaco. De acordo com o próprio decreto, ficava autorizada a celebração do contrato diretamente com Caetano Pinto Junior, “ou por meio de uma sociedade ou companhia que organizar, introduzir no Império

¹³³ Publicada originalmente na Coleção de Leis do Império do Brasil - 1874, Página 663 Vol. 1 pt. II – também disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5663-17-junho-1874-550343-publicacaooriginal-66255-pe.html> - Acesso em 1º/07/2020.

¹³⁴ De acordo com o historiador Amadio Vettoretti, o Comendador Caetano Pinto era membro da aristocracia paulista composta por “opulentos barões”, e que teria despejado em São Paulo “cargas e mais cargas de esperançosos colonos”. (VETTORETTI, 2001, p. 12).

(excepto na Província do Rio Grande do Sul) cem mil (100.000) imigrantes europeus, de conformidade com as cláusulas (...)”.

O contrato especificava, logo na sua primeira cláusula, a quantidade, o prazo, a origem, a profissão e as “qualificações” dos imigrantes. No que dizia respeito à origem, o contrato estabelecia que os agenciados deveriam ser alemães, austríacos, suíços, italianos do norte, bascos, belgas, suecos, dinamarqueses e franceses. Os imigrantes também deviam ser “agricultores, sadios, laboriosos e moralizados, nunca menores de dois annos, nem maiores de 45, salvo se forem chefes de familia”. Por fim, a cláusula previa que, dez por cento do total de imigrantes podia ter outras profissões que não, exclusivamente, a de agricultores.

Nas cláusulas seguintes (II, III, IV e V), o contrato fixava o prazo de dez annos contados a partir do décimo segundo mês após a assinatura do contrato, embora o empresário pudesse trazer os imigrantes antes desse prazo, desde que fosse acordado com o Governo do Império. Também determinava o escalonamento que estabelecia a vinda de cinco mil imigrantes no primeiro anno e dez mil nos annos subsequentes, além de fixar os valores que seriam pagos por cada imigrante. Nesse caso, ficou colocado que o empresário receberia, por adulto, as seguintes subvenções: “125\$000 pelos primeiros 50.000 imigrantes, 100\$000 pelos 25.000 seguintes; 60\$000 pelos ultimos 25.000, e a metade destas subvenções pelos que forem menores de 12 annos e maiores de dois”. As subvenções seriam pagas no Rio de Janeiro assim que o empresário comprovasse que o grupo de imigrantes tivesse sido recebido “pelo funcionario competente no porto de desembarque da Provincia a que se destinarem”.

O contrato deixava claro que os imigrantes não deveriam pagar nem ao Governo e nem ao empresário qualquer quantia a título de subsídios, socorros, transportes e alojamentos, sendo que o próprio Governo arcaria com as despesas de “hospedagem e alimentação durante os primeiros oito dias de sua chegada, e transporte até as colonias do Estado a que se destinarem”. Do mesmo modo, estabelecia que:

VIII - Igualmente garantira aos imigrantes que se queiram estabelecer nas colonias do Estado a plena propriedade de um lote de terras, nas condições e preços estabelecidos no Decreto nº 3748 de 19 de Janeiro de 1867, e obrigar-se-ha além disso a não elevar o preço das terras de suas colonias sem avisar ao empresario com doze mezes de antecedencia.

No fundo, a cláusula VIII, complementada pela cláusula IX, estabelecia que os imigrantes teriam “plena e completa liberdade” para escolherem onde se fixar como colonos, se em terras do Estado ou em particulares, ou mesmo para se empregarem nas povoações, vilas e cidades; procurava amenizar ou mesmo distrair do golpe que viria com a cláusula X, a

qual dizia que “os imigrantes virão espontaneamente, sem compromisso nem contracto algum, e por isso nenhuma reclamação poderão fazer ao Governo, tendo apenas direito aos favores estabelecidos nas presentes clausulas, do que ficarão plenamente scientes”. Essa cláusula do contrato eximia o Estado brasileiro de responsabilidades em casos de reclamações futuras de imigrantes que se sentissem lesados ou mesmo enganados. De acordo com o contrato, o imigrado dava ciência de que tinha escolhido vir para o Brasil por vontade própria e que o governo se limitaria a aplicar as cláusulas contratuais. Soava como uma espécie de “lavar as mãos”.

Para os imigrantes trentinos, a recusa de responsabilidades do estado brasileiro juntava-se a outra, a do Estado Austríaco, que os tinha forçado a renunciar à cidadania e estabelecido que não pagaria em nenhum caso a viagem de volta de quem havia emigrado. Portanto, os trentinos se encontravam complementemente sós; sem dinheiro, aqui estavam e aqui deviam permanecer, custasse o que custasse (TONETTO; GHIZO; PIROLA, 2015, p. 54).

Ainda, de acordo com os autores, a viagem dos imigrantes para o Brasil era feita na terceira classe dos vapores da agência Laurens, que, por sua vez, recebia, em média, de 160 a 180 francos para proceder ao transporte de cada um dos emigrantes, indicando que Caetano Pinto, na condição de contratante, ficava com praticamente o dobro, e, assim, poderia dispender recursos para as ações de propaganda que deviam ser espalhadas em boa parte da Europa. Era, sem sombra de dúvidas, um negócio muito lucrativo, mas que nem sempre tinha o rigor na observação das cláusulas do contrato, gerando críticas e protestos por parte das famílias de imigrantes que se sentiam lesadas e enganadas ao serem encorajadas a emigrar, “atraídas pelas mais falsas ilusões” (TONETTO; GHIZO; PIROLA, 2015, p. 54).

Referindo-se aos imigrantes encaminhados para as grandes fazendas produtoras de café de São Paulo, Amadio Vettoretti é taxativo em afirmar que o Comendador Joaquim Caetano Pinto Júnior “despejou em S. Paulo cargas e mais cargas de esperançosos colonos”, acrescentando:

Lá sim foram mais que ludibriados, entraram na rota de uma nova forma de escravidão com requintados embustes. No entanto, apesar do cerco para esconder as arbitrariedades e torpezas, **a notícia chegou a Europa. E Caetano Pinto é apontado como o responsável pelo transporte e eficiente rede de agentes propagandistas e aliciadores que transmitiam toda a sorte de mentiras e ilusões** (VETTORETTI, 2001, p. 12) [Grifo nosso].

Para a concretização dos trabalhos de agenciamento dos europeus que quisessem – espontaneamente ou por persuasão – emigrar para o Brasil, a propaganda se apresentava como

uma ferramenta indispensável para divulgar e convencer as pessoas a cruzarem o Atlântico em busca de novas oportunidades no Brasil. Para tanto, Joaquim Caetano Pinto Júnior, que tinha sua organização sediada em Marselha, articulou uma verdadeira rede de arroladores, como eram chamados os agenciadores encarregados de visitarem as diversas comunidades propagandeando as vantagens da emigração e convencendo as pessoas a embarcarem em uma viagem repleta de oportunidades e que mudaria suas vidas para melhor.

Embora o contrato estabelecesse, em sua cláusula XVII, que o empresário Caetano Pinto seria o responsável pela repatriação e arcaria com todas as despesas decorrentes, em caso do não cumprimento do estabelecido na cláusula I, é de se supor que o empresário, sem prejuízos para os seis negócios, tenha negligenciado reiteradamente a referida cláusula. Isso em razão do volume de dinheiro que o empreendimento particular movimentava e do trânsito que o empresário tinha na Corte.

A viagem do primeiro grupo, composto por 291 imigrantes, entre eles homens, mulheres, velhos e crianças, partidos da Lombardia em direção à França, no porto de Havre, ilustra bem as condições objetivas a que eram submetidos, desde sua saída da Europa até sua chegada às respectivas colônias. Eles atravessaram boa parte da Europa para poder embarcar em um vapor, onde viajaram amontoados na terceira classe por vinte e três dias até chegarem ao Rio de Janeiro. De lá, embarcados em outro vapor, rumaram para Desterro – capital da Província catarinense, onde, de acordo Nelma Baldin (1999)¹³⁵, não havia hospedaria para abrigá-los, obrigando-os a ficar ao relento até que fossem encaminhados para Laguna, onde também não existia infraestrutura alguma para recebê-los e acomodá-los. Na sequência, foram levados em pequenas embarcações até o porto fluvial de Morrinhos, já no município de Tubarão, onde foram recepcionados por Joaquim Vieira Ferreira, que os conduziu, em carros de bois, até a colônia Azambuja, na qual chegaram em 28 de abril, finalizando uma longa e penosa viagem, que durou mais de cinquenta dias.

Diante de um cenário como esse, podemos supor que a clássica imagem romântica das pessoas embarcando em um navio a vapor enquanto seus familiares, no cais do porto, se despediam acenando com lenços brancos nas mãos e semblantes que exprimiam sentimentos de esperança de uma vida de plenas realizações do outro lado do Atlântico, na América do Sul, compunha um belo enredo para o cinema, mas que estava muito distante da realidade. Primeiro porque, certamente, tinham decidido viajar em decorrência do estado de penúria que

¹³⁵ De acordo com Nelma Baldin (1999), “somente em fins de 1889 é que tiveram início, na cidade de Desterro, as negociações para a construção de uma hospedaria com a finalidade de abrigar essas famílias viajantes, que permaneciam ali estacionadas à espera de sua partida para a colônia de destino”.

viviam em uma Europa bastante atingida pelos conflitos de unificação política e pelas transformações provocadas pelo desenvolvimento do capitalismo industrial. Depois, porque não é crível supor que suas famílias pudessem acompanhá-los até o porto francês e, ainda, por conta das revoltas diante da descoberta de que muitas das promessas feitas pelos arroladores de Caetano Pinto não seriam concretizadas.

Paulo Pinheiro Machado lembra que, de todo modo, a partir da década de 1870 predominou o tipo de contrato como o que foi firmado entre o Governo Imperial e o empresário Joaquim Caetano Pinto Junior, competindo a ele “a propaganda e o transporte e, ao Governo, a introdução e assentamento” dos imigrantes. Do mesmo modo que o domínio político do Partido Conservador no período de 1868 a 1878 tenha contribuído para que fosse assegurado “certa continuidade de esforços, principalmente para as regiões de formação de núcleos de pequenos proprietários” (Machado, 1999, p. 72-73), como era o caso da região sul da Província de Santa Catarina.

4.3 UM EMPREENDIMENTO “ESTATAL”: A GRANDE COLÔNIA AZAMBUJA E A DISSEMINAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS

Depois do estabelecimento do núcleo colonial espontâneo de Braço do Norte entre os anos de 1873 e 1874, o próximo núcleo instalado na região sul de Santa Catarina foi o de Azambuja, que teve seu início no ano de 1876, com a designação do engenheiro Joaquim Vieira Ferreira como chefe de uma comissão técnica incumbida de proceder à medição e à discriminação das terras públicas devolutas, além de serem encarregados da tarefa de organizar uma colônia de caráter governamental com imigrantes provenientes da Europa. A nomeação de Vieira Ferreira foi expedida pelo Conselheiro Thomaz José Coelho de Almeida, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que indicou, também, para seus auxiliares, o agrimensor Augusto Barrancon e o Tenente Braz Nogueira Pinto. Este último era casado com Maria Clara Vieira Ferreira, irmã do chefe da comissão.

O engenheiro Vieira Ferreira chegou à região com sua família – esposa e filhos – e demais membros da comissão em janeiro de 1877, tendo passado antes por Laguna e Tubarão, para dar início aos trabalhos encomendados pelo Governo Imperial. Dentre os filhos do chefe da comissão estava o maranhense Fernando Luís Vieira Ferreira, com apenas nove anos de idade e que, mais tarde, no ano de 1939, já Desembargador e com 71 anos, publicou a

primeira edição de um livro de memórias onde narra o processo de implantação da colônia Azambuja e do núcleo colonial de Urussanga, sob a direção de seu pai¹³⁶.

Em suas memórias, o Desembargador descreve, da seguinte forma, a localidade de Pedrinhas, próxima de onde foi instalada a sede da colônia Azambuja no início de 1877:

Em Pedrinhas havia poucas casas. Só me lembro de três: uma, a do José Pereira, à margem esquerda do rio das Pedrinhas, na estrada entre Tubarão e Lages e as outras duas, separadas por um córrego, situadas a mais de um quilometro da primeira. Pertenciam à veneranda velha Cecília (?), sogra de José Pereira e progenitriciz de uma numerosa e honrada posteridade. Contava-nos casos ocorridos com os índios da região no tempo de sua mocidade, manifestando ainda o terror que lhe inspirava. (...) Como a de José Pereira, as duas casas tinham frente para a estrada, recuadas, porém, para o sopé do morro. (...) (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 33).

No relato, o Desembargador nos dá a dimensão do reduzido número de casas e, conseqüentemente, de habitantes na região em 1877. Menciona, também, que, com exceção do núcleo Braço do Norte, a região era esparsamente povoada por luso-brasileiros ou, nacionais, como costumavam ser chamados. Diz também que, assim que chegaram, foram hospedados em uma casa simples que pertencia a uma senhora de nome Cecília, que costumava contar histórias acerca da presença dos Xokleng na região. Outra informação é de que essas casas margeavam a estrada que, passando por Pedrinhas, perfazia a ligação entre Tubarão e Lages, a qual era uma importante via de comunicação, de transporte e de comércio.

O Desembargador ainda lembra que uma parte da casa fora utilizada como depósito e escritório, necessário aos trabalhos de seu pai e da equipe que o acompanhava.

Um cômodo exterior foi utilizado como escritório e depósito de instrumentos de engenharia. Na mesa, posta sobre cavaletes, papéis para plantas topográficas, régua, tira-linhas, compassos, tês, transferidores, etc. Ao lado com a conveniente arrumação, balizas, trenas, teodolitos... Eram os órgãos materiais da medição, que funcionavam no terreno, onde se efetuava e, no papel, onde se registrava, passando-se da estaca nas picadas para o traço linear e o algarismo nas cartas (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 33).

Uma vez instalados, o engenheiro e toda a sua equipe passaram a fazer os trabalhos de reconhecimento das terras devolutas, a exploração dos rios e demais cursos d'água e a abertura de caminhos que pudessem facilitar, num futuro próximo, a instalação dos imigrantes europeus. Esse trabalho não demorou muito tempo, pois, como já havíamos

¹³⁶ O livro "Azambuja e Urussanga: memória sobre a fundação, pelo engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, de uma colônia de imigrantes italianos em Santa Catarina", publicado por Luís Fernando Vieira Ferreira em 1939, teve uma segunda edição idealizada pelo Pe. João Leonir Dall'Alba, com autorização da filha do autor, Maria Vieira Ferreira, no ano de 2001. Estamos fazendo uso dessa segunda edição.

mencionado, Joaquim Vieira Ferreira pode contar com os estudos e as medições feitas pela comissão Sampaio entre os anos de 1867 e 1868.

As terras devolutas, que deveriam ser medidas e discriminadas pela comissão comandada por Vieira Ferreira, eram as que se estendiam, a princípio, pelos vales dos rios Tubarão e Urussanga, mas que, em seguida, avançariam em direção ao vale do rio Araranguá, no extremo sul da província catarinense, e que já constavam nas plantas e nos memoriais produzidos a partir dos estudos realizados pela comissão anterior, comandada pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio. Um exemplo disso foram as terras medidas nas proximidades dos rios Sangão e Mãe Luzia, a partir das quais, mais tarde, foi criado o núcleo colonial de Criciúma.

Já vimos que a proposição inicial feita pela Comissão Sampaio de começar a fixação dos imigrantes pelos vales do Tubarão e do Araranguá, de forma simultânea, não tinha sido aprovada, por influência direta de Luís Martins Collaço, representando os interesses das elites locais e os seus próprios. Por outro lado, observamos que, embora o projeto de assentamento de colonos imigrantes tenha iniciado pelo vale do rio Tubarão, mais especificamente por Pedras Grandes, a área que compreendia a Colônia Azambuja se estendia por todo o território sul catarinense, projetando o espraiamento gradativo da colonização na medida em que novas levas de imigrantes fossem chegando à região, bem como a ocupação de lotes em futuros novos núcleos coloniais de Azambuja pelos descendentes dos imigrantes já fixados em levas anteriores. Isso foi se confirmando e, entre o final do século XIX e o início do século XX, novos núcleos foram sendo instalados em direção ao rio Mãe Luzia, até atingir a região do vale do Araranguá, além das migrações espontâneas que deram origem a outros núcleos coloniais, como o de Forquilha, entre os anos de 1911 e 1912 (ZANELATTO; OSÓRIO, 2012). As fontes documentais revelam que, nessa época, membros da elite de Tubarão haviam se tornado proprietários de terras, também, nas proximidades do rio Mãe Luzia, expandindo suas posses para toda a região sul e fortalecendo seu poder político.

Cabe destacar que a colônia Azambuja seguia o arquétipo das colônias oficiais organizadas pelo próprio Governo do Império e que deveriam servir de modelo, como estratégia de “marketing” capaz de entusiasmar e atrair novas levas de imigrantes. Para tanto, o bom nível de organização deveria produzir, nos imigrantes, um sentimento de contentamento e de progresso material que os levasse a convidar e a convencer seus parentes e amigos na Europa a virem para o Brasil como colonos. Mas, para que isso pudesse acontecer, o núcleo colonial deveria estar dotado com uma infraestrutura (estradas, pontes, derrubada de mato, construção de abrigos temporários, entre outros) que satisfizesse os

primeiros colonos e os estimulasse a transmitir oportunidades e segurança para os que fossem convidados depois. O historiador Paulo Pinheiro Machado aponta que o processo de formação de uma corrente imigratória de caráter permanente e regular para o Brasil contou com, além das iniciativas e das ações das instituições e do Governo, com a própria colonização, numa lógica de que era preciso “colonizar para atrair”, usando as próprias colônias como instrumento de propaganda positiva. Ainda, de acordo com Pinheiro Machado, “estes núcleos coloniais, além de promoverem a ocupação territorial e o desenvolvimento das lavouras de gêneros alimentícios, converteram-se em centros de atração de imigrantes” (Machado, 1999, p. 74 - 75), sendo que o “sucesso” dessa política dependeria, em grande medida, da construção e da consolidação de uma narrativa que positivasse o processo colonizador em curso no Brasil a partir das próprias experiências e expectativas dos colonos já imigrados.

Deriva daí uma prática que se tornou comum nas colônias e nos núcleos coloniais, que era a escrita de cartas para serem remetidas aos parentes e aos amigos na Europa portando boas notícias dos colonos no Brasil, informando sobre a política de imigração do Império, da existência e da disponibilidade de lotes coloniais apropriados para a agricultura, além do convite para virem para o Brasil¹³⁷. Por outro lado, essas correspondências deveriam ser entregues ao diretor da colônia, que se encarregava de levá-las ao correio, em Tubarão, ou mesmo Laguna, além do fato de que, muitas vezes, as cartas apresentavam certo padrão de grafia e conteúdo, indicando a possibilidade de que uma pessoa pudesse atuar como escritor do texto que era narrado pelos imigrantes remetentes, o que nos faz inferir que essa prática impusesse certo controle sobre o que seria enviado ou não para os endereços na Europa. Do contrário, estaríamos inclinados a supor que, de fato, essas colônias funcionassem plenamente sem obstáculos, descontentamentos e protestos.

Ainda sobre os mecanismos de propaganda e de construção de narrativas positivadas sobre a colonização no sul catarinense, de modo a despertar o interesse pela imigração na Europa e, assim, formar uma corrente imigratória regular, podemos acrescentar a própria colônia espontânea do Braço do Norte, como poderemos observar na citação que segue, extraída de um relatório produzido pelo engenheiro agrimensor Carlos Othon Schlappal em 1879.

É verdade que a colônia do Braço do Norte não custou ao Governo um só real. Ali o capital empregado foi o custo das terras pago pelos próprios colonos. **Com perseverança e paciência elevaram aqueles núcleos a verdadeiros “small**

¹³⁷ Essa não foi uma prática aplicada exclusivamente nas colônias “oficiais”, podendo, também, ser constatada nas iniciativas privadas, como, por exemplo, na Colônia Grão Pará, que analisaremos adiante.

farms". Estes colonos há sete anos nada tinham, quando saindo de Teresópolis e suas vizinhanças pobríssimos e até desesperados, em busca de melhor ponto, requereram estas terras do Braço do Norte. **Hoje nada devem, e têm empregado em empréstimos diversos, as sobras de seus trabalhos em quantia superior a trinta contos de réis.** Consideraram como riqueza as suas terras e ambicionaram comprar mais. Serão eles, seus filhos e parentes, outros tantos concorrentes aos lotes do Patrimônio.¹³⁸ (DALL'ALBA, 2003, p. 48) [Grifo nosso].

Como percebemos na citação acima, o núcleo colonial do Braço do Norte costumava ser mencionado com certa frequência nos documentos produzidos no último quartel do século XIX como um "modelo ideal" de colônia e de imigrante a ser seguido, fosse pela organização, pela disciplina, pelo trabalho, pelo progresso material ou mesmo pela ambição de acumular fortuna. Muitas vezes, essas "qualidades" serviam de contraponto em relação à população luso-brasileira. A esse respeito, o mesmo relatório traz as seguintes anotações: "(...) *Os italianos tendo boa administração são bons, com exceção dos napolitanos. Os alemães são excelentes e os nacionais desta Província são todos eles em geral muito descansados*" [Grifos meus]. O relatório produzido pelo engenheiro Schlappal reforçava ideias de depreciação dos luso-brasileiros e de valorização dos imigrantes europeus, portadores das características físicas e morais capazes de atrair o progresso e a civilização para a região sul, indicando uma construção discursiva que reforçava o projeto imigratório e colonizador que assegurasse o desenvolvimento material. A concretização do projeto colonizador faria com que houvesse uma sobreposição da "raça" europeia (branca) aos miscigenados com portugueses, índios e negros, aproximando a Província de Santa Catarina e, em especial, a região sul, do ideal de civilização como propunham os ideólogos do positivismo.

Em 2 de janeiro de 1877, em relatório apresentado ao 1º Vice-Presidente da Província de Santa Catarina, Dr. Herminio Francisco do Espírito Santo, o Presidente, Dr. Alfredo d'Escagnolle Taunay, mencionou ter visitado o vale do rio Tubarão no mês de setembro do ano anterior (1876) e que se mostrou admirado com a fertilidade e a beleza do referido vale, e informou que instou o Governo Imperial para a formação de colônias, fosse ali ou nas terras do vale do rio Araranguá, enfatizando que se tratava de terras "também admiravelmente próprias para a lavoura", e arrematou dizendo: "meus esforços não foram vãos". Dando sequência em sua apresentação, o Presidente Taunay comunicou a decisão do Ministério da Agricultura de nomear a Comissão de engenheiros, chefiada pelo Dr. Joaquim

¹³⁸ A citação publicada por Dall'Alba, em "Pioneiros nas Terras dos condes", foi extraída de um relatório produzido pelo engenheiro agrimensor Carlos Othon Schlappal em 1879, em que faz uma descrição do núcleo colonial do Braço do Norte.

Vieira Ferreira, para examinar a região e escolher o local mais adequado para a instalação de uma colônia. Informou, ainda, que, o engenheiro havia lhe comunicado, em 21 de dezembro, que achara “a cinco legoas da villa de N. S. da Piedade do Tubarão optimo local no valle do ribeirão Armazem, na intersecção das agoas com a divisa Sul da sesmaria dos herdeiros de João Pacheco dos Reis”, o local apropriado para a instalação da futura colônia. Taunay projeta para as futuras colônias que viessem a se instalar “em aquella rica zôna”, destacando a grande procura por parte de “centenas de milhares de Russos, sahidos das vizinhanças do mar Caspio” (SANTA CATARINA, 1877, p. 79).

O relatório do Presidente Taunay traz detalhes da instituição da Comissão e da escolha da área de terras devolutas que seriam destinadas para a instalação da colônia, que faria divisa com a sesmaria pertencente aos herdeiros de João Pacheco dos Reis, no vale do ribeirão do Armazém. Por outro lado, demonstra o interesse, cada vez maior, por parte dos mandatários da Província, na região e nos projetos que estavam em discussão ou em curso. Em visita aos vales do sul, o próprio Presidente, contrariando as orientações de Collaço, teceu elogios às terras agricultáveis do Araranguá. Parece-nos que, do relatório, apenas não se concretizou a imigração dos russos, já que as primeiras e maiores levas foram de colonos vindos da Itália.

Já, no ano seguinte, o relatório produzido e apresentado em 14 de fevereiro de 1878 pelo 1º Vice-Presidente, Dr. Joaquim da Silva Ramalho, ao Presidente da Província, Dr. José Bento de Araujo, ao abordar o tema “colônias”, informava que, em 1877, haviam sido criados dois núcleo coloniais na Província, sendo um deles o núcleo do vale do Tubarão, que dava conta da colônia já instalada¹³⁹. De acordo com o documento, a nova colônia teria sido fundada em 28 de abril de 1877, na região que corresponde ao vale do rio Pedras-Grandes, afluente do rio Tubarão, no município de mesmo nome.

A 16 de Abril do anno proximo passado foi, pelo inspector especial de terras publicas e colonisação, major Antonio Florencio Pereira do Lago entregue no lugar denominado morrinhos, 291 immigrantes, quasi todos de origem italiana, ao engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, que os fez conduzir para a séde do nucleo colonial (SANTA CATARINA, 1878, p. 20 - 21).

Silva Ramalho disse ter realizado uma visita ao recém-criado núcleo colonial no início do mês de junho de 1877, portanto, em torno de um mês depois da chegada da primeira leva de colonos e garantiu tê-los encontrado, em sua maioria, já localizados em seus devidos

¹³⁹ O segundo núcleo a que ele se referia era o de Luiz-Alves, sob a direção do engenheiro Júlio Grothe no mês de novembro, sendo que, em 31 de dezembro, já contava com 230 colonos.

lotes, enfatizando a “bôa vontade e energia desenvolvidas no cumprimento de seus deveres pelo distinto fundador da colônia do Tubarão”, o engenheiro Vieira Ferreira. Ainda de acordo com Silva Ramalho, na medida em que os colonos iam chegando, eram encaminhados para os seus respectivos lotes, lamentando as más condições dos caminhos que os conduziam de Tubarão até a colônia, além das dificuldades inerentes ao processo de implantação de uma colônia no meio da mata, dando um indicativo de que, em sua visita in loco, teria observado as dificuldades enfrentadas pelos imigrantes recém-chegados, diante da falta de infraestrutura necessária (SANTA CATARINA, 1878, p. 20 - 21).

O 1º Vice-Presidente da Província concluiu sua avaliação sobre a colônia apresentando dados de sua estrutura em 1878. De acordo com ele, certamente subsidiado pelo diretor da colônia, naquele ano, o núcleo colonial possuía a seguinte estrutura:

Occupa a colonia a superficie de 73,040.000 m2, sendo cultivada 2,913.680 m2 e não cultivada 70.126320 m2.

Existem 260 kilometros de caminho na colonia, sendo 5 kilometros de estrada construida.

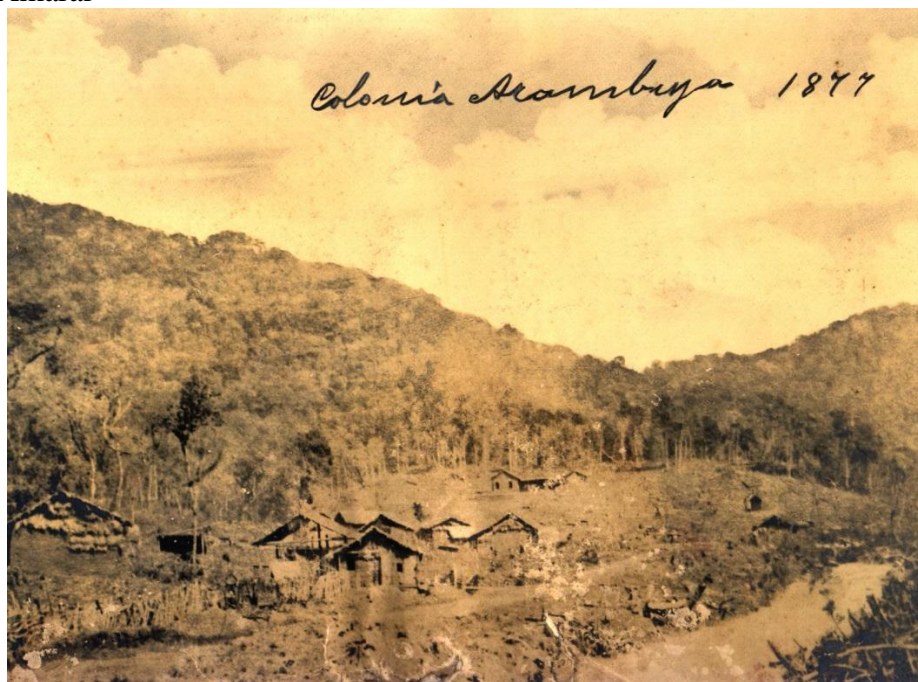
Ha 86 lotes occupados e 44 desoccupados, e conta a colônia 96 casas provisórias.

Para esta provincia devem resultar grandes vantagens com a prosperidade da colonia do Tubarão, que já conta cerca e 500 habitantes (SANTA CATARINA, 1878, p. 20-21).

Interessante observar que, em um novo relatório produzido por ele em 11 de dezembro daquele mesmo ano (1878), ao abordar o tema específico “Azambuja”¹⁴⁰, demonstra que a nova colônia instalada no vale do rio Pedras Grandes já tinha uma denominação. Nesse novo relatório, há o indicativo de que as terras onde foram instalados os primeiros colonos não eram de boa qualidade. Não que não houvesse terras apropriadas, pois, “á excepção, porém, das Pedras-Grandes, são de muita fertilidade os terrenos compreendidos na área da colonia”. Outra informação que atualizava a anterior dizia respeito à sua população, que agora era apresentada como sendo de “800 almas, pouco mais ou menos”, portanto, trezentas a mais do que fora apresentado no início daquele ano. Fora isso, o Vice-Presidente seguia atualizando as informações acerca da colônia (SANTA CATARINA, 1878, p. 48–49).

¹⁴⁰ De acordo com o historiador Amadio Vettoretti, o nome “Azambuja” teria sido dado à colônia em homenagem ao Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja, Inspetor Geral de Terras e Colonização. As Comissões de Terras e Colonização, como era chefiada pelo engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, eram diretamente subordinadas ao Inspetor Azambuja, conforme matéria publicada por Vettoretti na página 7 do jornal tubaronense Diário do Sul, em 09 de setembro de 1994, sob o título “La croce d’Azambuja”.

Figura 12 - implantação da colônia Azambuja (1877), Fotógrafo: Ozório do Amaral¹⁴¹



Fonte: CEDOHI – Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – FEBAVE/Orleans

De acordo com ele, o engenheiro Joaquim Vieira Ferreira havia lhe assegurado que a escrituração dos lotes estava em dia, e que, naquela ocasião, já tinham sido medidos e estavam prontos para serem ocupados, lotes suficientes para mais cem famílias, reforçando a tese de que os lotes deveriam ser ocupados com certa brevidade.

Sobre as despesas da colônia, o relatório trazia os seguintes números:

As despesas de Azambuja desde a sua fundação até o fim de Novembro passado elevão-se a 380:437\$597 réis, incluídas as da comissão de medição de tetras. Seus orçamentos, que importarão nos mezes anteriores em quantia superior a 15:000\$ réis, estão agora reduzidos a 10:297\$ réis, e diminuirão de Janeiro em diante, em virtude das ordens terminantes que dei. Tendo-se despendido no exercicio de 1877-1878 a importância de 232:450\$357 réis, no corrente as despesas não excederão a 150:000\$ réis (SANTA CATARINA, 1878, p. 48-49).

Silva Ramalho ainda chama a atenção para o fato de que a colônia sentia a necessidade de que fossem concluídas as estradas de Urussanga e de Rio dos Porcos, que estavam estimadas em 26 contos de réis, conforme solicitação do engenheiro Ferreira,

¹⁴¹ Em suas memórias, o Desembargador Fernando Luiz Vieira Ferreira faz menção à presença de um “retratista” de nome Ozório do Amaral, responsável pelas primeiras fotografias quando a colônia ainda tinha um povoado incipiente. De acordo com as memórias do Desembargador, a esposa do retratista teria sido a primeira professora do abecedário e da tabuada na colônia Azambuja, embora o casal tenha ficado ali por pouco tempo (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 83).

informando, também, que, por ordem do Ministério da Agricultura, teria dispensado os trabalhos da Comissão encarregada de fazer as medições, transferindo os agrimensores Braz Nogueira Pinto e Lycurgo de Carvalho Reis para as colônias Itajahy e Príncipe D. Pedro, respectivamente (SANTA CATARINA, 1878).

Em suas memórias, o Desembargador Vieira Ferreira, que observou a instalação e o crescimento da colônia quando ainda era criança, procurou reconstituir os procedimentos técnicos dos trabalhos realizados por seu pai, anotando um esquema que identificava, dentro das terras devolutas da província, os respectivos distritos e territórios com a definição das meridianas e a fixação dos marcos, para, depois, estabelecer a definição dos lotes coloniais que, aos poucos, passaram a receber imigrantes italianos. (Re)organizando e (re)significando suas memórias de infância¹⁴², o Desembargador, aos 71 anos de idade, se referia à criação da colônia Azambuja “como se uma teia de aranha invisível cobrisse os fios ideais, as matas e campos das terras devolutas” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 25-26).

Aos poucos, a “teia” ia se formando e ocupando espaços cada vez maiores com a chegada de sucessivas levas de imigrantes, impelindo a Colônia do Governo Imperial a promover um processo de expansão com a formação de novos núcleos espalhados pelo sul da província, abarcando todo o território composto por terras devolutas, as quais tinham sido medidas entre os vales do Tubarão e do Araranguá, formando uma grande colônia.

Essa colônia era composta pelos núcleos Azambuja, que era a sede administrativa da colônia, fundada em 1877, Urussanga, em 1878, e Accioly de Vasconcellos, em 1885. Este último dividiu-se depois nos núcleos de Criciúma e Cocal, e o núcleo Presidente Rocha em 1887, depois denominado Treze de Maio. A sede Azambuja estava situada nas margens do rio Pedras Grandes, no Vale do Rio Tubarão, sendo o primeiro núcleo a ser ocupado por imigrantes, recebendo, em 1877, três levas de pessoas vindas da Itália (TONETTO; GHIZO; PIROLA, 2015, p. 62).

De acordo com os autores, a direção da colônia estabeleceu uma estratégia que previa a criação de novos núcleos coloniais na direção do vale do rio Araranguá, vinculados à sede central em Pedras Grandes. Um exemplo desse espraiamento em direção ao vale do rio Araranguá é o município de Turvo, que foi formado por colonos que migraram de Azambuja e demais núcleos, além dos descendentes dos primeiros imigrantes, conformando uma extensa

¹⁴² O próprio memorialista, ao rememorar a primeira pequena capela feita de tábuas, chama atenção para o processo natural de ressignificação e atualização de suas próprias memórias. De acordo com ele, “As tábuas foram pintadas, alternando-se duas cores, que me parecem ter sido azul claro e vermelho escuro. Mas é possível que o tempo tenha desbotado as tintas, não só das tábuas da capela, também na minha memória.” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 58) [Grifo nosso].

área que, atualmente, corresponde aos municípios de Praia Grande, Jacinto Machado, Timbé do Sul e Meleiro.

Vieira Ferreira lembra, ainda, que, entre sua casa, na infância, e o rio, costumavam passar pela estrada, que ligava Tubarão a Lages, as tropas que desciam da Serra. Os muares, seguindo a “madrinha que era uma égua com um só sincerro no pescoço”, traziam suas bruacas carregadas de “charque, marmelada, queijos, pinhão, pêras”. Por ali, os serranos também transportavam boiadas e cavahadas. Além dos tropeiros, passavam também os cargueiros com os produtos da lavoura e linguiças, que os colonos germânicos do Braço do Norte levavam para ser comercializados em Tubarão (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 35-36), demonstrando que havia um fluxo regular de pessoas e mercadorias naquela região.

Sobre a região do litoral e do vale, o Desembargador, no processo de (re)organização e (re)significação de suas memórias, lembrava que essas populações eram formadas basicamente por açorianos (luso-brasileiros), que “conservava o sotaque musical dos ilhéus portugueses”, diferente dos “robustos e corados” moradores da Serra, que eram “de origem paulista” e que “falava com outro timbre de voz”. O desembargador também menciona a presença de negros, ao dizer que “não faltava gente de cor”, cujo contingente ajudava a diminuir o que ele classificou como “desequilíbrio territorial das raças”, argumentando, ainda, que “é no heterogêneo que está nossa homogeneidade, com essa ausência de preconceitos de raça, que é a maior beleza de nossa humana espiritualidade” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 36 - 37).

Ao traçar um quadro da diversidade populacional presente na região sul catarinense naquela segunda metade de século, o Desembargador Vieira Ferreira menciona os tropeiros serranos de origem paulista, os luso-brasileiros do litoral e das posses, sesmarias do interior e a presença de negros, além dos imigrantes europeus (italianos e alemães), que começaram a chegar na década de 1870. Quanto aos negros, é importante dizermos que pouco figuram na literatura regional e, quando raramente aparecem, costumam ser apresentados genericamente como “escravos” e nunca como proprietários. Essa população negra, mesmo aqueles beneficiados com a manumissão, após 1850 (Lei Eusébio de Queirós), assim como os Xokleng, que tiveram suas terras invadidas e acabaram sendo exterminados; foram impedidos de terem acesso a terra pelas próprias condições impostas pela Lei de Terras. Sendo assim, a “ausência de preconceitos de raça”, argumentada pelo Desembargador, mascarava o racismo estrutural presente no Brasil, tanto no século XIX como quando escreveu a primeira edição do livro em 1939, e ainda hoje. Aliás, ele próprio rememora um “preto serrano” de nome Firmino, que trabalhou para a sua família como cozinheiro por muitos meses. “Lembro-me

(...) quando depenava uma jacutinga, que ele mesmo matara no caminho do Armazém, com um tiro de garrucha. Devia ser bom atirador (...)” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 74). Ainda sobre Firmino, diz que, com sentimento de pesar, o viu sendo preso por ter raptado “o bom preto uma nossa escrava catarinense, a mulata Generosa, fugindo com ela na garupa, mas meu pai mandou-lhes no encalço gente que os prendeu e os trouxe para a colônia” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 79). São relatos, muitas vezes, ambíguos e contraditórios, na medida em que, atualizados em 1939, além de tratar a escravidão com certa naturalidade, esforçava-se para demonstrar alguma proximidade e afeto com os negros libertos ou escravos.

As memórias de Vieira Ferreira trazem à tona e confirmam a presença de grupos étnicos bastante diversificados na região, cuja imagem, foi sendo associada quase que exclusivamente à presença europeia, sobretudo, italiana e alemã. Como ele mesmo recorda, havia luso-brasileiros, serranos de origem paulista, negros e índios, que ocupavam a região e agiam sobre ela, inclusive, formulando suas próprias leituras e representações acerca da mesma, mas que ficaram apagadas na historiografia regional que, em sua maioria, apresenta uma narrativa laudatória de exaltação da imigração europeia. Da forma como a maioria das narrativas foram construídas, causam a falsa impressão de que as relações ali estabelecidas se deram em uma via de mão única, onde o elemento europeu dispunha de suas ricas contribuições e, do outro lado, os demais grupos étnicos apenas absorviam para aproximar-se do ideal de civilização, ou não, permanecendo na condição de atraso degenerativo, como propunham Oliveira Vianna e Azevedo Amaral.

No final da década de 1930, Vieira Ferreira ainda preservava o conceito de civilização muito presente no século XIX, incorporando os elementos que os aproximavam do mundo capitalista moderno e da modernização, capazes de proporcionar o desenvolvimento e o progresso material.

Para ele,

O homem civilizado plantava em suas roças cana, feijão, mandioca e milho, principalmente, que o vale do Tubarão produzia com fartura e exportava para o Rio de Janeiro nos patachos de Laguna. Fabricava a sua farinha, o seu açúcar, a sua aguardente em rudimentares engenhos movidos por força bovina.

Recordando as rudimentares estruturas fabris de quando chegou ao vale do rio Tubarão, Vieira Ferreira registrou que havia, em um lugar próximo da vila de Tubarão, um engenho de açúcar de propriedade do coronel Luís Martins Collaço, segundo ele próprio, um homem respeitável de Tubarão. Vieira Ferreira recordava que, nos períodos de moagem da

cana, “quando o caldo de cana escorria copioso dos cilindros de madeira, que os bois moviam para esmagar os gomos, caminhando em trilho circular com o pescoço nos canzís da almanjarra, sem outro interesse a não ser um pouco de bagaço”, o proprietário franqueava garapa ao público que por lá passava (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 37).

Joaquim Vieira Ferreira, por sua vez, também passou a ocupar um papel de destaque na região, afinal, era o diretor de uma grande colônia oficial, portanto, com todas as chancelas das instituições e dos governos Imperial e Provincial. Essa posição de importância na região, certamente, contribuiu para que, no ano de 1879, fosse nomeado para ocupar, simultaneamente, os cargos de diretor da Colônia Azambuja e de subdelegado do recém-criado 3º Distrito de Polícia de Nossa Senhora da Piedade (Tubarão), cujos limites eram: a Leste, a barra do rio do Norte; a Oeste, os limites do município de Tubarão com os de Lages; ao Norte, a colônia alemã; e, ao Sul, os limites da freguesia do Araranguá (SANTA CATARINA, 1879, p. 6-7). A nomeação de Joaquim Vieira Ferreira pelo então 1º Vice-Presidente da Província, Dr. Joaquim da Silva Ramalho, como subdelegado de um distrito que compreendia as áreas de Ilhota (Orleans), Raposa (Pindotiba) e Azambuja (Pedras Grandes), demonstra toda a relevância atribuída ao diretor da colônia que, a partir de seu lugar social, possibilita dizer que o engenheiro também passou a exercer certo poder político local, a exemplo de outros profissionais que, em certa medida, influenciaram no processo de ocupação regional, inclusive, fixando-se e comprando áreas de terras que estavam em um processo crescente de valorização, como foi o caso do engenheiro agrimensor João Carlos Greenhalgh, que integrou a comissão Sampaio em 1867.

Outro importante engenheiro foi Carlos Othon Schlappal, designado em 13 de agosto de 1877 para verificar a medição dos lotes existentes nos vales dos rios Braço do Norte e Capivari, e também discernir as terras públicas das que eram de domínio particular. Foi Schlappal que procedeu à demarcação dos 52 lotes dos colonos germânicos que primeiro se estabeleceram no Braço do Norte, como forma de legalizar aquelas e também as adjacentes. Schlappal permaneceu na região desde o final da década de 1860 em diante, onde acompanhou de perto a instalação da colônia Azambuja e todo o processo de ocupação regional, fosse pelos luso-brasileiros, fosse pelos imigrantes europeus. Por outro lado, o referido engenheiro também teve participação importante compondo a comissão chefiada pelo engenheiro estadunidense Charles Mitchell Smith Leslie, encarregada de fazer as devidas medições nas terras do patrimônio dotal em 1881. Tanto no relatório quanto no seu borrão,

Schlappal deixou registradas inúmeras descrições e observações acerca de toda a região, que era bem conhecida por ele¹⁴³.

Dentre suas observações, o engenheiro fez um breve relato da fundação da colônia Azambuja em 26 de abril de 1877, quando esta recebeu um contingente de 66 famílias, que somavam 388 imigrantes, sendo a maior parte deles oriundos da Lombardia, dando ênfase ao fato de que existia apenas um pequeno rancho medindo 10 palmos de frente por 30 de largura, onde puderam acomodar apenas um terço das famílias recém-chegadas, forçando a direção da colônia a providenciar a urgente construção de mais dois ranchos com as mesmas dimensões para poder acomodar os outros dois terços que, por ora, teriam ficado desalojados. De acordo com ele, depois de uma semana de descanso, para se aliviarem da fadiga causada pela longa e penosa viagem, cada família recebeu um lote de terras medindo 62.500 braças quadradas, “sendo a Diretoria obrigada a pagar cada família 30\$000 para construir um rancho em seus lotes, para acomodarem suas famílias, a fim de poderem fazer suas derrubadas para as plantações”. Além disso, a diretoria da colônia também realizou o pagamento dos subsídios, que teve duração até o verão de 1878, quando os colonos fizeram a primeira colheita¹⁴⁴. No ano de 1881, a colônia já tinha se espreado pela região e contava com três distritos que, juntos, somavam um contingente populacional de 1.926 pessoas, distribuídas da seguinte forma: “o primeiro distrito abrangendo a sede, com 127 fogos, com 482 almas. O 2º distrito com 398 fogos e 966 almas. O 3º distrito 36 fogos com 276 almas. Tendo entrado a última remessa de imigrantes a 24 de dezembro de 1880, de 468 pessoas”.

Outro aspecto apontado pelo engenheiro diz respeito à saúde daquela população que, por não ter enfrentado nenhuma epidemia, havia um baixo registro de enfermidades, associado à exterioridade da colônia; por isso, ao longo de três anos de funcionamento da colônia, o número de nascimentos superava em larga vantagem o de óbitos, que era de 146 para 38, caracterizando a população de Azambuja com o que qualificou de “robustez espantosa”, tal que uma parte significativa das pessoas vivia de salários pagos por particulares de fora da colônia, onde os imigrantes prestavam serviços, mesmo tendo bons resultados com suas plantações, sobretudo, de milho e de feijão que, segundo as anotações de Schlappal, eram abundantes, com colheitas de 200 alqueires de milho, e de 50 a 80 alqueires de feijão, em lotes de 120 mil metros quadrados.

¹⁴³ Importante destacar que o coronel Luís Martins Collaço teve participação importante no levantamento dos dados que permitiram a composição do relatório dotal de 1881.

¹⁴⁴ De acordo com as anotações feitas no borrão do relatório dotal, os pagamentos dos subsídios foram feitos da seguinte forma: “aos menores de dez e maiores de 50 anos 20\$000 por cabeça, e aos maiores de 20 anos 750 réis diários”.

Figura 13 - Planta Geral da Colônia Azambuja (Desterro, dezembro de 1888).

Ano 1888 - COLÔNIA DE AZAMBUJA - PROVÍNCIA DE SANTA CATHARINA



Gentileza de: WALMIR FERNANDES (Lauro Muller-SC) - Pesquisa de ROQUE SALVAN

Fonte: Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI/UNIBAVE. (Autor: Antônio Lopes de Mesquita)

Nos idos de 1881, Azambuja contava com lotes rurais que mediam 302.300 metros quadrados e os lotes urbanos contavam com 800 metros quadrados. Estes últimos estavam localizados na sede e eram vendidos por oito réis a braça, sendo que os primeiros deveriam ser pagos a três réis a braça, distribuídos em três parcelas, a serem pagas a partir do segundo ano, portanto, com um tempo de carência. Mesmo assim, o engenheiro observa que foram poucos os compradores, em torno de 25, que pagaram a primeira prestação, mesmo a direção tendo agido com rigor para manter as prestações em dia. Do mesmo modo, estimava que houvesse, na colônia, em torno de “150 lotes desocupados e prontos” para acomodar novos imigrantes. A preparação desses lotes (medição) custou para o Governo “50 mil réis cada um”, gastos com os serviços prestados por “camaradas e agrimensores”, e apenas um imigrante teria pago a terça parte devida, sem que precisasse ser cobrado. As anotações de Schlappal assumem um tom de crítica ao modelo de administração empregado na colônia, que contava com um ajudante, um médico, um farmacêutico e dois agrimensores escriturários, além do diretor, indicando que estaria custando caro aos cofres do Governo Imperial, embora as críticas mais ácidas viriam adiante. O engenheiro Schlappal aponta que

As despesas feitas quando trabalhavam todos os imigrantes e 300 brasileiros subiram à soma de dezoito contos de réis mensais, em construção da estrada da sede até a margem do Tubarão, e no embelezamento da sede. **No entanto é de lamentar que tendo o governo gasto tanto dinheiro não haja uma capela para celebrar-se**

uma Missa, e nem uma casa para uma escola pública. A capela atual é um galpão de dois metros de largura com seis de profundidade, coberto de tábuas e aberto (p. 51) [Grifo nosso].

O texto insinua que não faltavam recursos, mas que esses eram empregados erroneamente; contudo, a colônia estava assentada em terras férteis e todos aqueles que se dedicassem exclusivamente e diversificassem a agricultura “em poucos anos acha-se com uma boa fortuna, pois que a terra é toda ela magnífica”. Elogios eram tecidos aos italianos e, sobretudo aos alemães, que ele classificava como “excelente”, caracterizando os luso-brasileiros como “descansados”, indicando que eram pouco laboriosos. No entanto, merece nossa atenção o fato de os trabalhos de construção da estrada que ligava a sede da colônia à Tubarão, reunir trezentos trabalhadores nacionais, entre eles, alguns colonos que haviam requerido os seus lotes antes mesmo da chegada dos imigrantes, fragilizando o argumento de que não eram tão laboriosos quanto os europeus e, ao mesmo tempo, deixando transparecer um discurso elogioso que favorecia a política de imigração e colonização do Império.

As críticas mais contundentes foram dirigidas ao Tenente Braz Nogueira Pinto, que era cunhado de Joaquim Vieira Ferreira, diretor da colônia. O engenheiro Schlappal escreveu, no borrão do relatório, que o pequeno desenvolvimento observado na colônia se dera em decorrência da má administração, pois, no seu conjunto, os colonos italianos eram bons e laboriosos. Argumentava ele que o transporte dos imigrantes de Desterro até Laguna e daquele município até Tubarão era realizado por meio de hiates e, portanto, uma viagem rápida e com certo conforto, ao custo de 8\$000 por pessoa. No entanto, o caminho feito por terra, da localidade de Morrinho, em Tubarão, até Azambuja, era de 35 léguas, percorrendo um trajeto com caminhos muito ruins, com trechos montanhosos e a necessidade de se fazer a travessia pelos rios, sem contar com o fato de não haver, naquele percurso, nenhum tipo de abrigo, o que podia fazer com que a viagem demorasse até oito dias e custasse 35\$000 por cada um dos carros-de-boi usados para transportar as bagagens, pois as pessoas seguiam a pé.

Esse serviço tinha sido entregue, justamente, ao Tenente Braz Nogueira Pinto, que também era proprietário de casas de negócios na sede da colônia. Para Schlappal, o valor cobrado por esse transporte era “superfaturado” e precário, do modo que acusava o cunhado do diretor de superfaturar os produtos entregues aos imigrantes quando chegavam na colônia e que deviam ser pagos às custas do Estado.

O imigrante depois de chegar à Colônia recebia das mesmas o alimento por oito dias por conta do Governo. **A desgraça da Colônia foi ter um cunhado agrimensor, com casa de negócio, cedendo aos pobres imigrantes saco de farinha de 50 litros a 35\$000, feijão a 40\$000, cachaça com três partes de água a 1\$200 o litro, café**

a 2\$300. Eis o motivo porque acham-se os colonos de Azambuja caríssimos ao Governo (p. 51-52) [Grifo nosso].

Ao final, o engenheiro arrematava, de forma meio dúbia, argumentando que o alto custo do empreendimento para o Governo, que superava as cifras de setecentos contos de réis, tinha como motivos principais “ou por má administração, ou porque os colonos foram mal escolhidos, ou porque as terras não são boas”, ampliando o leque de possibilidades que poderiam ajudar a explicar o custo elevado em comparação com os serviços prestados e o nível de desenvolvimento da colônia, deixando no ar a existência de “outras circunstâncias” que não seria “lícito declinar” (p. 52), insinuando a prática de corrupção.

A esse respeito, Mauricio da Silva Selau (2010) avalia que as anotações produzidas pelo engenheiro Carlos Othon Schlappal, que lançou dúvidas sobre o comportamento da direção da colônia, não contextualizavam, de forma mais abrangente, todos os investimentos feitos na colônia, assumindo uma postura parcial diante dos fatos por ele narrados e, algumas vezes, contrários às memórias produzidas pelo Desembargador Vieira Ferreira e as informações constantes nos relatórios que o diretor da colônia enviava para a província. Selau aponta, ainda, que o papel da Comissão de 1881, da qual fazia parte o engenheiro Carlos Othon Schlappal, era de produzir uma análise acerca das experiências de colonização anteriores, para se evitar que os erros experimentados até aquele momento não precisassem ser repetidos no processo de instalação de uma colônia privada nas terras do patrimônio dotal, a futura Colônia Grão Pará (SELAU, 2010).

O que se pôde observar foi que o relatório de 1881 coincidiu com a demissão do engenheiro Joaquim Vieira Ferreira da direção da colônia Azambuja, que se deu em 13 de julho de 1881, depois de ter ficado praticamente cinco anos a frente da primeira colônia oficial do Sul de Santa Catarina, dando margem para se inferir que o teor do relatório, muitas vezes dúbio e contraditório, poderia ter influenciado a decisão do Governo em demiti-lo. Para substituí-lo na função, o governo nomeou o engenheiro João Tomaz Nogueira, que, por sua vez, ficou pouquíssimo tempo no cargo, sendo também demitido logo após a emissão do Decreto 8.366 de 31 de dezembro de 1881, determinando que a colônia Azambuja se tornasse emancipada e, desta forma, passasse ao “regimento comum às outras povoações do império”.

Na prática, o que aconteceu foi que, de fato, sob a direção de Joaquim Vieira Ferreira, houve um processo ordenado e gradual de expansão da colonização dentro da grande área colonial demarcada na região sul da província, valendo-se o diretor, muitas vezes, dos estudos e das medições registradas nos mapas e nos memoriais produzidos no final da década de 1860 pela Comissão chefiada pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio, pois levava

adiante o projeto bastante estudado e debatido desde o início da segunda metade do século XIX. Do mesmo modo, também é possível constatar, por meio das fontes documentais, os constantes investimentos feitos por ordem da direção da colônia na infraestrutura necessária para a ampliação das áreas colônias, com a derrubada da mata, a medição dos lotes coloniais, o melhoramento nos caminhos, a abertura de estradas, a construção de pontes e de barracões de acolhimento e de abrigos temporários, muitas vezes fazendo uso de um grande contingente de mão de obra formada por nacionais e mesmo por imigrantes italianos, demandando o investimento de grandes somas de recursos financeiros do Estado.

No entanto, com a demissão de Joaquim Vieira Ferreira e a nomeação de João Tomaz Nogueira no mês de julho de 1881, os investimentos em infraestrutura foram interrompidos e, naquele semestre, os gastos foram de apenas 11:720\$000 comparados aos 23:628\$000 gastos pela gestão de Vieira Ferreira no primeiro semestre daquele mesmo ano (SELAU, 2010, p. 97). Isso sugeria que a nova direção tinha por incumbência a redução dos gastos do governo em infraestrutura e a aceleração do processo de emancipação de toda a colônia e não apenas de parte dela, como havia sugerido o diretor Vieira Ferreira em agosto de 1880, como relatou o Desembargador,

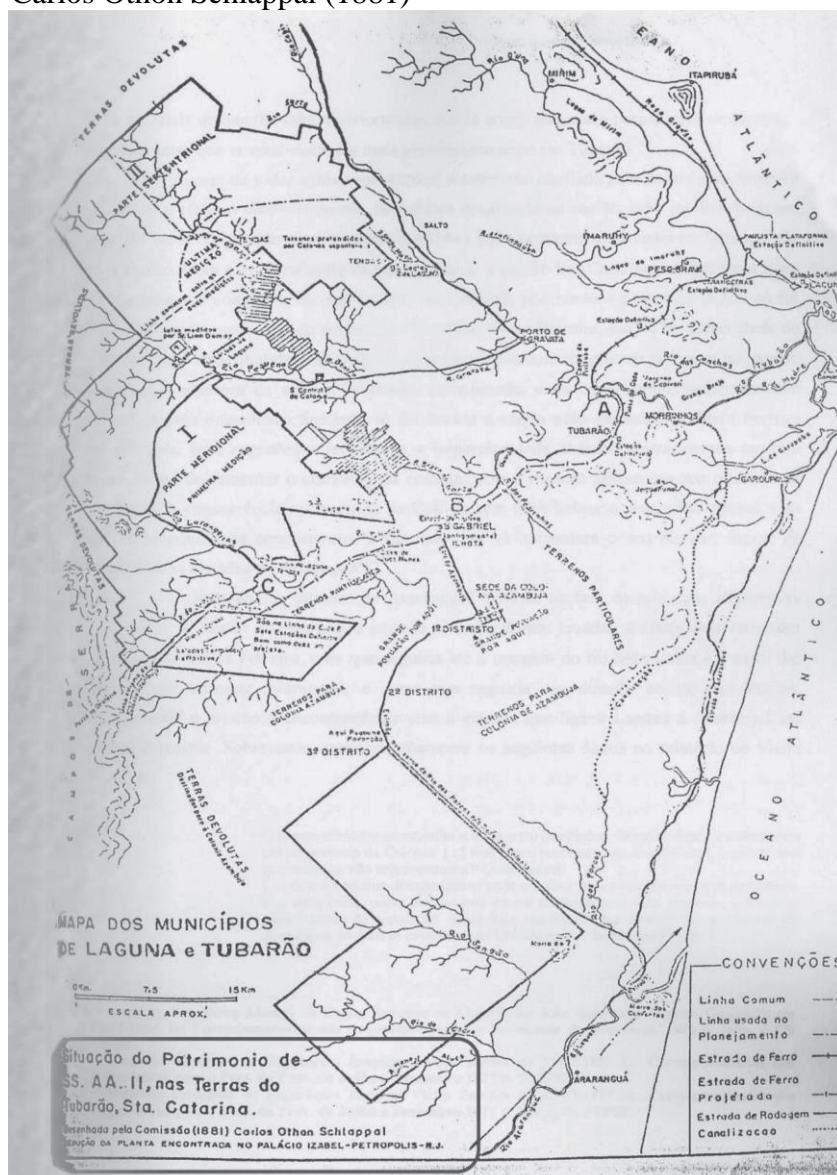
Em agosto de 1880, meu Pai propôs ao Governo a emancipação da colônia, menos quanto à parte sita no baixo Urussanga e Criciúma, que continuaria sob a tutela do Estado. **Seu pensamento era semear, por aí, a povoação da mata, para se comunicarem pela colônia os vales do Tubarão e do Araranguá, prolongando-se a estrada de Urussanga.** A circulação por esse caminho intensificaria a vida na população que localizara (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 87) [Grifo nosso].

De acordo Vieira Ferreira, a emancipação proposta pelo diretor da colônia dizia respeito apenas ao núcleo sede e a Urussanga, áreas que, em 1880, já possuíam um nível de organização, de infraestrutura e de atividades econômicas que possibilitariam abrir mão da tutela do Estado e tornar-se um povoado ligado a Tubarão. O mesmo não devia ser aplicado aos povoamentos que se estendiam de Urussanga a Criciúma, no caminho de Araranguá, pois avaliava que, naquelas áreas, a condição de organização material ainda era precária e, por isso mesmo, necessitaria a intervenção e os investimentos do Estado, já que, por ali, seria estabelecido um importante canal de comunicação entre os vales do Araranguá e do Tubarão, ideia preconizada pela Comissão Sampaio e encampada pelo diretor da Colônia Azambuja.

Nitidamente, a ordem política e a orientação administrativa teriam mudado e a presença do Estado naquele projeto colonizador seria reduzida ao máximo, com os núcleos coloniais tendo de aderir ao regimento comum das demais povoações do império, o que

significava que, em tese, aquelas ocupações coloniais já haviam reunido as condições necessárias, inclusive, de infraestrutura, para sobreviver sem a necessária tutela do Estado. Daquela data em diante, passariam a constituir-se como um povoado vinculado a um determinado município, como uma freguesia ou mesmo município autônomo, caso reunissem as condições necessárias para isso. Por esse motivo, os núcleos que foram constituídos posteriormente à data de emancipação de Azambuja passaram a ser designados como núcleos da ex-colônia, como foi o caso de Accioly de Vasconcellos, Criciúma, Cocal e Presidente Rocha.

Figura 14 - Mapa dos Municípios de Laguna e Tubarão. Autor: Engenheiro Carlos Othon Schlappal (1881)



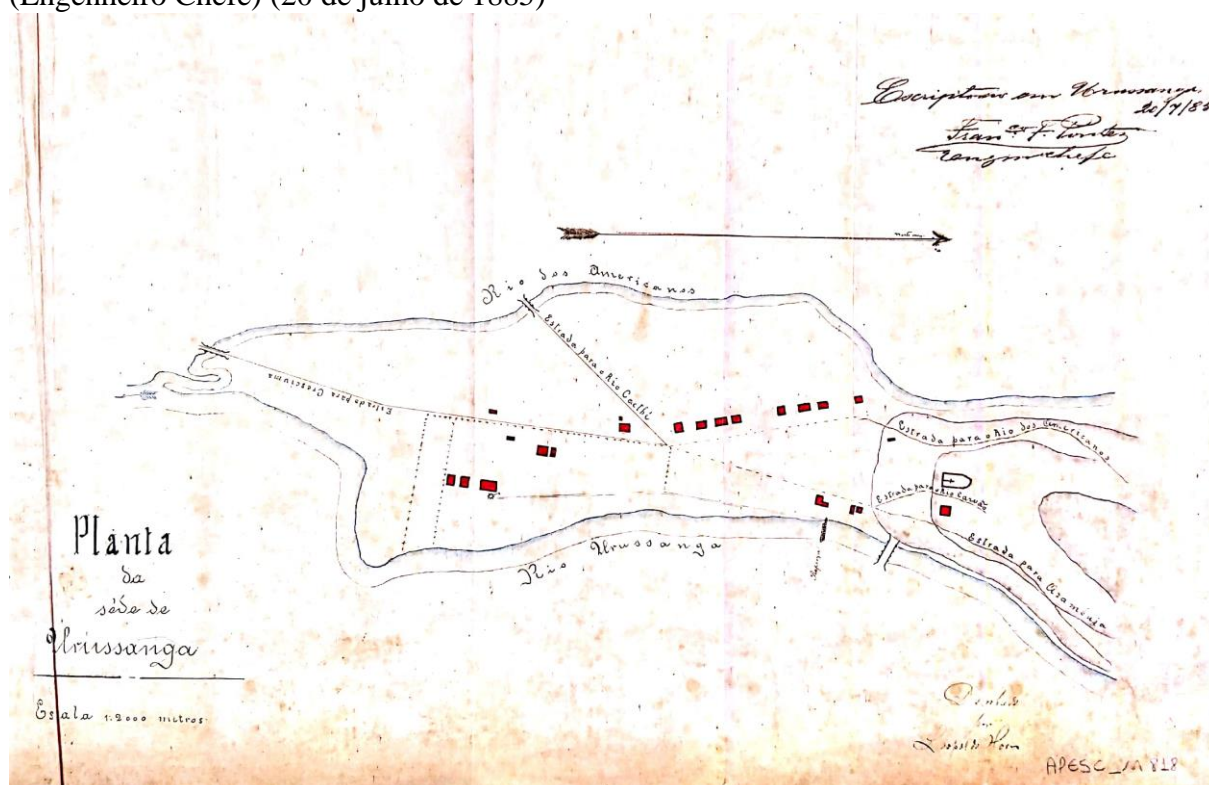
Fonte: Mapa apresentando a situação do Patrimônio de SS.AA.II, nas terras do Tubarão, Santa Catarina. Cópia: Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI/UNIBAVE.

O mapa acima, produzido por Carlos Othon Schlappal na Comissão de 1881 mostra claramente o processo de alargamento da ocupação da região sul catarinense pelo estabelecimento dos núcleos coloniais realizado por Joaquim Vieira Ferreira ainda no final da década de 1870, com a abertura dos caminhos e a preparação dos lotes onde foi estabelecido o núcleo colonial de Urussanga, apontado na cartografia como sendo o segundo distrito, pois o primeiro correspondia à sede da colônia Azambuja, em Pedras Grandes. Um pouco mais abaixo, vemos o terceiro distrito, que, certamente, correspondia ao núcleo de Accioly de Vasconcellos, localizado no entroncamento da estrada (caminho) que, saindo da sede de Azambuja e passando por Urussanga, conduzia até Araranguá. Mais tarde, o núcleo colonial

de Accioly de Vasconcellos foi desmembrado em dois, dando origem aos núcleos de Criciúma e de Cocal.

Essa cartografia, além de representar as áreas de terras devolutas e aquelas pertencentes a particulares (antigas sesmarias) e aos núcleos coloniais - (Braço do Norte 1874), Azambuja (1877), Urussanga (1878) e Accioly de Vasconcellos (1880)¹⁴⁵ -, também mostra o traçado completo da projetada estrada colonial, a antiga estrada do litoral, o traçado do projeto do canal de navegação interior e o traçado da estrada de ferro Dona Tereza Cristina que, tendo iniciado sua construção em 1880, a partir de 1884 passou a perfazer a ligação entre Imbituba, Laguna e Tubarão com a região das minas de carvão do Visconde de Barbacena, passando pela região onde estavam instaladas as colônias do Braço do Norte, de Azambuja e de Grão Pará, fundado em 1882, nas terras do patrimônio dotal.

Figura 15 - Planta da sede do núcleo colonial de Urussanga. Autor: Francisco Ferreira Pontes (Engenheiro Chefe) (20 de julho de 1885)



Fonte: Arquivo Público do estado de Santa Catarina - APESC.

¹⁴⁵ O núcleo colonial de Accioly de Vasconcellos foi fundado oficialmente em 1885. No entanto, desde 1880, quando ficou pronto o trecho da estrada colonial entre Urussanga e o “futuro” núcleo de Accioly de Vasconcellos, já existiam famílias de imigrantes que haviam se estabelecido ao longo daquela estrada, sugerindo que o processo de colonização teria iniciado preliminarmente entre 1880 e 1883, portanto, antes da oficialização conduzida na época pelo engenheiro Francisco Ferreira Pontes, que passou a chefiar uma Comissão em 1885.

Retornando às memórias do Desembargador Vieira Ferreira, ele apresenta um quadro dos “feitos de seu pai” no período em que foi diretor da grande colônia Azambuja:

Meu Pai embrenhara-se na mata virgem até então só habitada por índios selvagens. Explorara seus rios principais e afluentes levantando a planta dessas águas, abria entre os seus vales os necessários caminhos de tropa demarcara 610 lotes, em que localizou uma população de 1648 imigrantes; arruara no sítio escolhido um povoado para administração e o comércio da colônia; construíra estradas de rodagem numa extensão de 42 quilômetros, que dão a média de duas léguas por ano, ou 33 metros por dia (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 87).

De fato, os números apresentados pelo Desembargador se aproximam muito dos que foram apresentados nos relatórios produzidos por seu pai, o diretor da colônia, assim como pelos relatórios da Província de Santa Catarina, demonstrando que o engenheiro teve, inegavelmente, importante contribuição no processo de ocupação e de transformação na paisagem da região sul catarinense no último quartel do século XIX, como atestou o próprio mapa produzido por Carlos Othon Schlappal; o mesmo que, no relatório da comissão de 1881, lançou graves suspeitas sobre a conduta da direção da colônia Azambuja.

Por outro lado, o Desembargador rememora que havia, na sede da colônia, três casas de negócios, sendo que uma delas pertencia aos irmãos Battaini e que havia também outra casa comercial no Armazém, próximo da residência do tenente Braz Nogueira Pinto, que pertencia a “Manoel ou José Fernandes”, um português que teria se casado com uma moça italiana. Supõe, ainda, que teria outras duas casas de comércio, “uma em Urussanga e outra em Criciúma”. Ainda, de acordo com ele, era “provável que os donos dessas casas de negócio comprassem aos colonos, para exportar, o milho ou o feijão excedente às necessidades do consumo local”, mas afirma não lembrar “de qualquer operação dessa natureza” (VIEIRA FERREIRA, 2001, p. 75-76).

Chama a atenção o fato de o Desembargador não se referir ao tenente Braz Nogueira Pinto como sendo casado com uma das irmãs de seu pai e, portanto, de ser seu tio, além de ele ter desenvolvido atividades comerciais na sede da colônia Azambuja, como apontou o agrimensor Schlappal. Aliás, se, por um lado, Schlappal lança dúvidas sobre a conduta de Braz Nogueira Pinto, sugerindo que ele superfaturava os serviços prestados aos imigrantes e que devia ser desembolsado pelo Estado, o mesmo Schlappal era elogiado pelo 1º Vice-Presidente da Província, o Coronel Manoel Pinto de Lemos, que, ao se referir aos trabalhos realizados pela comissão de medição de terras, em julho de 1880, disse: “Folgo de

declarar que este Engenheiro é zeloso e activo no desempenho de sua comissão”¹⁴⁶, demonstrando que tinha boas relações na capital da província e, possivelmente, também em Tubarão, pois o coronel Luís Martins Collaço acompanhou *pari passu* a construção do relatório dotal, juntamente com o engenheiro Schlappal (Santa Catarina, 1880, p. 15-16), sem contar com o fato de que, a emancipação de Azambuja, traria benefícios para os comerciantes e para a classe política de Tubarão, que aumentaria a arrecadação de impostos e, ao mesmo tempo, poderia ampliar e potencializar os negócios com os núcleos coloniais.

A mudança na orientação política e administrativa do Estado em relação à política de colonização empregada até aquele momento pôde ser observada na fala do Desembargador Antônio Gonçalves Chaves, presidente da Província, que, no relatório datado de 9 de março de 1882, explicita uma inclinação deliberada em direção à diminuição da presença do Estado na política de imigração e de colonização. De acordo com o então presidente, o volume de imigração espontânea da Europa para o Brasil teria aumentado significativamente e mostrava-se, naquele momento, o meio mais fácil e, sobretudo, econômico para se povoar os territórios brasileiros, sempre ressaltando a existência de grandes áreas de terras férteis, porém, improdutivas, o que dava margem para a ampliação e o fortalecimento do processo colonizador em curso. O presidente fazia uso desse argumento para explicar a decisão do Governo Imperial de “libertar da tutela oficial as Colonias d’esta província, como de outras, e mandou activar os trabalhos necessarios e definitivos, que as colloquem em condições de serem entregues ao regimen comum das outras povoações do Imperio” (Santa Catarina, 1882), numa demonstração de que a demissão do engenheiro Vieira Ferreira e a emancipação da Colônia Azambuja tivessem mais a ver com uma política deliberada do Governo para todo o país do que com suspeitas lançadas pelo agrimensor Schlappal sobre a direção da colônia Azambuja, embora as críticas possam ter reforçado e, até mesmo, acelerado um processo já em curso.

No ano seguinte, outro presidente, agora o Dr. Theodoreto Carlos de Faria Souto, em relatório, datado de 29 de agosto de 1883, informava ter percorrido a região sul com o objetivo de “chamar a atenção da administração” para aquela importante região. Após um breve histórico sobre a fundação da colônia Azambuja, que pertencia ao município de Tubarão, Faria Souto fez questão de destacar a fertilidade do solo, a área de abrangência da

¹⁴⁶ O primeiro Vice-Presidente da Província, Coronel Manoel Pinto de Lemos, se refere às medições que estavam sendo realizadas pelo engenheiro agrimensor Carlos Othon Schlappal nos vales dos rios Capivari e Braço do Norte, para proceder a discriminação das terras públicas das particulares.

colônia e a porção de terras que se achavam cultivadas¹⁴⁷, destacando, ainda, que a ex-colônia teria se “desenvolvido consideravelmente, graças aos esforços dos colonos que alli actualmente habitam”, e que, mesmo com a emancipação, uma “grande quantidade de colonos espontâneos teem a ella affluido, principalmente ao districto de Urussanga, onde cerca de 80 familias teem requerido compra de terras para se estabelecerem”, argumentando que o grau de satisfação dos colonos era tão grande que:

Para provar desde logo o amôr, a dedicação e o interesse que esses laboriosos colonos teem pello desenvolvimento da colonia, basta lembrar que se acha em construcção, por iniciativa particular, uma igreja toda de cantaria, que em breve estará concluida, além de outras capellas de madeira que em diversos districtos já existem (SANTA CATARINA, 1883, p. 22).

Anualmente, os relatórios demonstravam que a política de incentivo por parte do Estado à imigração espontânea e à ação de agentes particulares tornava-se cada vez mais forte e com uma clara perspectiva liberal, como podemos observar no relatório que o Presidente, Dr. Francisco Luiz da Gama Roza, apresentou à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 5 de fevereiro de 1884. Nesse documento, o presidente explicita uma perspectiva de organização política e econômica que, talvez, mais se aproximasse do pensamento e de alegações do agrimensor Schlappal quando prospectava a instalação de uma colônia particular e usava como referência e contraponto uma experiência organizada pelo Estado, numa clara demonstração de distinção entre o público e o privado, confirmando que a inclusão das colônias oficiais no regimento comum das demais povoações do império e o estímulo, tanto à imigração espontânea quanto às iniciativas colonizadoras privadas, estavam no horizonte de uma perspectiva liberal do Estado brasileiro. Importante lembrar que além de fazer a defesa da iniciativa privada, Schlappal também advogava a favor da imigração espontânea, tecendo largos elogios ao assentamento colonial de Braço do Norte.

Em seu discurso, Gama Roza salienta a importância das “benemeritas associações de Hamburgo e do Grão-Pará”, que seriam responsáveis pela manutenção da imigração para a província, promovendo e encaminhando sucessivas levas de imigrantes “para as fertilíssimas terras do Tubarão e estrada D. Francisca”. Levando em conta o número de imigrantes que chegavam regularmente na província catarinense, julgava que, em pouco tempo, se teria, tanto no Norte quanto no Sul, núcleos coloniais tão grandes quanto os que tinham sido fundados pelo Governo Imperial, destacando que aquele processo se dava progressivamente sem

¹⁴⁷ De acordo com o Presidente Dr. Theodoro Carlos de Faria Souto, a Colônia Azambuja tinha, em 1883, “ocupando uma superficie calculada em duzentos e quarenta e oito milhões de metros quadrados, dos quaes acham-se cultivados quinze milhões” (SANTA CATARINA, 1883, p. 21-22).

grandes alardes e sem grandes despesas para os cofres públicos, bem como sem “reclamações, o que não succedia anteriormente na imigração promovida pelo Governo”, deixando a entender que as iniciativas do Estado eram onerosas e costumavam apresentar problemas e contestações por parte dos colonos imigrantes (SANTA CATARINA, 1884, p. 7).

É que a iniciativa particular manifesta-se sempre mais apropriada para realizar empreendimentos d’esse genero, cujo exito reside na solitudine de todos os instantes, no zelo pelos interesses commerciaes da empreza, na economia severa, nas providencias promptas, cousas que raramente o Governo póde conseguir de uma administração colonial.

E todas essas favoraveis condições são realizadas pelas associações de Hamburgo e Grão-Pará (SANTA CATARINA, 1884, p. 7).

O Presidente reforça uma narrativa de endosso a uma política econômica liberal, argumentando em favor da eficiência, da solitudine, do zelo e das providências prontas da iniciativa privada, diametralmente oposta das iniciativas públicas. Por outro lado, quando apresenta o nível de desenvolvimento das ex-colônias oficiais, tomando a região Norte como exemplo, limita-se a registrar a existência de “terras bem cultivadas, campinas amplamente providas de animaes, estradas e rios percorridos por numerosos vehiculos, revelando-se intensamente o movimento e a vida”, sem mencionar todos os investimentos de infraestrutura realizados à custa do erário público até aquele momento. Mais que isso, salientava de forma positivada que as povoações, as vilas e as cidades estavam sendo construídas nos moldes europeus “com architectura elegante, jardins bem cuidados, ruas largas e regulares”, lançando, segundo ele, uma agradável nota “differente no padrão tradicional das nossas construcções brasileiras”. Refere-se ainda a uma população ativa e empreendedora nas ex-colônias, responsáveis pela instalação dos primeiros núcleos industriais “representados nas numerosas fabricas ahi existentes, providas de machinismos aperfeiçoados, movidas à vapor, e destinadas à confecção de numerosos produtos”, apontando a província como devedora de todo esse desenvolvimento e modernização que se dera, exclusivamente pela força, pela determinação e pelo empreendedorismo europeu, que rivalizava com a cultura dos nacionais, apresentados, geralmente, como pessoas “descansadas”, sem iniciativa e pouco industriosas (SANTA CATARINA, 1884, p. 8).

Devo certamente acreditar que pela solicitação do exemplo e estímulo do interesse, **d’ahi partirá o ensinamento para outros pontos, iniciando-se gradualmente, entre nós, o tirocinio industrial, o solemne e prodigioso factor da civilização moderna.**

A grande e superior raça germanica, que possui a irresistivel força da tenacidade, **soube crear nos nossos desertos centros de poderio, civilização e riqueza, hoje**

votados a um engrandecimento seguro, progressivo e indefinito¹⁴⁸ (SANNTA CATARINA, 1884, p. 8) [Grifo nosso].

Para ele, os exemplos vindos da região Norte refletiam a mais completa e **“esplendida consagração da theoria liberal, que impõe o amplo desenvolvimento do individualismo, como condição essencial ao adiantamento da evolução”** [grifo nosso], enfatizando que a proteção do Estado dispensava a necessidade de qualquer esforço, atrapalhando “o natural engrandecimento das populações” e produzindo segregação, situação que estaria mudando em decorrência das relações comerciais e as ações do Estado com a criação dos novos municípios, fazendo progredir o processo de assimilação nacional (SANTA CATARINA, 1884, p. 9).

Por fim, em seu discurso, Gama Roza faz uma defesa enfática das contribuições dadas pela “adiantada e forte raça germana”, tão valiosa quanto a “intervenção do elemento meridional italiano” que, segundo ele, era o povo mais apropriado para viver e prosperar diante do clima e das condições sociais da província catarinense. Fazia a defesa de que se fosse possível atrair fortes correntes migratórias italianas para o território catarinense seria crível, em um curto espaço de tempo, “attenuar, se não transformar o cunho originario da nossa população, no que haveria toda vantagem assignalada pela superioridade da raça italiana sobre a portuguesa”, arrematando que com a presença dos dois povos (luso-brasero e italiano) no mesmo território, haveria apenas um problema de ordem biológica onde a “raça superior suplantaria a inferior”, promovendo, desse modo, um melhoramento étnico pelo processo de branqueamento, sobretudo, o cultural (SANTA CATARINA, 1884, p. 9).

Attendendo ás condições do clima, procedencia ethnica, força collectiva, aptidões, indole, plasticidade social, e **a necessidade que tem a nossa enorme população mestiça de restaurar-se e ascender á um typo superior, pela fusão com um ramo da raça aryana**, considero que, mais do que qualquer outro povo, é o italiano o apropriado para a concurrencia vital e social no nosso solo (SANNTA CATARINA, 1884, p. 11) [Grifo nosso].

A construção discursiva apresentada por Gama Roza, não apenas cumpria o papel de tecer elogios à iniciativa privada – mesmo que com recursos do Estado –, advogando em favor da política liberal adotada pelo governo do Império. Cumpria também, o papel de defesa da superioridade europeia sobre as demais, inclusive a portuguesa. Nesse caso, Gama Roza

¹⁴⁸ O Presidente Gama Roza se referia às ex-colônias instaladas na região Norte da Província por colonos de origem germânica, como Joinville, São Luiz Gonzaga, Blumenau e Nova Trento, usando aquelas experiências como exemplo que devia ser seguido nas demais regiões catarinenses como referência para a modernização, traduzidas no desenvolvimento material, no progresso econômico e na busca por uma civilização que os aproximasse do mundo e dos modelos europeu.

nos permite entrever um discurso que atribuía o estado de atraso de certas regiões da província, como o sul, em decorrência da colonização anterior, que congregou no território, uma população miscigenada a partir dos elementos portugueses e açórico-madeirenses com indígenas e negros, enfraquecendo a raça e promovendo um estado de “degeneração” que, por sua vez, só poderia ser sanado com um processo deliberado de melhoramento por intermédio da imigração de colonos europeus, mais aptos aos pressupostos do mundo moderno e civilizado.

Em certa medida, a narrativa do presidente da província, defensor confesso das teorias liberais, se assemelha às representações feitas pelo viajante Avé-Lallemant, vinte e seis anos antes (1858) e mesmo as que foram lançadas por Saint-Hilaire em 1820, ao confrontar a exuberância e as potencialidades da Província com a falta da infraestrutura necessária para o bom desenvolvimento material. Gama Roza faz isso quando utiliza as ex-colônias da região Norte como exemplos de sucesso, ao enfatizar a vivacidade de suas atividades econômicas, mas, principalmente, quando destaca o caráter construtivo de suas vilas e cidades, que faziam lembrar a Europa e, portanto, o mundo considerado civilizado. A arquitetura elegante com ruas largas e regulares é confrontada com o aspecto construtivo luso-brasileiro do litoral. Além disso, as ex-colônias germânicas do Norte despontavam como figuras modelares por terem introduzido o espírito industrial na região, com um número considerável de fabricas que se moviam pela forma do vapor, reforçando, ainda mais, a ideia de aproximação com o mundo europeu, de modo que a política de imigração brasileira expressava o ideal de modernização do Estado-Nação dos séculos XIX e XX - Estado moderno, racista e classista.

4.4 A EXPERIÊNCIA DAS COLÔNIAS PARTICULARES

4.4.1 Colônia Grão Pará: colonização e mineração nas terras de SS.AA.II.

Depois do estabelecimento do núcleo colonial de Braço do Norte, da colônia Azambuja e de seus núcleos coloniais (Urussanga, Accioly de Vasconcellos, Criciúma, Cocal, Presidente Rocha e Linha Torrens), tivemos a colônia Grão Pará instalada em parte das terras que compreendiam o patrimônio dotal de SS.AA.II¹⁴⁹, a Princesa Isabel e o Conde d’Eu. Tratava-se da primeira experiência de colonização com uma empresa privada na região sul de

¹⁴⁹ Abreviatura para “Suas Altezas Imperiais”.

Santa Catarina. A colônia, fundada oficialmente em 1882, foi estabelecida em uma parte do território do vale do rio Tubarão que, na atualidade, compreende os municípios de Grão Pará, Orleans, Lauro Müller e parte dos municípios de Braço do Norte, Pedras Grandes, São Ludgero, Santa Rosa de Lima, Rio Fortuna, Armazém e São Martinho.

Se retrocedermos um pouco, veremos que a história da ocupação dessas terras tomadas pela colônia Grão Pará remonta o ano de 1864, com o matrimônio da Princesa Isabel com o Conde d'Eu, quando o Parlamento do Império estabeleceu o dote do casamento que previa um patrimônio em terras devolutas do Estado. No entanto, foi a Lei 1.904, de 1870, que determinou a constituição de um patrimônio dotal composto por duas porções de 49 léguas quadradas, sendo uma na Província de Sergipe e a outra na de Santa Catarina. Na província catarinense, as terras situavam-se na região sul, entre os vales dos rios Araranguá e Tubarão. As terras do vale do rio Araranguá foram descartadas por serem consideradas terrenos de muito inferior qualidade, cobertos por pântanos insalubres, por não haver vias de comunicação e por conter duas sesmarias encravadas naquele vale, conforme informações contidas no relatório produzido pelo engenheiro Greenhaldgh em 1873, orientando pelas terras do vale do Tubarão¹⁵⁰, cujo tombamento topográfico foi finalizado e entregue no ano de 1875.

Na ocasião, o coronel Luís Martins Collaço atuava como procurador de SS.AA.II. e foi ele que determinou a escolha das terras no vale do Tubarão. Por outro lado, cabe lembrar que Collaço vinha acompanhando as prospecções realizadas nas jazidas de carvão existentes na cabeceira do rio Tubarão desde muito tempo, embora, até aquele momento, nenhum projeto de mineração tivesse sido concretizado. Collaço, inclusive, como apresentamos anteriormente, havia publicado um artigo sobre o carvão mineral em um jornal de Desterro em 1858, demonstrando seu interesse pessoal pelo combustível mineral que, se fosse explorado, valorizaria sobremaneira as propriedades do vale do Tubarão. Desse modo, as fontes sugerem que a escolha pelas terras do Tubarão foi condicionada e orientada pela possibilidade de que a exploração das minas de carvão do Passa Dois pudessem se concretizar em um futuro próximo, além do fato de ele ser um importante chefe político local e proprietário de terras, desejoso de ver valorizar suas posses e, ao mesmo tempo, fortalecer seu poder de mando na região¹⁵¹. Nesse caso, inferimos que o coronel Collaço agia em benefício

¹⁵⁰ Em 1873, auxiliado pelo engenheiro Cunha Sampaio, o engenheiro Greenhaldgh procedeu à medição de doze léguas quadradas no vale do rio Araranguá, cujo tombamento topográfico ficou pronto em 1875 (DALL'ALBA, 2001, p. 25).

¹⁵¹ Sobre a presença do carvão mineral na região sul catarinense, cabe lembrar que, entre 1827 e 1833, o naturalista alemão Friedrich Sellow realizou pesquisas no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina para

dos interesses de SS.AA.II, dos interesses da elite da qual fazia parte e representava, sem deixar de zelar pelos seus próprios interesses.

Somente no ano de 1861, o Visconde de Barbacena, o Sr. Felisberto Caldeira Brant Pontes, firmou um contrato com o Governo Imperial para proceder à exploração do carvão mineral nas margens do Passa Dois¹⁵², recebendo do Governo a concessão de duas léguas de terras para empreender a mineração. O Decreto nº 2.737 de 6 de fevereiro de 1861¹⁵³ estabelecia que o Visconde de Barbacena pagaria a quantia de dezoito contos de réis pelas duas léguas quadradas das terras devolutas, assim que fossem realizadas as medições pelo próprio Governo, e que gozaria da concessão por um tempo estabelecido de noventa anos. Essa área de terras poderia ser ampliada, caso necessário. O decreto ainda sugeria a possibilidade de se construir uma estrada de ferro para o escoamento do mineral.

Se fôr necessario fazer uma estrada de ferro para o transporte do carvão, poderá o Visconde de Barbacena desapropriar o terreno preciso para leito da mesma estrada e depositos; não podendo, dentro de uma zona de cinco leguas para cada lado, construir-se outra estrada de ferro que siga direcção paralela.

Além das condições para a construção de uma estrada de ferro, o decreto ainda estabelecia a permissão para que navios estrangeiros transportassem, durante o período de exploração das minas, o mineral de Laguna para os portos do Império, utilizando a Ilha dos Lobos para o depósito do carvão. O Visconde teria um prazo de dois anos para organizar uma companhia nacional ou estrangeira que se encarregasse dos trabalhos nas minas de carvão, ou,

verificar a existência e a qualidade dos afloramentos de carvão mineral, despertando o interesse do Governo Imperial e da província, por intermédio de seu presidente, Feliciano Nunes Pires; mas essa primeira iniciativa não se concretizou em virtude das demandas burocráticas. Daí para frente, as pesquisas e as sondagens se intensificaram ao longo do século, mesmo não resultando na efetiva extração do tão desejado e cobiçado mineral, que se tornou importante fonte de energia, principalmente em decorrência da Revolução Industrial. Foi o caso das prospecções realizadas entre 1833 e 1834, por Alexandre Davidson e dos estudos realizados pelo francês Guilherme Baulierch entre os anos de 1837 e 1838. Nessa época, Augusto Kersting requereu o privilégio para explorar as minas de carvão no vale do rio Tubarão, mas desistiu, por falta de vias de transporte. Entre os anos de 1840 e 1841, teve as investidas do naturalista belga Jules Parigot, a pedido do Governo Imperial brasileiro – que também realizou estudos e prospecções na região e tentou empreender uma empresa belgo-brasileira, mas que não frutificou –, além dos exames realizados nas jazidas pelo inglês Ebenezer Ebaus em 1850. No início da década de 1850, há registros acerca das investidas do padre/engenheiro francês Henriques Cuarré, a serviço dos negócios empreendidos pelo Dr. José Rodrigues Ferreira da Corte. Em meados daquela mesma década, ocorreram os estudos e as prospecções realizadas pelo engenheiro inglês James Jonhson e, mais tarde, em 1868, as pesquisas do engenheiro Rodolfo Von Brause, que descobriu a existência de carvão mineral no vale do rio Araranguá, confirmando as prospecções feitas por Jules Parigot no início da década de 1840 (DALL'ALBA, 1986, pp. 340 – 343; DALL'ALBA, 2001, p. 17 – 20; ZUMBLICK, 1987, pp. 19 – 21).

¹⁵² “Passa Dois” era a denominação dada ao rio Tubarão no seu primeiro curso de água logo após sua nascente.

¹⁵³ A publicação original do Decreto nº 2.737, de 6 de fevereiro de 1861, encontra-se disponível em Coleção de Leis do Império do Brasil - 1861, Página 2737 Vol. 1 pt II, e a sua versão digital, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2737-6-fevereiro-1861-556064-publicacaooriginal-75706-pe.html>.

ainda, poderia optar pela colonização dos terrenos que havia comprado junto ao Governo do Império.

No entanto, dez anos depois da celebração do referido contrato, ele precisou ser renovado em razão de o Visconde de Barbacena não ter conseguido reunir os recursos financeiros necessários e, tampouco, convencer e mobilizar investidores para seu empreendimento na região sul de Santa Catarina.

Attendendo ao que me requereu o Visconde de Barbacena e tendo ouvido o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 20 de Dezembro do anno passado, Hei por bem Prorogar por mais um anno, contado do dia 20 do mez de Abril proximo futuro, o prazo fixado na condição 7^a do Decreto nº 2737 de 6 de Fevereiro de 1861 e espaçado pelo Decreto nº 4085 de 25 de Janeiro de 1868 para a organização da companhia destinada a lavrar as minas de carvão de pedra sitas nas margens do Passa-Dous, na Provincia de Santa Catharina.

O Decreto n. 4.685 de 30 de janeiro de 1871¹⁵⁴, que estabelecia a prorrogação do prazo para que o Visconde de Barbacena pudesse organizar uma empresa para a exploração do mineral no Passa Dois demonstra certa insistência e crença na possibilidade de viabilidade do projeto da mineração que prometia vultosos lucros para quem o empreendesse. Foi somente no ano de 1874 que o Visconde de Barbacena, finalmente, conseguiu articular na Inglaterra, com a anuência do Governo Imperial brasileiro, um grupo de investidores interessados em aplicar seu capital na exploração do carvão de Santa Catarina, montando, para isso, duas empresas londrinas. Uma delas era a empresa “The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited” criada para atuar na abertura de minas e na exploração do carvão mineral existente nas proximidades do Passa Dois; e a outra era a “The Donna Thereza Christina Railway Company Limited”¹⁵⁵, criada para construir uma estrada de ferro. Ambas compunham um único empreendimento, o qual representava “o resultado da associação do poder público com o capital estrangeiro e o capital privado nacional, visando a criar as condições de transporte para a exploração do carvão” (NASCIMENTO, 2004, p. 357).

Diante do exposto, parece-nos bastante razoável que, de fato, a escolha das terras que comporiam o patrimônio dotal e onde seria instalada a Colônia Grão Pará tenha sido

¹⁵⁴ A publicação original do Decreto nº 4.685, de 30 de janeiro de 1871, encontra-se disponível em Coleção de Leis do Império do Brasil - 1871, Página 69 Vol. 1 pt. II, e a sua versão digital, disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4685-30-janeiro-1871-552066-publicacaooriginal-68983-pe.html>.

¹⁵⁵ A denominação da Estrada de Ferro foi uma homenagem feita pelo Visconde de Barbacena à Teresa Cristina de Bourbon-Duas Sicílias, esposa de Dom Pedro II e Imperatriz Consorte do Brasil. De acordo com Walter Zumblick (1987, p. 23), a homenagem teria sido “feita em troca a tão elevados favores partidos do coração sensível e boníssimo do nosso último imperador”.

orientada pelas informações a respeito das jazidas de carvão e das articulações para efetivar a exploração do mineral. Desse modo, é relevante apontar novamente que o capitão Collaço possuía vínculos políticos na capital da Província, assim como os possuía com a corte, na medida em que representava os interesses do casal Princesa Isabel e Conde d'Eu, ao mesmo tempo em que acompanhara todos os estudos e as prospecções nas minas de carvão da região, do mesmo modo como acompanhou as medições de terras feitas pelas sucessivas comissões a partir da segunda metade do século XIX. Dessa maneira, não nos parece coincidência que a própria Princesa Isabel tenha assinado um decreto, em 1872, prorrogando o prazo do contrato firmado com o Visconde de Barbacena dois anos antes, conforme Dall'Alba (1986, p.346), da mesma forma como não nos parece crível a coincidência estabelecida entre a data de início da construção da estrada de ferro, com os trabalhos da Comissão encarregada de fazer a demarcação do patrimônio dotal, e a criação da colônia Grão Pará, ambas ocorridas no ano de 1881 (SILVA, 2006, pp. 79 – 80). Mais que isso, o relatório da comissão chefiada pelo engenheiro estadunidense Charles Mitchell Smith Leslie teve a participação direta do engenheiro agrimensor Carlos Othon Schlappal, o mesmo que, em suas anotações e apontamentos, teceu duras críticas à direção da colônia Azambuja, ao mesmo tempo em que fazia defesa contundente das qualidades inerentes à iniciativa privada em contraposição às iniciativas públicas, e, do coronel Luís Martins Collaço, que tinha grande interesse tanto na mineração das jazidas de carvão, quanto na colonização da região sul catarinense.

O próprio Relatório Dotal, e o seu borrão ¹⁵⁶, elaborado em 1881 e assinado por Charles Mitchell Smith Leslie, chefe da comissão encarregada de medir as terras e avaliar as condições dela, constituem bons exemplos de construção narrativa que procurava evidenciar certa representação positivada da região do vale do rio Tubarão. O referido relatório, datado de 1º de agosto de 1881, foi endereçado para a firma Lecocq Oliveira e Cia., a qual avaliou as terras que viriam a se tornar dote da Princesa Isabel, quando do seu casamento com o Conde d'Eu; terras essas que seriam vendidas a colonos imigrantes por intermédio da Empresa Colonizadora Grão Pará.

As fontes documentais da Empresa Colonizadora fazem insistentes referências à presença do carvão mineral na região e, por conseguinte, às riquezas existentes no subsolo, além de mencionar o traçado da estrada de ferro que, segundo os registros, se cortasse a

¹⁵⁶ No Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI do Centro Universitário Barriga Verde - UNIBAVE/Orleans -, encontramos tanto o relatório dotal quanto o seu borrão que, aliás, traz um conjunto de informações que não constam no relatório final, inclusive, algumas críticas e observações mais ácidas. O relatório e o seu borrão são apenas dois dos inúmeros documentos que compõem o acervo da extinta Empresa Colonizadora e que hoje se encontra sob a guarda do Centro de Documentação em Orleans, município cujas terras compreendiam parte significativa da antiga colônia.

colônia em direção ao lugar das Minas, concessão do Visconde de Barbacena, faria desenvolver e prosperar também o patrimônio dotal. Portanto, é possível observar que os diversos interesses na região se encarregavam de entrelaçar os empreendimentos modernizadores que, por sua vez, se fortaleciam nos discursos que procuravam representar uma região rica e próspera, à espera de “mãos” que a fizessem produzir e desenvolver, tirando-a do “vazio” e integrando-a à economia nacional.

O relatório dotal, além de apontar para a qualidade das terras destinadas à agricultura, também faz menção aos minerais e aos investimentos capitaneados pelo Visconde de Barbacena para explorar o carvão e para a construção de uma rede férrea que, para chegar a Minas, cortaria a colônia.

Muita gente falla nas terras das margens do Oratório com o entusiasmo de quem, sendo lavrador, deseja ter sahida para seus produtos, ansiosamente espera a conclusão da estrada de ferro. Logo que ella chegue, ou mesmo antes, quando estiver próxima, a concurrencia para aquelle lados das terras há de ser imensa. E, na verdade, a primeira vista, parece ser justa essa previsão, porque, devemos confessar que, **logo que a Estrada chegue ao seu ponto terminal – a estação da mina de carvão – os estabelecidos nas margens do ‘Oratório’ serão os mais favorecidos** em vista do seu meio singelo e rápido de condução e de entrada e sahida de e para suas terras. As terras ahi já começam a ter valor, com a construção da Estrada. **Dentro de três ou quatro anos, mais ou menos, os ‘Waggon’s’ descirão repletos de riquezas mineraes e produtos agrícolas – até beira mar, e o mercado amplo e franco será então mais fácil para os colonos do Oratório do que para os dos diversos outros pontos que ficão mais afastados da Estrada de Ferro** (Relatório Dotal, 1881, p. 28-29) [Grifo nosso].

Os empreendimentos, embora tragam suas características e especificidades bem acentuadas, certamente faziam parte de um amplo projeto capitaneado pelo Governo Imperial e que também era acompanhado de perto pelo interesse de investidores brasileiros e estrangeiros, o que nos dá um indicativo de que ambos estavam, desde meados daquele século, bastante atrelados e de que o sucesso de um alavancaria o outro. Não é à toa que os documentos da Estrada de Ferro, assim como os da Colônia, estabelecem constante relação entre si.

No relatório dotal, os técnicos sugerem que:

Sem brejos, sem mesmo banhados, estão encerrados nos limites do Patrimônio, desde as vargens até as suaves collinas, - desde estas até as montanhas mais altas, - **terrenos que só pedem a mão do lavrador e a picareta do mineiro para se desenvolverem.** (...) (Relatório Dotal, 1881, p. 24-25) [Grifo nosso].

Todo esse conjunto de interesses fez com que o trajeto da estrada de ferro fosse iniciado no final de 1880 e concluído em setembro de 1884, levando seus cento e onze

quilômetros de trilhos da cidade portuária de Imbituba até Minas, atual município de Lauro Müller, na encosta da Serra Geral, passando pela antiga colônia Grão Pará e transformando a paisagem daquela região (NASCIMENTO, 2004, p. 23).

Seja pela ocupação do “vazio demográfico”, seja pela presença da Estrada de Ferro e pela exploração agrícola e mineral, efetivamente a região sul foi sendo transformada com um ritmo cada vez mais intenso, o que proporcionou aspectos de modernidade e de progresso para um lugar que até há pouco tempo era ocupado esparsamente por uns poucos habitantes – geralmente de origem luso-brasileira – e pelo povo Xokleng, indígenas estacionários que circulavam entre o planalto serrano e o litoral. Diga-se de passagem, como já havíamos mencionado em outros momentos, a ideia concebida de “vazio demográfico” desconsiderava completamente essas populações originárias que habitavam o território desde muito tempo antes da chegada dos europeus. A concretização dos projetos modernizadores que refletiam o ideal de progresso e de civilização proporcionou massacres que levaram ao extermínio quase que total dessas populações.

No entanto, a ideia de modernidade mostrava-se extremamente sedutora e acabou por prevalecer na região, em detrimento das populações indígenas. Nessa perspectiva, Jacques Le Goff (1996, pp.233 – 281) observou que a técnica exerceu grande fascínio nas pessoas, ao consolidar a ideia de progresso, fortemente influenciado pelo avanço tecnológico e científico experimentado entre os séculos XVI e XIX, que estimulavam o anseio pelo crescimento e pela acumulação material e intelectual.

Para Nascimento,

A construção da Estrada de Ferro “apareceu” aos olhos da população como capaz de trazer desenvolvimento à região sul, com sua técnica de construção e seu maquinismo, **demonstrando a supremacia técnica do homem e a superioridade do industrialismo dos tempos modernos sobre a época antiga** (NASCIMENTO, 2004, p. 23) [Grifo nosso].

Mesmo que o caráter industrial do carvão e a técnica empregada pela grande obra que foi a Estrada de Ferro expressem melhor a ideia de modernidade e de progresso do que o processo de colonização implantado na região sul de Santa Catarina, os empreendedores deste último demonstram, nos documentos, também serem desejosos desse mesmo progresso e dessa modernidade. É nesse ponto que os dois projetos se aproximam: no desejo de ocupar, de explorar, de forma capitalista, e de empreender o progresso e a modernidade na região sul da província de Santa Catarina, que precisava ser mais bem integrada à economia nacional,

mesmo que de forma subsidiária, por meio da atração e da adoção dos elementos constitutivos do mundo civilizado moderno.

Desse modo, os projetos em curso na região sul catarinense na segunda metade do século XIX, principalmente a indústria do carvão e a estrada de ferro, apontavam para a ideia de progresso e de desenvolvimento, que aproximariam a região do ideal de civilização construído no mundo ocidental e ocidentalizado. Referenciando o historiador irlandês John Bagnell Bury e sua obra *The Idea of Progress - An Inquiry into its Origin and Growth*, que apresenta a ideia de progresso como sendo “o ídolo do século”, justamente por regular a ideia de civilização ocidental, lembrando que ambas as expressões “civilização e progresso” haviam se tornado praticamente um clichê, da mesma forma que outras expressões como “liberdade” e “democracia”, também eram comumente associadas à ideia de progresso. Nessa perspectiva, a teoria do progresso estaria assentada sobre uma “síntese do passado e uma profecia do futuro”, sinalizando que as sociedades humanas, em busca de felicidade, avançam constante e ininterruptamente em uma direção, afastando-se do passado arcaico e rumando ao futuro numa perspectiva de evolução. Para Le Goff, a ideia de progresso era um valor amplamente difundido e reconhecido no mundo ocidental entre os séculos XIX e XX e que impelia as sociedades a projetarem seus planos de futuro e a persegui-los como forma de aproximarem-se do ideal de civilização (LE GOFF, 1990, p. 264).

Foi nesse contexto e nessa atmosfera que o Comendador Joaquim Caetano Pinto Júnior, que já havia sido beneficiado com um lucrativo contrato firmado com o Governo Imperial (1874) para arregimentar e transportar imigrantes europeus ao Brasil, sobretudo italianos, firmou novo contrato em 1881, desta vez com o Conde d'Eu, cujo objetivo era de organizar e fundar a Colônia Grão Pará sobre as terras do patrimônio dotal, as quais deveriam ser dotadas de uma infraestrutura compatível com um empreendimento que se pretendia modelo. Para isso, e por meio de um contrato firmado entre as partes em 15 de novembro de 1881, foi possível articular e mobilizar recursos financeiros junto à casa bancária francesa M.M. Fould Frères e Cia, para executar o projeto da colônia particular (VETTORETTI, 2001; RAMOS, 2006).

Assim como o coronel Luís Martins Collaço tinha procuração para atuar junto aos interesses do Conde d'Eu e da Condessa Isabel, o Comendador Caetano Pinto contratou e também firmou procuração com a Le Cocq, Oliveira e Cia.¹⁵⁷, empresa sediada no Rio de

¹⁵⁷ “Le Cocq, Oliveira e Cia” era uma casa de negócios sediada no Rio de Janeiro, dedicada à exportação de café e que teria, por incumbência, assegurar o adiantamento dos recursos financeiros necessários para o início das atividades na Colônia Grão-Pará.

Janeiro que atuaria como uma espécie de agente geral no Brasil, acompanhando os negócios firmados no contrato entre Caetano Pinto e SS.AA.II, para avaliar as terras do dote onde os lotes coloniais seriam vendidos a colonos nacionais ou imigrantes por intermédio da Empresa Colonizadora Grão Pará. Os Príncipes ainda contavam com Guilherme Carlos Lassance, seu procurador no Rio de Janeiro.

A Sociedade responsável pela implantação do Projeto da Colônia Grão-Pará [nome em homenagem ao primogênito do casal, Príncipe Grão-Pará] contava ainda com Charles Mitchel Léslie, procurador de Caetano Pinto Jr, no Brasil, e diretor da futura Colônia, **agentes de propaganda em diversos países europeus [Alemanha, Itália, Polônia, França, Áustria e Portugal]**; agentes condutores dos emigrantes em Desterro, Laguna, Tubarão, Gravatal e Grão-Pará além de um engenheiro agrimensor e empreiteiros; um comerciante [Francisco O. de Souza] médico, farmacêutico e enfermeiros (RAMOS, 2006, p. 122 – 124) [Grifo nosso.]

Ao traçar um panorama da estrutura montada para dar conta do contrato firmado e levar a efeito o projeto da colônia Grão Pará, Ramos apresenta dados que demonstram a organização de uma ampla rede que articulava os interesses econômicos desde a Europa, passando pelo Rio de Janeiro, Desterro, Laguna, Tubarão, Gravatal e por Grão Pará, nas terras do patrimônio onde foi instalada a sede da Empresa de Terras e Colonização, dirigida por Charles Mitchell Smith Leslie. Faziam parte dessa ampla estrutura os agentes de propaganda espalhados em boa parte da Europa na tentativa de atrair e convencer pessoas a emigrarem para a Colônia Grão Pará.

Figura 16 - Peça de propaganda distribuída no Brasil e na Itália pelos agentes de Joaquim Caetano Pinto Junior

Recomando per Benelli Sivanni, Colono stabilito nel Brasile, per i suoi parenti e conoscenti in Italia, con raccomandazione per gli altri, nella Colonia Grão-Pará. Se certifica che tutti gli esseri sono in parte ricolti e nutriti.

ATTENZIONE!

Nazionali e Forestieri

COLONIA GRÃO-PARÁ
MUNICIPIO DO TUBARÃO

PROVINCIA DI SANTA CATERINA

Volendo approfittare dell'occasione di ottenere Si trova questa colonia vicino dei mercati del

LOTTE COLONIALI
in questa colonia di grande futuro, si dicono agrestissime, perche, gode questa colonia, fra altri vantaggi, dei seguenti

Luoghi moltissimo saluberrimi

Buon clima!

UGUALE AL DEL SUDE D'EUROPA

Buone acque!

Eccellenti legnami d'leggel

Buone strade!

Riche terre!

Servizio ottimamente per piantare

Caffè

Canna di zucchero

Cotone

Tabacco

Frumento

Gran Turco

Facciolli

Risi

Rico, etc., etc.

Sendo distribuiti GRATIS fra i coloni

le migliori piante e sementi di tutti gli cereali ed colture più produttive per il

MERCATO

Si tratta di stabilire nella colonia una

MACHINA CENTRALE

per la fabbricazione dei

Prodotti agricoli

inchiuso

Farina di frumento

I fertili valle dei fiumi

Braço do Norte

Pequeno

Capivaras

Sanga morta

Pinheiros

Larangeiras

Hypolito

Oratório

Tubarão

ed suoi numerosi affluenti ed fiumi, quale acque giammai inondano gli terreni appartenenti a questa colonia tanto favorita

GARANTONO AI CONTADINI INDUSTRIALI ED ECONOMICI

INDIPENDENZA I FELICITÀ

Come attestano i attuali e felici coloni tedeschi che popolazione, fa pochi anni, i fiumi

Braço do Norte

a

LIMITROPHI CON QUESTA COLONIA

GRÃO-PARÁ

Già esistono popolazioni di

Tedeschi e Italiani

i quali vano ricercando, per suo conto, i suoi parenti ed conosciuti d'Europa

—Suprimenti de tutta qualità non ci manca per i coloni nuovi!—

Ufficio della Colonia—Sede Braço do Norte, 1.º Maggio 1883.

Il Direttore della Colonia—C. M. S. LESLIE

Il Ingegnere—CARLOS OTHOM SCHLAPPAL.

Pp. Commercial—Destero—1883

In RIO DE JANEIRO, intendersi coi Rappresentanti dell' Impresa, i Sigg. Le Cocq, Oliveira & C^o, Via di Visconde de Inhaúma, 12.

Villaggio del Tubarão
Laguna
e più luoghi vicini, compreso da quello di Campos de Lages Serra acima
o lo
Ferrovia in costruzione ed da costruire per questa COLONIA GRÃO-PARÁ oltre d'essere consumatori, possano, in breve, aggitare nel trasporto dei prodotti di nostre coloni per il

DESTERO

capitale della provincia, e medesimo per

RIO DE JANEIRO

capitale dell'Impero.

Non ci mancherà buoni mercati!!

Già esistono tre chiesettine nel Braço del Norte costruite per coloni tedeschi o nazionali;

mesi d'istruzione per tutti

sarano proporzionati per iniziativa dell'impresa.

Per i passaggi per i coloni potranno intendersi nel

DESTERO

coll Sigr. **Virgilio José Vitella** e nella LAGUNA coll Sigr. **Alexandre Marschner Hyarup**, a chui gli pretendanti mostrano in abono d'essere

persone morigerate lavoratori, economici, condizioni esenti per essere

ADMESSI

NON PERDANO TEMPO!

in vista delle rimesse d'Europa, GIÀ PRECIPITATE, de buoni coloni lavoratori scelti dell'onorevole ed incensabile capo dell'impresa,— Ilm. Sig. commendatore Joaquim Caetano Pinto Junior per gli quali si fa per conto dei coloni il taglio dei boschi e costruire case provisorie nei suoi lotti, che si vano fare in grande scala; quali lavori, insieme coll provvenienti dell'apertura delle

Strade coloniale interne, formano lavori nei suoi giorni disoccupati per gli coloni che si collochino ORA!

PERTANTO, NON PERDANO TEMPO!

Non si fa locazioni, ne affitto dei terreni in questa colonia; Sono venduti per titoli di proprietà per prezzi ragionevoli, pagabile A CONTANTI o A TERMINI

1.º Osservazione: — Questo un grandissimo vantaggio, perchè senza immediatamente stabilire il colono colla sua famiglia, nel loco che avrà scelto nella sua patria adottiva, un colono, come si stabilisce, non si trovano tutti questi vantaggi in qualunque altro luogo.

2.º Osservazione: — Presentemente non si trovano tutti questi vantaggi in qualunque altro luogo.

Fonte: CEDOHI – Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – FEBAVE/Orleans (1883)

A peça publicitária acima, que foi montada e impressa na Typographia Commercial de Desterro no ano de 1883 e que circulou tanto na Itália como no Brasil ¹⁵⁸, procurava apresentar geograficamente as terras da Colônia Grão-Pará, dando ênfase às suas qualidades, às grandes vantagens e à indicação de um futuro promissor para os imigrantes que ela viessem ocupar como colonos, dado que as terras eram consideradas muito férteis e o clima muito apropriado para o desenvolvimento da agricultura e da indústria, frisando, inclusive, que o clima da região sul catarinense se assemelhava ao do sul da Itália e, portanto, um fator que facilitaria a adaptação dos imigrantes. A mesma propaganda trazia como exemplo de sucesso e felicidade um colono denominado Tedeschi, que, em poucos anos, instalado no núcleo colonial de Braço do Norte, na divisa com a colônia Grão-Pará, teria obtido grande prosperidade. Do mesmo modo, a referida propaganda intencionava demonstrar que a empresa colonizadora dispunha de estrutura adequada e capaz de receber as futuras levadas de imigrantes e provê-los com as condições necessárias para o seu estabelecimento, bem como para o escoamento do excedente de sua produção, indicando a existência das vias de comunicação como a “estrada colonial” e a estrada que ligava o porto de Laguna e Tubarão ao planalto serrano, possibilitando a circulação de pessoas e de mercadorias que podiam ser comercializadas com os próprios tropeiros que desciam em direção ao litoral, passando pelas terras da colônia recém-fundada. Nesse caso, o documento sinalizava que havia um suficiente e potencial mercado para atender as demandas dos colonos, que poderiam comercializar tanto com os tropeiros da região dos Campos de Lages de cima da Serra, como com os comerciantes já estabelecidos em Tubarão e em Laguna, que faziam o comércio a partir daquele porto com Desterro, capital da província, e com o Rio de Janeiro, capital do Império, sobretudo. Por fim, o documento apontava a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina que, em fase de construção, favoreceria o transporte dos produtos coloniais e beneficiaria ainda mais o desenvolvimento da referida colônia e, por extensão, dos seus colonos.

Bastante “sedutor”, o documento, além de apresentar o conjunto argumentativo que era usado pelos agenciadores de Caetano Pinto para convencer as pessoas a emigrarem para a Colônia Grão Pará, nos dá a dimensão da estrutura da empresa e do empreendimento colonizador, inclusive com a indicação de outras empresas e de pessoas encarregadas de acompanhar os imigrantes desde o embarque na Europa até sua chegada à colônia, no sul de Santa Catarina.

¹⁵⁸ Documento consultado faz parte do acervo do Centro de Documentação Histórica ‘Plínio Benício’ do Centro universitário ‘Barriga Verde’ – CEDOHI/UNIBAVE, de Orleans-SC.

Em suas análises, também pautadas nos termos do contrato firmado entre os Príncipes e o Comendador Caetano Pinto, Maurício da Silva Selau apontou que, na prática, os Príncipes optaram por terceirizar seus negócios e interesses no sul de Santa Catarina¹⁵⁹, transferindo para a empresa de Caetano Pinto a responsabilidade pelo empreendimento, desde que o negócio lhes trouxesse o lucro desejado.

Por esta ação, os Príncipes, Conde e Condessa D’Eu, transmitiram a responsabilidade e os custos da subdivisão e colonização das terras a um terceiro, **almejando lucros num período médio de tempo sem fazer qualquer investimento, uma vez que o tombamento e posse do patrimônio, já haviam sido custeados pelo tesouro nacional.**

Com investimento público na área agora sob a responsabilidade da Empresa de Terras e Colonização, **o governo da Província despendeu recursos para a melhoria de estradas (vias principais) e aquelas que davam acesso à colônia, facilitando o escoamento de sua produção, argumento utilizado para atrair imigrantes à colônia** (SELAU, 2010, p. 104) [Grifo nosso].

De acordo com Selau (2010), a intenção primeira era de obter o retorno dos lucros ambicionados em um curto espaço de tempo sem, com isso, ter de fazer investimentos próprios no negócio firmado, além do fato de o empreendimento privado ter se beneficiado com investimentos públicos feitos pelo Governo Imperial, no caso das medições, do tombamento e da posse das terras, e da Província de Santa Catarina, no caso das benfeitorias realizadas para a melhoria das vias de acesso e de comunicação da colônia que, por sua vez, facilitaria o escoamento da produção futura. Efetivamente, o que se pode constatar é que o Estado esteve muito presente, por meio de investimentos em infraestrutura na empresa que, por ser privada, geraria lucros exclusivamente para os seus proprietários e investidores. Toda a estrutura da empresa, assim como as relações econômicas dentro da colônia e com o próprio Império, foi montada a partir da ideia de que os investimentos, necessariamente, gerariam lucros para os seus proprietários e investidores.

A cláusula VII do Contrato de Paris,¹⁶⁰ como ficou conhecido o contrato firmado entre a Condessa e o Conde d’Eu com o Comendador, estabelecia que SS.AA.II receberiam um real por braça quadrada por cada um dos lotes que fossem vendidos na nova colônia, mais

¹⁵⁹ De acordo com os termos do contrato firmado em Paris, a empresa constituía uma “sociedade” entre o casal imperial e o Comendador Joaquim Caetano Pinto Junior. “SS.AA.II, o Conde e a Condessa D’Eu tendo concebido o projeto de fundar uma ou várias colônias sobre suas terras incultas... nos distritos banhados pelo Tubarão e Capivari, e seus afluentes, na Província de Santa Catarina, o Senhor Comendador Caetano Pinto Junior ofereceu seus préstimos para se encarregar desta colonização”, conforme termo de abertura do contrato contendo 38 cláusulas, conforme (DALL’ALBA, 2003, pp. 58-60).

¹⁶⁰ O contrato firmado entre a Condessa Isabel e o Conde d’Eu com o Comendador Joaquim Caetano Pinto Júnior ficou mais conhecido como “Contrato de Paris”, por ter sido assinado na capital francesa, onde o Comendador vivia desde a década de 1870, quando começou a atuar no agenciamento de imigrantes para o Brasil.

25% do lucro líquido oriundo da venda dos respectivos lotes, além da participação nos lucros resultantes da exploração de minérios, caso fossem encontrados na área do patrimônio dotal. Teria, ainda, o direito de fiscalizar a contabilidade, as contas da empresa e o registro dos títulos provisórios e permanentes que fossem emitidos, assim como o de assinar os títulos definitivos de posse de terras que fossem dados aos colonos, além da participação na escolha dos locais onde seriam instalados os futuros núcleos coloniais. Por outro lado, a cláusula XIII, do mesmo documento, estabelecia que a empresa controlada pelo Comendador Caetano Pinto, além dos lucros obtidos com a venda dos lotes coloniais, também tinha direito de explorar os minérios e extrair toda a madeira dos lotes que já tivessem sido medidos e 50% das terras do patrimônio dotal.

Tendo sido inaugurada a sede da colônia Grão Pará em 2 de dezembro de 1882, seus primeiros lotes foram vendidos, antes mesmo dessa data, aos luso-brasileiros (nacionais) e aos imigrantes que já se encontravam na região, como os de Azambuja e de Braço do Norte. Além disso, e com base nos registros diários da empresa colonizadora, é possível identificar que, entre os dias 2 e 31 de dezembro de 1882, o movimento financeiro da empresa foi de 19:542\$390, sendo que, naquele período, os documentos apresentavam como investidores: Fouls Frères & Cia., com 9:695\$690, além das letras a serem descontadas; Le Cocq, Oliveira & Cia., com 3:050\$850; Charles Mitchell Smith Leslie, diretor da empresa, com 3:900\$000; João do Prado Lemos & Cia., de Desterro, com 712\$500, seguido por João José Nunes Teixeira, de Tubarão, com 500\$000 (MARTINS, 1979, p. 14 -15). Esse quadro demonstra a abrangência do negócio, assim como o trajeto que os recursos financeiros deveriam percorrer, passando por Paris, Rio de Janeiro, Desterro, Laguna e Tubarão até chegar à empresa colonizadora. Por outro lado, também aponta para uma rede de investidores de maior ou menor porte que decidiram aplicar parte de seus recursos na empresa controlada pelo Comendador Caetano Pinto, incluído um investidor da capital da Província e outro de Tubarão, o senhor João José Nunes Teixeira, bisneto de João Teixeira Nunes, um dos fundadores da vila de Tubarão no final do século XVIII e, portanto, oriundo de uma importante família proprietária de terras, ligada ao comércio e à política local e regional.

As fontes documentais sinalizam que os dois primeiros anos foram dedicados à fundação e à organização da empresa colonizadora, sendo que, no ano de 1883, da chegada das primeiras levas de imigrantes vindos da Europa, sobretudo da Itália, e que foram assentados na parte da colônia próxima ao Braço do Norte, a empresa comercializou um montante de 169 lotes. Naquele mesmo ano, foram emitidos os primeiros títulos provisórios – 11 de janeiro – e os definitivos – 28 de julho –, conforme Dall’Alba (1973, p. 291).

No entanto, observa-se uma redução da vinda de imigrantes europeus a partir de 1884, em decorrência da proibição do embarque de novos emigrantes para o Brasil, que atingiu diretamente a Colônia Grão Pará que, naquele ano contava com cerca de 1000 pessoas distribuídas em 170 famílias de italianos, austríacos, alemães, poloneses, franceses e portugueses, além dos luso-brasileiros (LOCH, 1978, p. 15).

O documento, intitulado “Movimento de Colonos até 30 de junho”, datado de 1886 e produzido pelo diretor da colônia, apresenta dados estatísticos que indicam que, naquele período, 1992 pessoas foram encaminhadas para a colônia Grão-Pará, sendo que, deste total, 182 famílias, totalizando 586 pessoas, teriam se retirado ou nem mesmo chegado até a colônia. De acordo com o manuscrito de vinte folhas, teriam saído (ou não teriam chegado) à colônia 86 famílias italianas; 59 famílias alemãs; 27 luso-brasileiras e 10 famílias francesas. Ficaram na colônia, 338 famílias compostas por um contingente populacional de 1.406 pessoas, identificadas da seguinte forma: 119 famílias do norte da Itália ou do Tirol; 104 famílias alemãs; 98 famílias luso-brasileiras; 10 famílias polonesas; 6 famílias francesas e 1 família portuguesa¹⁶¹.

De acordo com o documento,

O grupo mais numeroso é o dos colonos que tiveram passagens pagas do Desterro e de Laguna e que, apesar de terem tomado lotes, depois de ocupá-los e cultivá-los por algum tempo, saíram da Colônia; outros, fizeram-no imediatamente; alguns, declararam não desejar terras e sim trabalhar em caminhos, apesar de terem se inscrito, antes, como colonos; outros, embora sem terem tido passagens adiantadas, tendo se apresentado espontaneamente, também acabaram desistindo; duas famílias foram aliciadas por pessoa de fora; outros, enfim, principalmente italianos, vindos da Europa com transporte pago, em 1883 e 1884, foram desviados, na Corte, para o Rio Grande do Sul e mesmo para o Norte do país.

O documento aponta para certa inconsistência dos fluxos migratórios para a Colônia Grão Pará e, se o documento apresenta uma série de justificativas externas à Empresa Colonizadora para explicar o considerável número de imigrantes que abandonaram ou mesmo sequer chegaram à colônia, Dall’Alba acresce outros dois motivos, aparentemente contraditórios. Mesmo demonstrando certa surpresa diante dos números apresentados pelo Diretor Leslie, Dall’Alba argumenta ser natural o abandono, pois “nem todos tem fibra de heróis, e o pioneirismo é só para os heróis”. Por outro lado, infere que a estatística apresentada pelo diretor, demonstra que “as condições da colônia não eram as propagadas nos manifestos, nem eram as que os ideadores haviam sonhado” (DALL’ALBA, 2003, 102).

¹⁶¹ Algumas das informações contidas nesse documento foram analisadas e publicadas por Hélio Vianna (1850, pp. 273 – 274) e republicadas por João Leonir Dall’Alba (2003, pp. 101 – 102).

A esse respeito, podemos destacar o episódio da visita do Conde da Glória, Cônsul Geral da Itália no Brasil, à Colônia Grão Pará no mês de fevereiro de 1884, quando teria sido recepcionado pelo Diretor da Empresa Colonizadora, encarregado de apresentar a colônia, que se encontrava em funcionamento há pouco mais de um ano¹⁶². Como era de se esperar, o diretor da empresa procurou apresentar a colônia de modo a causar boa impressão ao Cônsul italiano, demonstrando que o empreendimento cumpria todos os itens que haviam sido estabelecidos no Contrato de Paris e nas peças de propaganda que foram amplamente veiculadas e difundidas no continente europeu, sobretudo, na Itália, o que justificava o acompanhamento in loco por parte do representante daquele país no Brasil, já que havia muita desconfiança sobre a política de imigração brasileira.

Apesar de o engenheiro Leslie, diretor da Empresa Colonizadora, ter feito todo um movimento para demonstrar ao Cônsul italiano que o empreendimento colonizador se desenvolvia plenamente e de acordo com os compromissos firmados entre os agenciadores, a empresa e os colonos, parece não ter sido esse o cenário encontrado pelo Conde da Glória. Aliás, os registros encontrados no Fundo Documental da Colônia Grão-Pará, que se acham sob a guarda do Centro de Documentação Histórica ‘Plínio Benício’ – CEDOHI/UNIBAVE, em Orleans, dão conta de que os colonos teriam furado a barreira estabelecida pela direção da colônia e conseguido levar suas reclamações até o Cônsul, que, diante do que lhe fora exposto por um grupo de colonos, e mesmo pelo que tivera oportunidade de observar, decidiu interromper a vinda de novas levas de imigrantes daquela nacionalidade para a referida colônia, criando um impasse capaz de inviabilizar ou, ao menos, atrapalhar os negócios em curso.

Ao deixar a colônia, em 16 de fevereiro daquele mesmo ano, o Cônsul Geral da Itália no Brasil, além da decisão pela interrupção da vinda de novos imigrantes, também deixou um extenso documento constando um grande número de “observações e recomendações” ao diretor da colônia, para que fosse possível o restabelecimento dos contratos. Essas informações nos permitem inferir que os imigrantes não recebiam, na totalidade, o que lhes havia sido prometido nas propagandas e nos contratos firmados com os agenciadores, propiciando um fértil ambiente de insatisfações e de reivindicações por parte dos colonos que se sentiam enganados, lembrando que a presença Xokleng, nessas terras, sequer era mencionada quando procuravam vender os lotes aos colonos imigrantes. Por outro

¹⁶² A Colônia Grão-Pará foi inaugurada em dezembro de 1882, com sede provisória na margem do rio Braço do Norte, onde já havia um núcleo colônia (núcleo colonial Braço do Norte) composto por famílias de origem germânica de 1873.

lado, o episódio demonstra que os imigrantes mantinham certo nível de organização e de articulação capaz de tencionar com os dirigentes da empresa, ao ponto de terem conseguido se comunicar com o Cônsul e passar a ele suas reclamações, o que denota um movimento de resistência ao estado de precarização que caracterizou, em certa medida, o processo de colonização na região sul da província de Santa Catarina no último quartel do século XIX.

As medidas adotadas pelo Cônsul italiano no Brasil fizeram com que a direção da empresa colonizadora produzisse um documento de aproximadamente 80 páginas respondendo a cada um dos apontamentos feitos pelo Conde da Glória, demonstrando o impacto que resultou no movimento realizado pelos colonos e a consequente tomada de decisão do Cônsul, que contrariava frontalmente os interesses e os negócios da empresa colonizadora nas terras de S.S.A.A.I.I.

No documento, que está apresentado em formato de relatório, o diretor da empresa colonizadora inicia da seguinte forma:

Desde a recepção dos valiosos apontamentos que V. Ex.cia nos fez a honra de entregar na véspera de sua saída de minha humilde casa, tenho providenciado sobre este assumpto de maneira seguinte: Attenta a sua justa lembrança, resolvi estabelecer immediatamente, quatro atafonas para milho, para servir aos colonos actuais (...). (ORLEANS, 1884, p. 1).

O tom elogioso e cerimonioso impresso no documento indicam não apenas uma relação oficial e institucional, por se tratar de uma correspondência dirigida ao representante da Itália no Brasil, mas também é um indicativo de que a empresa se encontrava, naquele momento, em uma condição de constrangimento diante da autoridade imposta pelo Cônsul e, ao mesmo tempo, precisando demonstrar que estava em condição de encontrar solução para cada uma das reclamações advindas dos colonos ou, ao menos, justificar, com argumentos robustos, a ausência dos equipamentos, das estruturas e dos serviços necessários ao desenvolvimento material da colônia e dos colonos.

Outro aspecto revelado pelos documentos da empresa colonizadora está relacionado ao modo estabelecido para a comercialização dos lotes. O Relatório Dotal de 1881 já orientava para que os lotes fossem vendidos de forma intercalada e espalhada por toda a área de abrangência da colônia. Dessa forma, a orientação era de que não fossem vendidos “lotes juntos uns dos outros” (Relatório Dotal, 1881, p. 27) e que a colonização iniciasse simultaneamente nos três pontos de acesso às terras da colônia, ou seja, pelo Rio Capivari, pelo Rio Braço do Norte e pelo Rio Oratório, identificados no documento pelas letras A, B e C, respectivamente (RELATÓRIO DOTAL, 1881, p. 3). A mesma orientação pôde ser

observada no Contrato de Paris, que estabelecia em sua cláusula II – “As doze léguas não serão tomadas num só e mesmo pedaço, mas em lugares diversos, deixando intercalados lotes a serem vendidos ulteriormente”.

Como vimos anteriormente, a colonização teve início pelo Braço do Norte, considerada uma área de terras férteis e próximas da colônia germânica, instalada dez anos antes nas terras que margeavam o mesmo rio. Cabe destacar que, naquela ocasião, houve uma espécie de queda de braço entre o Diretor da Colônia e o coronel Luís Martins Collaço, porque, este último, tencionava para que o assentamento do primeiro núcleo colonial se desse nas margens do rio Oratório, para que as comunicações ocorressem prioritariamente via Tubarão, potencializando o comércio daquele município com a Colônia Grão-Pará, além de valorizar as terras do seu entorno, onde ele próprio e outros comerciantes de Tubarão tinham propriedades. Acabou prevalecendo a decisão do Diretor, que preferia iniciar o núcleo colonial próximo da Colônia Espontânea de Braço do Norte, deixando as terras do Oratório para serem loteadas e comercializadas mais tarde, quando o traçado da Estrada de Ferro as fizesse valorizar. Mesmo assim, fica evidente o acompanhamento de Collaço para atender aos interesses econômicos e políticos de Tubarão.¹⁶³

Retornando à estratégia da Empresa Colonizadora com a venda dos lotes intercalados, o Relatório Dotal apontava que as vantagens desse modo de proceder eram óbvias:

Felizes os primeiros colonos, que não podem deixar de ser, se elles forem laboriosos e morigerados, a notícia correrá e outros virão em busca de terras no mesmo lugar. Então a empreza venderá os lotes intercallados com maior vantagem. Também, no futuro, os próprios estabelecidos que vão desejando estender-se e possuir mais terras, comprarão os lotes junto aos seus, ora, por querer ou precisar mais terras, ou, por empregar algum dinheiro que tenha; ou, porque, casando uma filha, ou filho, queira dotá-los (RELATÓRIO DOTAL, 1881, p. 27 – 28). [Grifo nosso].

Tratava-se de uma estratégia comercial, já que o objetivo era de fazer valorizar o preço dos lotes, que acabou por determinar as características gerais de ocupação e de formatação dos núcleos instalados na região. Do mesmo modo, os terrenos urbanos eram

¹⁶³ Importante destacar que, embora a Colônia Grão Pará pertencesse geograficamente ao município de Tubarão, “gozava de certas prerrogativas típicas do seu estatuto de colônia, ou seja, gozava de total isenção tributária e tinha autonomia dentro do município tubaronense” (SILVA, 2006, p. 202). Dito de outra forma, a colônia estava fora da jurisdição administrativa de Tubarão, desobrigada de recolher impostos para o município e com autonomia para emitir títulos provisórios de propriedade e definir os locais de assentamento das povoações, perdendo essa condição apenas em 1888 com a emancipação da Colônia e a criação do Distrito de Orleans (DALL’ALBA, 1986, p. 240)

colocados à venda por preços elevados, porque estimulariam a venda dos lotes rurais e, por consequência, valorizariam ainda mais os urbanos. De acordo com o Diretor da Colônia Ettiene Stawiarski em 1899, no documento intitulado “Conselhos a quem quer se dedicar à fundação de colônias”, no item 19, “Deve-se destinar uma grande área para o estabelecimento da sede da futura freguesia, pois sendo o terreno dos lotes urbanos muito mais caros que os lotes coloniais, é evidente um lucro para o proprietário”¹⁶⁴, demonstrando que essa política foi tratada como um importante princípio comercial, e praticada por um longo período.

Figura 17 - Mapa da Colônia Grão Pará



Fonte: CEDOHI – Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – FEBAVE/Orleans (1888)

Sobre esse aspecto, Elias Manoel da Silva (2006) analisa que os processos de ocupação que foram acontecendo ao longo do século XIX até o final da década de 1920, e que criaram o espaço conhecido como sul catarinense criou “uma região formada por pequenas

¹⁶⁴ O referido documento que agrega o acervo documental do Centro de Dentro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI/UNIBAVE de Orleans-SC também foi publicado por João Leonir Dall’Alba no livro “Colonos e Mineiros no Grande Orleans” - (DALL’ALBA, 1986, pp. 47- 49).

propriedades, marcada por uma filosofia de capitalização baseada no trabalho familiar, extremamente ruralizada e nucleada por uma sede escassamente povoada”, de modo que a política estabelecida pela Empresa Colonizadora de fundar núcleos coloniais “espalhados” estava ligada a uma estratégia de valorização dos terrenos urbanos, que acabaram por criar “pequenos centros urbanos rodeados de enormes áreas colônias”, transformando Tubarão e Laguna nos principais espaços de contato político e econômico até o final da Primeira República, quando a política oligárquica começou a enfraquecer e perder espaço diante dos movimentos que reivindicavam reformas. Até o final da década de 1920, mesmo Urussanga e Orleans, que já eram municípios¹⁶⁵, não influenciavam na política regional, permanecendo dependentes de grupos de famílias baseadas em Laguna e em Tubarão, as quais dominavam a política e a economia regional, marcando uma distinção entre o espaço urbano controlado pelos luso-brasileiros e o espaço ruralizado das colônias que, por muito tempo, enfrentaram a precarização das vias de transporte e de comunicação que produziam certo isolamento e reforçavam a dependência dos centros urbanos. Essa configuração regional acabou servindo aos interesses da oligarquia local, formada pelas famílias luso-brasileiras, as quais estenderam seu poder de mando na região até o final da Primeira República. Portanto, foram as elites lagunense e tubaronense que, em grande medida, determinaram e conduziram o lento processo de ocupação e de urbanização regional, valendo-se do poder econômico e, sobretudo, do poder político que exerceram por décadas.

A sede central da Empresa Colonizadora fora estabelecida já em 1882 em Grão Pará, na área central das terras do Patrimônio Dotal e os primeiros assentamentos de colonos foram realizados entre os rios Tubarão e Braço do Norte, portanto, mais próximo do núcleo colonial de Braço do Norte e da sede da ex-colônia Azambuja, como já havíamos mencionado anteriormente. No entanto, com a conclusão da construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, em dezembro de 1884, a Empresa Colonizadora decidiu efetivar o projeto da instalação de uma vila “Orleans do Sul”¹⁶⁶ no extremo sul da colônia, por onde passava a ferrovia, nas margens entre os rios Tubarão e Oratório, no caminho das minas do Visconde de Barbacena, exatamente no lugar onde, segundo João Leonir Dall’Alba (2003, p. 106),

¹⁶⁵ A vila de Orleans foi fundada em 1885, tornando-se distrito pela Lei Provincial n°. 1218 de 2 de outubro de 1888 e município pela Lei Estadual n°. 981 de 30 de agosto de 1913; a vila de Urussanga foi fundada em 26 de maio de 1878, tornada distrito pelo Decreto Estadual n°. 84 de 03 de junho de 1891 e reconhecida como município por meio da Lei Estadual n° 474 de 06 de dezembro de 1900.

¹⁶⁶ Os registros documentais apontam que o nome “Orleans” foi dado por Dom Luiz Felipe Maria Fernando Gaston d’Orleans, o Conde d’Eu, em homenagem à sua família, da mesma forma que a denominação Grão Pará, nome dado à colônia, fora uma homenagem ao Príncipe Grão Pará, filho do Conde d’Eu e da Princesa Isabel (LOTTIN, 1998, p.16).

“sempre empenharam-se o Senhor Collaço, amigos, parentes, comerciantes da vila de Tubarão para começar a colonização (...). Assim, Tubarão ficaria entreposto obrigatório das transações comerciais.” Foi para a localidade da vila de Orleans do Sul que a Empresa Colonizadora construiu um prédio e transferiu a sede em 1887, mandando construir uma estação à custa da própria empresa, já que não constava no projeto da estrada de ferro.

Orleans do Sul se tornaria um importante polo econômico da colônia, já que teria sido erigido entre a área central da colônia Grão Pará, fazendo a ligação dos antigos com os novos núcleos coloniais, e por se posicionar estrategicamente na estrada que conduzia a Lages, colocando-se como intermediário comercial entre o litoral, as áreas de colonização e o planalto serrano. Além disso, seria beneficiada com a estação ferroviária que, dali, transportava os produtos coloniais até as praças de Tubarão e de Laguna. A localização e a infraestrutura organizadas em Orleans acabaram por atrair algumas casas de negócios que pertenciam a comerciantes de Braço do Norte, Tubarão e Laguna. Os lotes urbanos, bastante valorizados, começaram a ser vendidos para pessoas como Francisco de Oliveira Souza, Marcolino Cabral, João José Nunes Teixeira, João Silvério da Silva e Tertuliano Torquato de Andrade, os quais ambicionavam abrir algum tipo de negócio em Orleans. Notemos que são todas pessoas que pertenciam à elite de Tubarão e de Laguna, e de origem luso-brasileira (DALL’ALBA, 2003, p. 112).

Orleans, que atraía um número cada vez maior de pessoas, apresentava uma população de 105 moradores no ano de 1886, sendo que esse número subiu para 332 no ano seguinte, quando já estava funcionando o novo ramal da estrada de ferro construída para o novo núcleo urbano, além da instalação de um telégrafo. Em 1887, portanto, Orleans já contava com a sede da empresa Colonizadora e com quatro casas de comércio, além de uma diversidade de profissionais como ferreiros, padeiros, carpinteiros, cervejeiros e sapateiros, entre outros, como os da estrada de ferro e os que atuavam na própria empresa colonizadora. Esse quadro demonstra que os planos traçados e apresentados no relatório dotal de 1881, assim como no Contrato de Paris, se concretizaram. Naquele mesmo ano, a região foi atingida por uma forte enchente, que destruiu o trecho da estrada de ferro entre Orleans e as minas de carvão¹⁶⁷, fazendo com que a estação de Orleans fosse a última parada dos trens que vinham do litoral em direção à encosta da serra, fortalecendo ainda mais o polo econômico da colônia (DALL’ALBA, 2003; MARTINS, 1979).

¹⁶⁷ A grande enchente de 18 de maio de 1877 destruiu a ponte de passagem, abaixo de Tubarão, além de outras três: a do rio Tubarão (em Orleans), a do rio Laranjeiras e a do rio Oratório.

Ainda no ano de 1887, chegou a Orleans, Oscar Pinto, filho do Comendador Joaquim Caetano Pinto Júnior, o qual obteve autorização da Câmara Municipal da Vila de Tubarão, em 7 de outubro de 1888, para estabelecer uma casa de negócios dedicada à importação e à exportação, no mesmo ano em que Orleans do Sul foi elevada à condição de Distrito, pela Lei Provincial nº 1218 de 2 de outubro (LOTTIN, 1998, p. 17). A emancipação de Orleans significou que a ampla área do patrimônio dotal deixaria de ser orientada pelo estatuto especial das colônias, passando ao regime político e administrativo do Império, sendo o novo distrito vinculado ao município de Tubarão. Assim sendo, as ações da Empresa Colonizadora se restringiram à venda de terras e ao comércio de produtos coloniais, não mais influenciando nas questões político-administrativas, como fizera até aquele momento. Coincidentemente, no ano que sucedeu à emancipação e à chegada de Oscar Pinto em Orleans, este passou a ser o principal agente nas relações econômicas da região, assumindo funções que antes eram dominadas pela a Empresa Colonizadora, que abdicou das demais atividades comerciais, ficando apenas com a venda de terras, aparentando uma espécie de “negócio de pai para filho”.

De acordo com Dall’Alba, em 8 de novembro de 1890, o Conde d’Eu e a Condessa Isabel, em acordo com o Comendador Caetano Pinto, sócios do empreendimento colonizador, venderam as terras do patrimônio dotal para a Empresa Industrial e Colonizadora do Brasil, com sede no Rio de Janeiro, uma semana antes de o novo governo republicano publicar o Decreto nº 1050 de 21 de novembro de 1890, que determinou o confisco dos bens da família imperial, que já se encontrava exilada na Europa. Desse modo, como observou Silva (2006, p. 101), as terras do antigo Patrimônio Dotal mudaram de mãos, e a nova empresa seguiu vendendo os lotes rurais e urbanos, assentando novos colonos que chegaram logo no início da década de 1890, sobretudo russos (letos) e poloneses. Dali para frente, o processo de colonização nos terrenos da antiga colônia Grão Pará se deu pelo processo vegetativo, pela aquisição dos lotes coloniais, por filhos dos primeiros imigrantes ou mesmo por descendentes de imigrantes que migravam de outros núcleos coloniais.

E quanto à Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e às Minas de Carvão do Visconde de Barbacena? Esses dois grandes empreendimentos mobilizaram muitas forças econômicas e políticas dentro e fora do Brasil, da mesma forma que mobilizaram interesses e conveniências. Na mesma época em que o Visconde de Barbacena buscava encontrar meios para viabilizar o seu projeto, outros dois caminhavam paralelamente. Um deles era o da Estrada de Ferro D. Pedro I, que projetava um traçado entre Desterro e Porto Alegre; o outro era o do Canal de Navegação Interior, que projetava interligar rios e lagoas entre Laguna e

Porto Alegre, mas nenhum deles foi concretizado¹⁶⁸. Talvez por ter maior trânsito político, por ter viabilizado o capital necessário junto a investidores capitalistas ingleses e por conta dos subsídios oferecidos pelo Governo Imperial, ou mesmo porque a expectativa de que o carvão mineral fosse explorado - o projeto de Barbacena foi o único concretizado. A estrada de ferro, construída pela empresa britânica James Perry & Cia., iniciou as obras em 18 de dezembro de 1880, sendo que os seus 111 quilômetros de trilhos (somados aos sete quilômetros de Laguna ao Tronco), entre o porto de Imbituba e a localidade de Minas (Lauro Müller), foram concluídos e entregues em 1º de setembro de 1884, quando, no ano seguinte, teve início a exploração do carvão mineral nas minas do Passa Dois (NASCIMENTO, 2004; ZUMBLICK, 1987).

Mesmo com todos os esforços e investimento que foram mobilizados dentro e fora do Brasil, a primeira experiência concreta de exploração do carvão mineral em Santa Catarina frustrou as expectativas e resultou no abandono após dois anos de atividades, quando, em dezembro de 1887, a direção da The Tubarão Coal Mining decidiu suspender os trabalhos e abandonou o campo de lavra sem comunicar o Governo, entrando, desse modo, em liquidação. O abandono foi literal, pois a empresa londrina deixou para trás todos os equipamentos de mineração que, com apenas dois anos de uso, estavam em excelentes condições.

Em 1890, Francisco Glicério¹⁶⁹, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, encarregou uma Comissão de engenheiros a desenvolver estudos acerca das condições dos portos, da estrada de ferro e das minas de carvão da região sul catarinense. De acordo com esses estudos, a exploração do carvão resultou em fracasso por vários motivos, entre eles porque o carvão não era de tão boa qualidade, tendo a empresa que despende de investimentos para o seu beneficiamento, já que não poderia ser usado in natura. Desse modo, até mesmo as próprias locomotivas da estrada de ferro tinham dificuldade em fazer uso do carvão extraído das minas do Passa Dois em função do elevado índice de rejeito, o que interferia no bom funcionamento das máquinas. Outro fator estava relacionado, justamente, à falta de uma política de pesquisa permanente, já que não podiam “prescindir das luzes dos que julgam pelos dados científicos”. Argumentavam, ainda, que outro fator prejudicial era a falta de operários qualificados para os serviços de mineração, além dos profissionais técnicos,

¹⁶⁸ Esses dois projetos modernizantes serão abordados no próximo capítulo.

¹⁶⁹ O Ministro Francisco Glicério foi o mesmo que organizou o Decreto nº 1050 de 21 de novembro de 1890 que passou a regular a política de colonização e imigração no período republicano, que aprofundaremos adiante. Quanto à Comissão nomeada por ele, era composta pelos engenheiros Fábio Hostilio de Moraes Rego, Luiz Filipe Gonzaga de Campos e João Caldeira de Alvarenga Messeder.

capazes de “formar um corpo de doutrina traduzido em systema nacional de exploração adaptado às condições peculiares do país”. Outra circunstância apontada pela empresa era a obrigatoriedade de pagamento da taxa correspondente a 400 rs. por tonelada de carvão exportado pago ao concessionário. Por fim, o relatório apontava para a necessidade de mudar os limites da área mineral concedida para onde havia carvão de melhor qualidade. Podemos acrescentar a esses elementos a enchente de maio de 1887, que destruiu o trecho da estrada de ferro entre Orleans e as minas de carvão, impedindo o transporte daquele mineral (DALL’ALBA, 2003; MARTINS, 1979; REGO; CAMPOS; MESSEDER, 1890).

Portanto, de 1887 em diante, a The Donna Thereza Christina Railway Company Limited permaneceu em funcionamento e sob o controle dos ingleses até 11 de fevereiro de 1903, quando o Governo do Império assumiu a empresa. Nesse período de tempo, a estrada de ferro passou a atender exclusivamente ao transporte de passageiros e de mercadorias produzidas ou consumidas na ampla área de colonização, tendo sua malha ampliada a partir da Primeira Guerra mundial, que possibilitou a retomada da produção do carvão catarinense, espalhando a ferrovia entre os vales dos rios Tubarão e Araranguá e, dessa forma, continuou contribuindo para o processo de ocupação da região sul de Santa Catarina.

4.4.2 República, Lei Glicério e a Colônia Nova Veneza: a última década do século XIX.

Se, por um lado, as décadas de 1870 e de 1880 demonstraram um intenso processo de ocupação das terras devolutas do vale do rio Tubarão – em grande medida por influência das elites políticas e econômicas de Tubarão e Laguna –, com a instalação do núcleo colonial de Braço do Norte (1873) e das colônias Azambuja (1877) e Grão Pará (1882), a década de 1890 demonstra um maior processo de ocupação das terras devolutas situadas na direção do vale do rio Araranguá. Importante destacar que a direção da colônia Azambuja já havia criado os núcleos de Urussanga (2º Distrito) em 1878 e de Accioly de Vasconcellos (3º Distrito) em 1880, além de ter encaminhado outras tantas famílias de imigrantes para o núcleo Criciúma, região banhada pelo rio Mãe Luzia, entre o final de 1879 e o início de 1880. Essa ocupação seguia os estudos, as medições e as orientações feitas pela comissão chefiada pelo engenheiro Manoel da Cunha Sampaio em 1868, que já previa a ocupação daquelas terras por imigrantes europeus, inclusive com a abertura de uma picada que, ligando Araranguá a Azambuja, passava por Criciúma, Cocal e Urussanga. O engenheiro Sampaio previa que, por ali, seria estabelecido um importante canal de comunicação entre os dois vales (Araranguá e Tubarão),

tendo sua ideia e seus estudos bem aceitos pelo diretor da Colônia Azambuja, o engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, que iniciou a expansão no final da década de 1870.

Cabe também ressaltar que, pela Lei Provincial nº 901 de 3 de abril de 1880, a Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens foi emancipada, com a criação do município de Araranguá, cujo território abrangia uma extensa área que ia desde o rio Urussanga até o rio Mampituba, ao sul, e, na direção oeste, até os contrafortes da Serra Geral, que correspondia à mesma área da antiga Freguesia. Além das ocupações luso-brasileiras mais antigas (sesmeiros e posseiros), os núcleos coloniais de Urussanga, Accioly de Vasconcellos (Criciúma e Cocal) também passaram a fazer parte da jurisdição do município de Araranguá, que contava, na época da emancipação, com uma população estimada em 10.700 habitantes (HOBOLD, 2005, p. 111), mas que veria essa mesma população crescer substancialmente entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

Com a emancipação, Araranguá também começou a se constituir como uma importante força política, que passou a tencionar a favor da imigração e da colonização das terras do vale. No relatório de 29 de agosto de 1883, em que o Dr. Francisco Luiz da Gama Roza transferia temporariamente o cargo de Presidente da província para o Dr. Theodoro Carlos de Faria Souto, fazia uma defesa contundente da construção da antiga estrada colonial que ligava a sede de Azambuja até Araranguá, passando por Urussanga, Accioly de Vasconcellos e Criciúma, cujo núcleo colonial intermediava entre o município de Araranguá e o núcleo colonial de Urussanga. Nos primeiros anos da década de 1880, os imigrantes de Criciúma viviam uma situação de isolamento, porque estavam localizados em meio à mata atlântica e distantes tanto de Araranguá quanto de Tubarão - os principais centros urbanos e econômicos, por falta de vias seguras de comunicação. Também permaneciam distantes e isolados dos núcleos coloniais de Urussanga, de Azambuja, de Grão Pará e de Braço do Norte, todos situados no vale do rio Tubarão.

De acordo com Gama Roza, a construção da estrada que, a partir de Urussanga constituía uma simples picada em meio ao mato fechado, seria indispensável, já que havia cento e cinquenta famílias instaladas no Distrito de Criciúma, pertencente à ex-colônia de Azambuja. Gama Roza argumentava que o Distrito de Criciúma estava localizado apenas trinta quilômetros da margem esquerda do rio Araranguá, por onde os colonos deveriam escoar e comercializar sua produção agrícola, já que o centro exportador de Tubarão ficava muito mais distante, resultando em vantagens para os colonos de Criciúma, assim como para o município de Araranguá, além de concretizar a abertura da via que ligaria os dois vales, conforme sugestão feita pela Comissão Sampaio ainda em 1868. Afinal, era por ali que os

colonos de Criciúma transportavam os seus produtos, seguindo a picada até a estação ferroviária de Pedras Grandes. A construção da estrada, além de favorecer os colonos de Criciúma e o município de Araranguá, fortaleceria o comércio das colônias Azambuja e Grão Pará (SANTA CATARINA, 1883, p. 15).

Gama Roza argumentava que,

Tendo em vista a grande quantidade de colonos espontaneos que para aquella ex-colonia tem affluido, requerendo compra de terras, elevando-se em pouco tempo a mais de 80 os requerimentos despachados, nos quaes obrigara-se a fazer todas as despezas, é facil prever que, em futuro não longinquo e com pequeno auxilio, poderá ficar povoada toda aquella região, tornando-se um dos logares mais importantes do sul da provincia, pela uberidade do seu solo e actividade dos seus habitantes (SANTA CATARINA, 1883, p. 15) [Grifo nosso].

Ao enfatizar a necessidade da construção da estrada que cortava o vale do Araranguá e o ligava ao vale do Tubarão, atravessava uma área de 25 léguas quadradas com terras devolutas do Estado e de “uma fertilidade espantosa”, que, em um curto espaço de tempo, ficaria toda aquela extensão colonizada, além do fato de que os núcleos ali instalados constituíam uma população que, segundo ele, era “dos mais vivos e energicos centros de attracção de elementos colonizadores”, baseado na grande quantidade de requerimentos de compra de terras feitas por imigrantes espontâneos que se deslocavam de outros núcleos e outras regiões.

Esse movimento de ocupação da região do vale do rio Araranguá, a partir da década de 1880, demonstra que, embora o início da colonização do sul catarinense tenha se dado primeiro pelo rio Tubarão, para atender aos interesses das forças políticas e econômicas de Tubarão e de Laguna, o projeto desenhado por Manoel da Cunha Sampaio e iniciado por Joaquim Vieira Ferreira, diretor da grande colônia Azambuja, nunca saiu do horizonte e ganhou forças com a emancipação e a criação do município de Araranguá. Isso pode ser demonstrado pelas reivindicações, pelos discursos proferidos e pelos investimentos realizados, como os que foram autorizados por Francisco Luiz da Gama Roza, então Presidente da Província de Santa Catarina:

Em 18 de agosto, auctori-sei o juiz commissario da Laguna e Tubarão, agrimensor Severiano de Souza e Almeida a proceder á exploração, alinhamento e nivelamento da estrada que segue do logar denominado “Creciuma” até a margem esquerda do rio “Araranguá”, despendo a quantia de 690\$000 e percebendo a gratificação de 400\$000. (...) (SANTA CATARINA, 1883, p. 17).

No ano seguinte, em relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catharina na sessão ordinária de 5 de fevereiro de 1884, o Presidente, Dr. Francisco Luiz da Gama Roza, apresentou a transcrição de um ofício contendo informações acerca dos estudos realizados para a construção da estrada de Araranguá¹⁷⁰. Tratava-se de um ofício redigido pelo engenheiro Severiano de Souza e Almeida apresentando os estudos que teria realizado para “exploração, alinhamento e nivelamento do projecto da estrada que serve para ligação do lugar denominado – Cresciuma – ao rio Araranguá”, com uma extensão de 27.800 metros. O engenheiro argumentava ter projetado o traçado mais conveniente e econômico por necessitar de um menor número de obras d’arte, por passar por lugares já povoados e por atravessar áreas de terrenos muito férteis e, portanto, apropriados para a agricultura e que poderiam ser aproveitados para a implantação de novos núcleos coloniais, que representavam o principal elemento de “animação e progresso para a Província” (SANTA CATARINA, 1884, p. 65–66).

Em seu ofício, o engenheiro Severiano apontava que

O importante municipio do Araranguá e o florescente nucleo colonial Cresciuma, dotados de terrenos productores, serão ligados por essa estrada ao centro consumidor, que lhe dará vida e prosperidade, e bem assim a uma immensa zona que lhe fica proxima, rica quer na parte vegetal, quer animal, que actualmente se atrophia por falta de meios para estabelecer a troca de seus productos. (SANTA CATARINA, 1884, p. 66) [Grifo nosso].

Ao final, com base em uma construção narrativa muito presente na época, documentos e discursos proferidos na segunda metade do século XIX apontavam para um futuro de prosperidade e de progresso, mas que esbarravam na precariedade e, em certa medida, na ausência de uma infraestrutura que permitisse o bom funcionamento e o desenvolvimento econômico da região sul e, nesse caso, mais específico, do vale do rio Araranguá e do extremo sul catarinense, para onde estava sendo expandida a colonização. O engenheiro ainda arremata sugerindo que a decisão política de se efetivar a construção da estrada estava sujeita ao “espírito ilustrado” e por se tratar de importantíssima via de comunicação em “uma das mais ricas regiões da Província” (SANTA CATARINA, 1884, p. 65–66).

O fortalecimento do poder político de Araranguá, que, a exemplo de Laguna e Tubarão, se encontrava nas mãos de famílias luso-brasileiras, geralmente composta por

¹⁷⁰ O relatório enuncia a transcrição de dois ofícios - um trazendo notícias acerca dos estudos realizados para a construção da estrada de Araranguá, e outro com informações sobre a estrada de Nova Trento. No entanto, o documento traz apenas o ofício de Araranguá em anexo.

proprietários de terras e de escravos, comerciantes, profissionais liberais e servidores públicos, pode ser observado quando, no final de 1886, se articularam junto ao engenheiro Francisco Ferreira Pontes, chefe da Comissão de Terras e Colonização, para solicitar ao engenheiro Francisco de Barros Accioly de Vasconcellos¹⁷¹, diretor da Inspetoria Geral de Terras de Santa Catarina, a ampliação da jurisdição da Comissão de Terras e Colonização para todo o território de Araranguá, tendo sido aprovada a solicitação em 1887, demonstrando que, a exemplo das elites políticas e econômicas de Tubarão, as de Araranguá também procuraram acompanhar de perto todo o processo de colonização desencadeado na década de 1880, quando Araranguá foi emancipado. Na prática, a ampliação da jurisdição da Comissão representava também a ampliação das terras devolutas localizadas no extremo sul do Estado que podiam ser medidas e disponibilizadas para a colonização e o estabelecimento de novas correntes imigratórias, sendo que as narrativas procuravam destacar as qualidades topográficas, climáticas, abundância dos cursos de água e, sobretudo, a fertilidade do solo.

No entanto, foi somente após a Proclamação da República, em 1889, e com uma nova legislação, que passou a regular a política de colonização e de imigração a partir de 1890, que a região do vale do rio Araranguá pôde acompanhar um intenso processo colonizador com imigrantes europeus. No início da década de 1890, portanto, dez anos após Araranguá ter-se emancipado, a própria sede do município apresentava características ainda bastante rudimentares para o único município do extremo sul catarinense.

No ano de 1894, chegou a Araranguá um telegrafista com a incumbência de reinstalar a estação telegráfica que havia sido cortada e seus aparelhos transferidos para Torres, após Araranguá ter sido invadido pelas tropas federalistas um ano antes, quando o telégrafo recém tinha sido instalado no município. O telegrafista designado era Bernardino Senna Campos, natural de Desterro, que deixou registrado em um de seus diários a impressão que teve ao chegar a Araranguá naquele ano¹⁷².

De acordo com seus relatos, teria chegado em “Campinas”, como era conhecido Araranguá no dia 2 de junho de 1894, por volta das 14 horas.

Entrada tristonha, naquela época, (não obstante ser um dos locais mais bonitos de todo o Estado e de onde tenho passado), cheia de matto, vassourais, abandonada como estava. Compunha-se toda a villa, que tem sua frente para a Serra, de 28

¹⁷¹ O nome do Núcleo Colonial Accioly de Vasconcellos foi uma homenagem que a direção da Colônia Azambuja fez ao engenheiro Francisco de Barros Accioly de Vasconcellos, diretor da Inspetoria Geral de Terras de Santa Catarina.

¹⁷² Optamos por fazer uso dos diários originais, cujas cópias encontram-se no Arquivo Público de Araranguá, embora João Leonir Dall’Alba tenha organizado sua publicação em forma de livro (CAMPOS, 1987).

casas, sendo apenas 20 de telhas, o resto de palha e estuque! Numa pequena praça de uns 50 metros em quadro, está edificada a sua igreja, **uma pequena capela de tábuas, toscas com a frente para oeste**, tendo a lado direito dous esteios e uma escada de madeira, e em cima um pequeno sino.

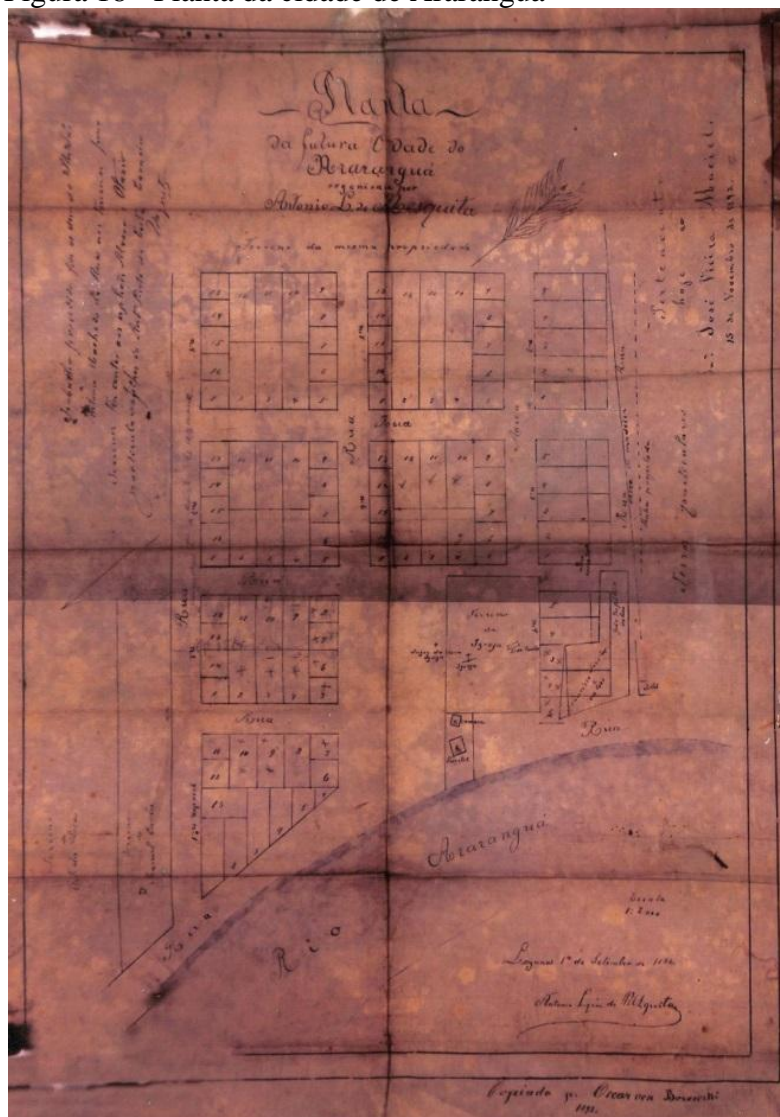
Em frente a praça atravessava o majestoso rio Araranguá, um dos maiores do Estado e mais fundo, mas com uma barra ingrata, numa praia isolada. **Existia uns 5 hiates que viajavam para a Capital, umas duas viagens por anno, quando a barra dava sahida.**

Em frente a igreja, numa casa de estuque e telha, estava o quartel, n'outra maior de tijolos, um pouco atras, era a municipalidade.

Numa rua, no extremo sul da villa, existia 5 casas melhores, onde numa delas esteve e ia novamente montar, a estação (...). (CAMPOS, 1894, p. 120-124).

Bernardino Senna Campos apresentou um panorama da sede do município de Araranguá que, em meados de 1894, constituía o único centro urbano do extremo sul catarinense. Além dele, na direção norte, paralelo ao litoral, apenas Tubarão e Laguna. Esse quadro demonstra o desenvolvimento tardio de Araranguá, que só se tornou emancipado em 1880, da mesma forma que o processo de colonização e de imigração das terras devolutas que havia no seu grande vale. Do mesmo modo, a descrição que fez de Araranguá, a exemplo de outras que mencionamos anteriormente, também confrontava a exuberância e as potencialidades de Aranguá com a precariedade da infraestrutura, como no caso da barra do rio Araranguá que dificultava a entrada e a saída das embarcações na maior parte do ano.

Figura 18 - Planta da cidade de Araranguá



Fonte: Arquivo Histórico de Araranguá (Antonio L. de Mesquita - 1º de setembro de 1886)

Foi no contexto de ocupação da grande área destinada à expansão da ex-colônia Azambuja que, logo após a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, foi implantada, na região cortada pelo rio Mãe Luzia, a Colônia Nova Veneza, privada e a primeira do período republicano, que contribuiu decisivamente para o processo de ocupação das terras devolutas em direção ao município de Araranguá, embora, nos primeiros tempos, mantivesse contatos mais estreitos com a sede da colônia Azambuja e com a colônia Grão Pará.

Entre o final de 1889 e o início de 1890, com a formação do governo provisório de Deodoro da Fonseca, foi editado um novo decreto que estimulava a ação de empresas privadas para a introdução de imigrantes estrangeiros no Brasil. Tratava-se do Decreto nº 528,

de 28 de junho de 1890, idealizado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Francisco Glicério, que acabou cedendo seu nome ao referido decreto que ficou mais conhecido como “Lei Glicério” (BELOLLI, 2001 *apud* PIAZZA; MARZANO, 1985). A nova legislação tinha o objetivo de regularizar o serviço da imigração na República recém-instalada, de modo que os imigrantes tivessem a garantia de que os auxílios acordados fossem, de fato, assegurados e, assim, pudessem se estabelecer no país. O decreto demonstrava preocupação em manter o fluxo migratório e, ao mesmo tempo, a boa aplicação dos subsídios, ressaltando que disso dependia o “progresso da Nação”. O texto sugeria ainda que, tanto a proteção dada aos imigrantes quanto a agilidade em sua colocação nos lotes coloniais, seriam um estímulo para que os imigrantes se sentissem satisfeitos e dispostos a trabalhar para a prosperidade dos estabelecimentos onde fossem assentados. Por outro lado, a nova legislação também se preocupou em conceder benefícios e estimular a iniciativa privada, auxiliando “o desenvolvimento das propriedades agrícolas, facilitando-lhes a aquisição de braços, de modo, porém, que seja atendida a conveniente collocação dos imigrantes”¹⁷³.

Essa nova legislação assegurou, por exemplo, que a “Empresa Industrial e Colonizadora do Brasil” pudesse continuar vendendo lotes coloniais e, do mesmo modo, recebendo novas levas de imigrantes, dando sequência ao povoamento daquela região, lembrando que a referida empresa havia comprado as terras do vale do rio Tubarão, as quais faziam parte do patrimônio dotal dos Príncipes Imperiais, poucos dias antes da emissão do Decreto nº 1050 de 21 de novembro de 1890, que incorporou as terras do patrimônio ao Estado.

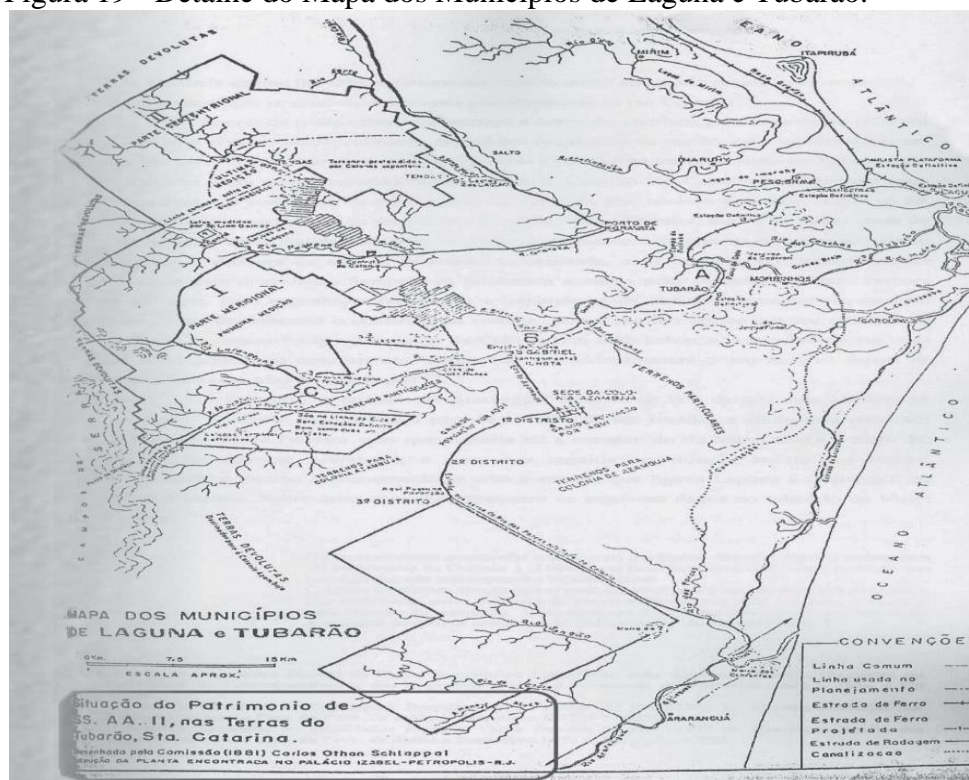
A Lei Glicério, que favoreceu a imigração e o assentamento de colonos na colônia Grão Pará no início da Primeira República, também foi responsável pela implantação da colônia Nova Veneza, criada em 1891 por meio da celebração de um contrato firmado entre a Empresa Angelo Fiorita & Cia. – empresa estadunidense com sede no Rio de Janeiro – com o Governo da União, datado de 22 de outubro de 1890, a partir do qual a empresa assumia a responsabilidade em estabelecer um “burgo agrícola”, conforme estabelecia o Decreto. Nessa época, o Contrato de Paris, celebrado entre o Governo Imperial e o Comendador Joaquim Caetano Pinto Júnior, pelo Decreto nº 5.663, de 17 de junho de 1874, já não estava mais em

¹⁷³ O Decreto nº 528 de 28 de junho de 1890 (Lei Glicério) originalmente publicado em Coleção de Leis do Brasil - 1890, página 1424 Vol. 1 fasc. VI, encontra-se disponível e pode ser acessado em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-528-28-junho-1890-506935-publicacaooriginal-1-pe.html>.

vigência, tampouco a legislação que vigorava sobre as políticas de imigração e de colonização do Império (BORTOLOTTI, 1992).

A extensão de terras devolutas destinadas à Colônia Nova Veneza, e que recebeu sucessivas levas de imigrantes europeus entre os anos de 1891 e 1897, abrangia uma área que corresponde aos atuais municípios de Nova Veneza, Treviso, Siderópolis e uma pequena parte do município de Criciúma.

Figura 19 - Detalhe do Mapa dos Municípios de Laguna e Tubarão.



Fonte: Mapa apresentando a situação do Patrimônio de SS.AA.II, nas terras do Tubarão, Santa Catarina. Cópia: Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício” – CEDOHI/UNIBAVE. (Autor: Engenheiro Carlos Othon Schlappal, 1881).

Essa mesma área já aparecia no mapa acima, organizado pelo engenheiro Carlos Othon Schlappal em 1881, descrita como terras reservadas para a expansão da colônia Azambuja, sendo que parte dessas terras haviam sido incorporadas ao patrimônio dotal que, com o Decreto nº 1050 de 21 de novembro de 1890, foram incorporadas ao patrimônio do Estado e, logo em seguida, concedidas à empresa Angelo Fiorita & Cia. (SELAU, 2010).

Uma vez firmado o contrato entre a Angelo Fiorita & Cia. com o Governo da União, em outubro de 1890, a empresa que atuaria na colonização e introduziria, conforme o

contrato, milhares de imigrantes em vários Estados brasileiros¹⁷⁴ encarregou o funcionário, o italiano, da Sicília, Michele Napoli¹⁷⁵, em dezembro daquele mesmo ano, de adquirir, junto ao Governo, uma área de terras devolutas de trinta mil hectares para a instalação da colônia.

A sede da colônia começou a ser preparada em janeiro de 1891 com a medição dos lotes, a abertura de estradas e com a construção de galpões e casas para poder receber as famílias de imigrantes que não tardariam a chegar, já que os agenciadores trabalhavam em diversas regiões da Itália tentando convencer e recrutar pessoas interessadas em emigrar para o sul de Santa Catarina¹⁷⁶. Enquanto isso, a colônia, que começava a ser delineada, contava com a presença de Miguel Napoli e sua equipe, composta por Arturo Caccavone (secretário), José Boneschi (engenheiro), Thomas Ferrero (arquiteto), Frederico Selva (agrimensor) e Fernando Gussoni (desenhista), entre outros que se juntavam aos trabalhadores encarregados do trabalho mais pesado (BORTOLOTTI, 1992; BELOLLI, 2001).

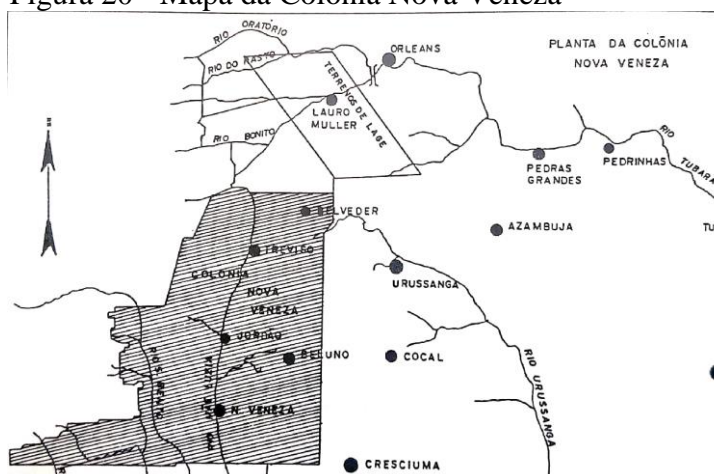
No entanto, antes mesmo da chegada das primeiras levas de imigrantes, a empresa Angelo Fiorita & Cia transferiu, por meio de uma cessão, todos os direitos para a Cia. Metropolitana, também sediada no Rio de Janeiro, na data de 16 de junho de 1891. De acordo com a historiografia, os documentos oficiais e as matérias publicadas nos jornais da época, a transição não alterou a organização e, tampouco, o cronograma estabelecido anteriormente, pois a empresa que assumiu o empreendimento colonizador manteve o quadro funcional, inclusive Miguel Napoli na direção da referida colônia. Desse modo, os primeiros imigrantes começaram a chegar e se instalar na nova área de colonização ao longo de 1891, embora a maior leva tenha chegado somente em 28 de outubro daquele mesmo ano, com um grupo de imigrantes composto por dois mil e cem pessoas, sendo oitocentas no dia 22 e mil e trezentas no dia 27 daquele mesmo mês (BORTOLOTTI, 1992)

¹⁷⁴ De acordo com o Historiador Mário Belolli, além de Santa Catarina, a empresa Angelo Fiorita & Cia. comprometia-se a implantar burgos agrícolas, principalmente nos Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia. Mais tarde, um termo aditivo ao contrato incluiu o Estado de São Paulo (BELOLLI, 2001, p. 373, In: PIAZZA).

¹⁷⁵ Logo que chegou ao sul de Santa Catarina, Michele Napoli passou a usar o nome Miguel ao invés de Michele, como ficou conhecido e passou a ser identificado.

¹⁷⁶ A Empresa Angelo Fiorita & Cia havia contratado os senhores Gervásio Bortoluzzi e Caetano Feltrin para trabalharem como agenciadores, principalmente nas províncias de Treviso e Beluno, na região do Vêneto, enquanto que outros atuavam em Bérgamo, Mântua e Verona, conforme Luigi Marzano (1985, pp. 94–95) e Mário Belolli (2001, p. 375).

Figura 20 - Mapa da Colônia Nova Veneza



Fonte: Zulmar H. Bortolotto (1992)

De acordo com Mário Belolli (2001, p. 376), após dois anos de contrato, em 21 de abril de 1893, uma comissão formada por Nicolau Pederneiras, que atuava como ajudante na Inspeção Geral de Terras e Colonização no Estado de Santa Catarina, juntamente com Carlos Augusto de Miranda Jordão, que era presidente da Empresa Metropolitana, Cláudio Vicenzi, que era empresário no Rio de Janeiro, Luigi Napoli, que dirigia uma instituição de crédito na Itália, e o diretor da colônia Nova Veneza, o Sr. Miguel Napoli, fez uma visita *in loco* para avaliar o desenvolvimento da colônia nos termos do contrato firmado em 1891. Na ocasião da visita, foi feita a inauguração oficial da colônia Nova Veneza, cujo núcleo encontrava-se organizado em 16 seções divididas em lotes que somavam 1.128 no total:

Tabela 4 – Distribuição dos lotes da colônia Nova Veneza de acordo com as respectivas seções. (continua)

Seção	Número de Lotes
Rio Manin	82
Rio Selva	45
Estrada Lages	25
Rio Pio	45
Rio Jordão	200
Rio São Bento	53
Rio Mãe Luzia – Margem Direita	96
Rio Mãe Luzia – Margem Esquerda	77
Rio Serraria	25
Patrimônio	73

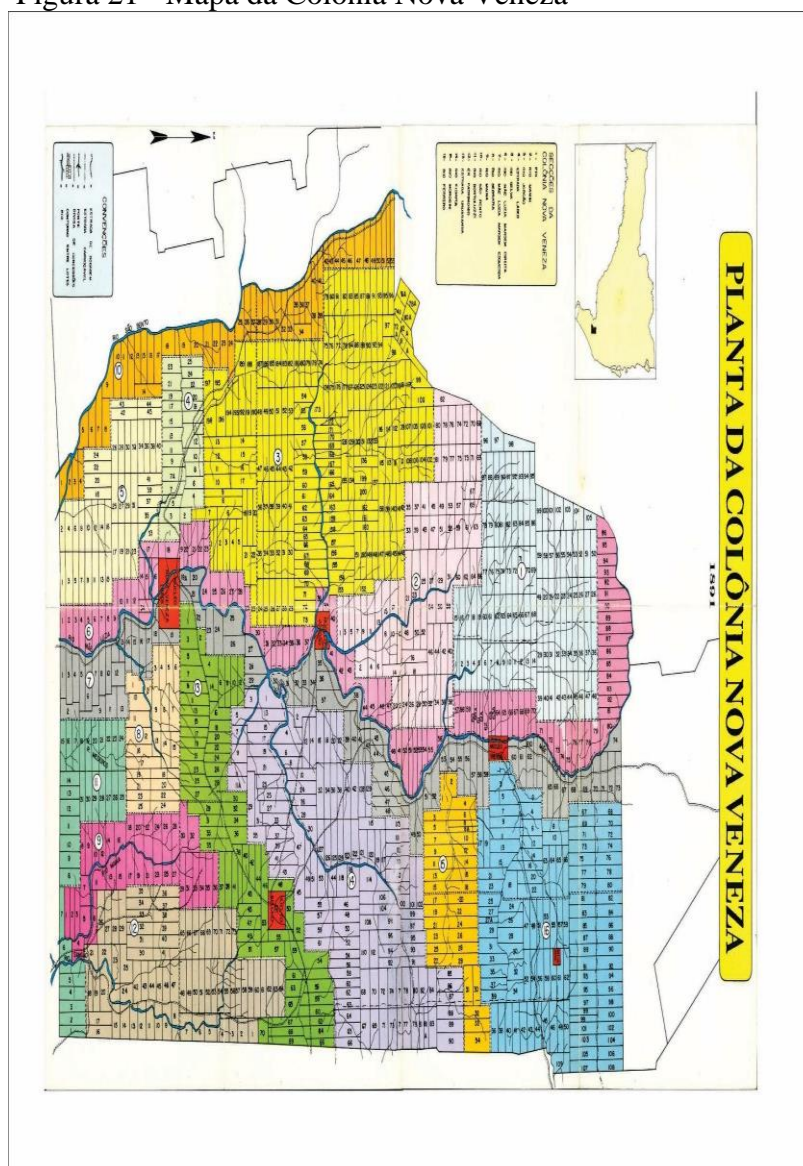
Tabela 4 – Distribuição dos lotes da colônia Nova Veneza de acordo com as respectivas seções **(conclusão)**

Rio Bortoluzzi	31
Rio Urussanga	70
Rio Fiorita	127
Rio Morosini	34
Rio Ferrero	109
Rio Maina	36

Fonte: Mário Belolli (2002).

O relatório que a comissão produziu após a visita procurava destacar o empenho e o bom funcionamento da Companhia Metropolitana, que cumpriu com as cláusulas do contrato firmado em 16 de junho de 1891, dando ênfase para a iniciativa privada com o apoio público. O relatório ainda apontava que, com apenas dois anos de ocupação daquelas terras devolutas, a colônia (burgo) apresentava bom aspecto e prosperidade, com expectativa de colheitas, com a existência de casas comerciais, indústrias, as vias de acesso e o contentamento dos colonos, dando a entender que estavam diante de uma colônia-modelo e sem nenhum tipo de problema. Do mesmo modo, ao tratar do núcleo de Nova Belluno (Siderópolis), um desdobramento para o norte da colônia Nova Veneza, o relatório de Nicolau Pederneiras dizia que se tratava de um núcleo promissor, tanto pela posição geográfica como pelo fato de ser um ponto de passagem, imprimindo certa dinâmica ao núcleo. Sobre o núcleo Treviso, a comissão que realizou a inspeção destacou que aquele núcleo, cortado pelos rios Mãe Luzia e Ferrero, apresentava grandes plantações de milho e treze estabelecimentos comerciais, incluindo uma olaria e uma fábrica de cerveja. De acordo com a comissão, esse poderia vir a ser o núcleo de “maior futuro da Colônia Nova Veneza”, pelo fato de estar no caminho para a estação das Minas (Lauro Müller), o que proporcionaria um grande fluxo de pessoas e de mercadorias (PIAZZA, 1975 *apud* BELOLLI, 2001).

Figura 21 - Mapa da Colônia Nova Veneza



Fonte: Zulmar H. Bortolotto (1992).

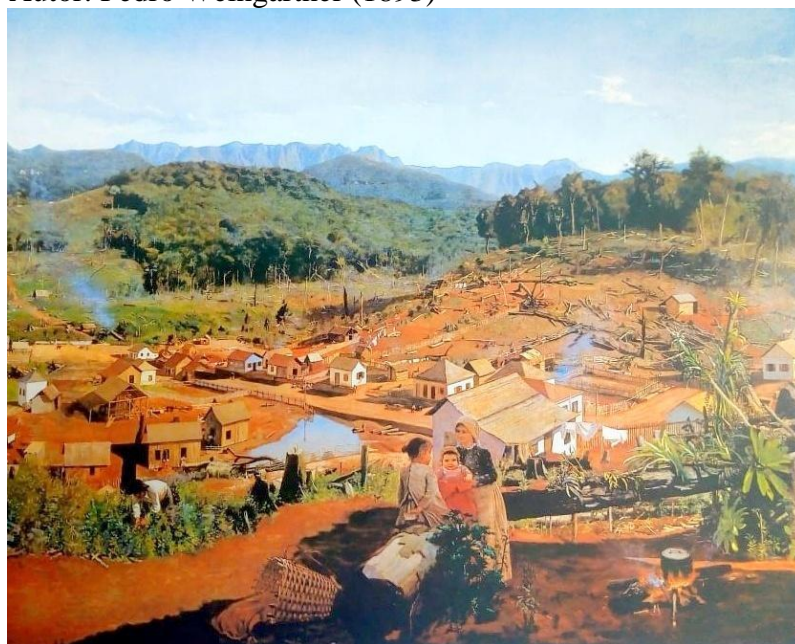
Interessante perceber que, de fato, havia um processo de mudança em curso ainda no Império e que se consolidou no início da Primeira República, com o incentivo à iniciativa privada com o aporte público para o desenvolvimento do projeto colonizador. Para isso, houve uma significativa mudança nas narrativas que passaram a exaltar as qualidades dos empreendimentos particulares, mas, sem, com isso, deixar de fora o aporte necessário disponibilizado pelo Governo aos empresários capitalistas, fossem do Império ou da República.

Do mesmo modo, a propaganda feita na Europa pela iniciativa colonizadora da República não diferia da que era realizada no período Imperial. O padre Luigi Marzano publicou em seu livro - “Colonos e Missionários Italianos nas Florestas do Brasil” - a

transcrição de um pequeno fascículo impresso na Tipografia Pietro Pallas, com o título “Dados sobre a Colônia Nova Veneza”. Esse documento de propaganda em muito se assemelha ao que era difundido pelos agenciadores do Comendador Caetano Pinto para a Colônia Grão Pará. O panfleto apresentava os aspectos geográficos e naturais da colônia, realçando a uberdade do solo, os cursos de água e a amenidade do clima, além dos minerais do subsolo e da madeira, cujas extração e venda poderiam quitar o lote adquirido. Outro aspecto informado era sobre a existência de uma igreja - comandada por um padre italiano -, escola, enfermaria, farmácia e cômodos-abrigos para os imigrantes, também destacando que, além da agricultura, Nova Veneza faria florescer a industrialização de todo tipo. Por fim, a propaganda dizia que a empresa “propõe-se a ajudar o colono da maneira mais apropriada, para, da prosperidade dele, tirar a própria” (MARZANO, 1985, p. 95–96).

Claro que se tratava de uma peça de propaganda usada como ferramenta para convencer pessoas e mesmo famílias a emigrarem para o sul de Santa Catarina, mas, em nenhum momento faz referência à presença, nessas terras, do povo Xokleng, cuja ação colonizadora, com o tempo, fazia aprofundar o encurralamento, os conflitos e o extermínio desse povo que via, gradativamente, a floresta de mata atlântica ser devastada para ceder espaço aos núcleos coloniais e todos os equipamento decorrentes dele (casas, estradas, pontes, praça, igreja, casas comerciais, indústrias, plantações, pastagens, etc.).

Figura 22 - Vida Nova (Nova Veneza) - óleo sobre tela, 120 x 160 cm.
Autor: Pedro Weingärtner (1893)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Nova Veneza

Da mesma maneira, não falava das condições que levaria grande parte dos colonos a uma condição de endividamento que, nesse aspecto, costumava ser maior que nas colônias oficiais, e as reclamações frequentes diante da ameaça de perder o lote caso não conseguisse honrar a dívida dentro do prazo estabelecido. Um exemplo dessa condição está na Lei nº 42 de 18 de agosto de 1892, do Governo de Santa Catarina, que, ao estabelecer a liberação de 30.000\$000 para as obras na estrada, partindo da Freguesia de Pedras Grandes, que passava pelas ex-colônias Azambuja e Urussanga e ia até o núcleo colonial de Criciúma – a antiga estrada colonial em projeto desde 1867. No seu artigo 2º, a lei estabelecia que tivessem preferência na contratação os colonos das ex-colônias que estivessem em débito com o Estado, sendo que o artigo 3º estabelecia que fosse pago apenas a terça parte dos vencimentos, ficando as outras duas para serem descontadas dos débitos, forçando muitos colonos a abandonarem seus lotes e, até mesmo, a região (BELOLLI, 2001).

Nessa mesma época, além da colônia Nova Veneza, a região do vale do rio Araranguá continuava sendo ocupada com a instalação de novos núcleos coloniais e com o crescimento dos que já existiam, como os núcleos Cocal e Criciúma, que formavam o antigo núcleo colonial Accioly de Vasconcellos. Esta última, por exemplo, no ano de 1890, recebeu contingentes de imigrantes alemães, poloneses e russos, que se fixaram nas localidades de Linha Batista, Linha Cabral, Linha Anta e Linha Três Ribeirões, integrando-se e ampliando a colonização das terras devolutas do sul catarinense.

Em 8 de novembro de 1890, mesmo ano do contrato da Empresa Angelo Fiorita & Cia para a fundação da Colônia Nova Veneza, o Governo Republicano firmou contrato para que outra empresa, com sede no Rio de Janeiro, a Companhia Brasileira Torrens, procedesse às medições de lotes da ex-colônia Azambuja. As medições conduzidas pelo engenheiro Virgílio Silva, então, deram origem a outros dois núcleos-colônias - o núcleo Sangão e o núcleo Hercílio Luz -, ambos localizados entre o município de Araranguá e o núcleo colonial de Criciúma. O Governo do Estado liberou 6.107\$200 para que fossem construídos dois galpões que serviriam de abrigo para os imigrantes que fossem chegando a Criciúma ou a Accioly de Vasconcellos. No ano seguinte, a Companhia já havia medido 901 lotes e instalado 63 famílias em lotes que margeavam o rio Sangão, sendo que, em 1894, já havia cinquenta quilômetros de caminhos, inclusive um que ligava a Primeira e a Segunda Linha Torrens com o núcleo Accioly de Vasconcellos. Em direção a Araranguá, deu-se a colonização da Primeira Linha, iniciada em março de 1892, com colonos que haviam sido desaconselhados a imigrarem para a Colônia de Nova Veneza. De acordo com o historiador Mário Belolli (2001), as vinte e oito famílias que iniciaram a colonização da localidade de

Primeira Linha foram orientadas, assim que chegaram à ex-colônia Azambuja, de que a propaganda feita na Europa sobre as condições objetivas na colônia Nova Veneza não correspondia à realidade, fazendo com que o grupo solicitasse outras terras junto ao Governo Estadual.

Com isso, observamos que nos últimos anos do século XIX, a ampla área da região conformada entre Laguna e o extremo sul catarinense, já apresentava um número considerável de núcleos coloniais, além das áreas já ocupadas por sesmeiros instalados antes mesmo dos fluxos migratórios e aqueles que pleiteram terras na segunda metade do século. Nesse período, poranto, embora que ainda bastante precário, já havia uma quantidade significativa de estradas interligando os diversos núcleos coloniais e esses aos centros urbanos, onde estavam concentradas as estruturas administrativas e políticas, e onde os gêneros produzidos nas colônias eram comercializados.

Desse modo, o que procuramos demonstrar nesse capítulo foi a concretização do projeto colonizador por meio da imigração de europeus e o projeto da mineração com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e a exploração do mineral por um breve espaço de tempo nas terras concedidas ao Visconde de Barbacena (Lauro Müller), chamando a atenção para a condução do processo de domínio do espaço a partir das elites locais. Embora tenhamos dado destaque ao coronel Luís Martins Collaço, pelo fato de ele ter se colocar como interlocutor dos interesses das elites luso-brasileiras, os mandatários tiveram uma atuação intensa na região que, desde o início do século XIX, era apresentada a partir do seu potencial natural, com ênfase para a existência do carvão mineral e por reunir um volume considerável de rios navegáveis e terras férteis sendo, portanto, apropriadas para a colonização e o desenvolvimento da agricultura em pequenas propriedades. Portanto, embora que as políticas tenham sido deliberadas pelo Governo do Império com atribuições específicas aos governos das províncias, o poder local, representado pelas Câmaras Municipais, tiveram grande importância e participação em todo o processo, fortalecendo e concentrando o poder político nas mãos dos nacionais que compunham a elite dos centros urbanos, da mesma forma que as favorecia economicamente, podendo ampliar suas propriedades, usufruírem da valorização de suas terras, e de controlar praticamente todo o comércio resultante da produção colonial.

Por fim, levantamos alguns aspectos que julgamos serem pertinentes às discussões propostas no capítulo: 1) trabalho, progresso e prosperidade eram conceitos-chave da mentalidade mercantilista ainda presente no século XIX; 2) a avaliação do empreendimento colonial era balizada, em grande medida, pela cultura do trabalho, da fertilidade da terra e dos meios de transportes e de comunicação; 3) a prosperidade era medida pela capacidade de

desmatamento das florestas e o desenvolvimento de lavouras por parte dos colonos, diferentemente dos povos originários como os Guarani e os Xokleng, que viviam em relativa harmonia e cooperação com os rios e as florestas e que tiveram seu modo de vida afetado com a apropriação do território pelos imigrantes europeus; 4) o século XIX foi o século de edificação das bases iniciais do Brasil independente, pautado pelo ideal de Estado-nação: Estado moderno, capitalista e racista. Foi esse projeto de Nação, articulado com as potências hegemônicas da Europa (Inglaterra e França) que forneceram as coordenadas políticas e econômicas para as elites nacionais e locais; 5) levando-se em consideração a resistência do povo Xokleng ainda no início do século XX, o uso dos termos "terras devolutas" e "vazios demográficos" precisam, necessariamente, ser desnaturalizados.

CAPÍTULO V

5 OUTROS PROJETOS NA REGIÃO: A MODERNIDADE, SEUS EQUIPAMENTOS E A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

Perseguindo as fontes e as referências que pudessem evidenciar projetos “modernizantes” no sul de Santa Catarina na segunda metade do século XIX, acabamos por encontrar, na biblioteca “Sebastião Neto Campos”, da SATC,¹⁷⁷ uma encadernação fotocopiada do livro “A D. Pedro I Railway – Sebastião Antônio Rodrigues Braga e a Ferrovia Desterro - Rio Grande”, escrito pela historiadora Sara Regina Silveira de Souza em 1987. O mais surpreendente foi ter encontrado, anexado ao final da obra fotocopiada, uma página com a impressão da planta da ferrovia proposta na segunda metade do século XIX, mais especificamente, do ano de 1870, acrescida da imagem de uma moderna locomotiva e os dizeres: “FEDERAL – Ferrovia Translitorânea”, como se fosse uma capa para a cópia do ofício que seguia na página seguinte.

O referido ofício, emitido no dia 11 de maio de 2012, pelo Sindicato da Indústria da Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina - SIECESC - Sindicato da Indústria da Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina e assinado pelo seu presidente, o Engenheiro Rui Corrêa Hülse, estava endereçado ao Sr. Eno Steiner, presidente executivo da Associação dos Municípios da Região Carbonífera - AMREC – Associação dos Municípios da Região Carbonífera. Nele, o Sr. Rui Hülse escreve que, junto ao ofício, segue anexa uma cópia do referido livro que traz a história de um projeto que, segundo ele, “infelizmente não foi concretizado”, fazendo referência aos projetos elaborados e propostos na segunda metade do século XIX e que foram objeto de intensas disputas, sem que nunca tivessem sido executados.

Na sequência, o presidente do SIECESC ressalta a importância de se retomar o projeto que ligaria Araquari, no norte do estado catarinense, a Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, utilizando, como argumentos, o porte da cidade rio-grandense, que teria, em

¹⁷⁷ A SATC, Sociedade de Assistência aos Trabalhadores do Carvão, foi fundada no dia 2 de maio de 1959, por iniciativa da Indústria Carbonífera de Santa Catarina, com o objetivo de preparar mão de obra qualificada e especializada, bem como oferecer assistência social aos trabalhadores do carvão e seus familiares. Em 10 de abril de 1963 foi inaugurada a Escola Industrial, em parceria com o SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial –, ofertando cursos de aprendizagem industrial. Em 1969 com o nome de Escola Técnica General Osvaldo Pinto da Veiga, iniciaram-se os cursos técnicos. Sebastião Neto Campos, que sede seu nome a biblioteca da instituição foi um goiano que veio para Criciúma/SC no ano de 1950 para atuar como químico do DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral, exercendo atividades como minerador em diversas mineradoras da região sul catarinense, atuando também como Deputado Estadual e Secretário de Estado. A sede do SIECESC - Sindicato da Indústria da Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina encontra-se localizada no Campus da SATC em Criciúma.

2012, cerca de três milhões de habitantes,¹⁷⁸ e o fato de que essa ligação proporcionaria “o desenvolvimento da região sul” de Santa Catarina, bem como de Porto Alegre e região. Argumentos esses muito parecidos aos que sustentavam os projetos quando esses estavam em disputa no século XIX, como veremos adiante nesse mesmo capítulo.

O autor do ofício reforça os seus argumentos dizendo que “a ligação Imbituba-Araquari” constava “do PAC 2, com projeto de engenharia e ambiental em fase de elaboração”.¹⁷⁹ Argumentava, também, que a construção da ferrovia ligando os dois estados do sul “iria aumentar em muito, a vida útil da BR-101 em que pese a conclusão da sua duplicação ainda constar da ordem do dia”.¹⁸⁰ Outro argumento era de que “o Porto de Imbituba, seria altamente privilegiado com esta ligação ferroviária, uma vez que o mesmo estaria sendo preparado para receber navios de grande porte”. Ao finalizar o documento, Rui Hülse solicitou ao presidente da AMREC que levasse o assunto ao conhecimento do conjunto de prefeitos que compõem a Região Carbonífera, “na certeza de que os mesmos haveriam de abraçar um projeto que iria ampliar a infraestrutura, na área do transporte, da região sul do nosso estado e da grande Porto Alegre”.

O documento encontrado ao acaso nos permite perceber que a ideia de se construir uma linha férrea que cortasse a faixa de terra entre o litoral e a Serra Geral na direção norte-sul, ligando os estados catarinense e rio-grandense, ainda permanecia na pauta em 2012, portanto, cento e quarenta e cinco anos depois do primeiro projeto, apresentado pelo empresário José Dias da Cruz Lima no ano de 1867, posteriormente substituído pelo projeto do engenheiro e empresário Sebastião Antonio Rodrigues Braga em 1869. A análise dos projetos do século XIX e do ofício de 2012 nos leva a perceber que, além da intenção, os argumentos também se mostram muito parecidos, pois se alicerçam em uma ideia de “desenvolvimento econômico” e maior ligação entre as/os províncias/Estados.

Os discursos de “desenvolvimento”, de “progresso” e de “civilização” eram uma constante nas tribunas das Câmaras Municipais e nos jornais de circulação na região durante todo o século XIX, sobretudo na segunda metade, traduzindo sentimentos de modernidade que podiam ser materializados em grandes obras públicas e/ou privadas, como a construção

¹⁷⁸ Provavelmente, Rui Hülse estivesse se referindo à região metropolitana de Porto Alegre.

¹⁷⁹ O PAC - Programa de Aceleração do Crescimento foi um programa do governo federal brasileiro lançado em 2007, que englobava um conjunto de políticas econômicas, planejadas para os quatro anos seguintes, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura, em áreas como saneamento, habitação, transporte, energia e recursos hídricos, entre outros. Já o PAC 2 foi lançado em 2010, correspondendo a segunda do programa.

¹⁸⁰ A duplicação da BR-101, entre Osório - RS e Palhoça - SC, começou em janeiro de 2005 e teve sua conclusão em setembro de 2016, quatro anos depois da data do ofício encaminhado pelo presidente do SIECESC, o engenheiro Rui Corrêa Hülse.

de vias que encurtassem as distâncias e acelerassem o tempo, como as estradas de rodagem, as ferrovias e os canais de navegação. Importante ressaltar que, nesse período, também são constantes os debates acerca do “isolamento” e da “pouca importância econômica” da província catarinense, principalmente quando comparada com a província do Rio Grande do Sul, trazendo à tona a ideia de que era necessário dinamizar a produção e a economia da província e, por extensão, da região sul, que é objeto central de nossa pesquisa.

Talvez, esse seja um bom exemplo do que Reinhart Koselleck chamou de “estratos do tempo”, ao problematizar a experiência temporal humana, na medida em que compreendia a existência de uma diversidade de tempos, temporalidades e de formações temporais que, juntas, formam a experiência humana. Na perspectiva do historiador alemão, a inter-relação entre passado e futuro só pode ser dada a partir do presente, do lugar que cada um ocupa no tempo presente e que permite olhar o passado, ao qual, também estamos ligados e somos signatários. Com isso, procura demonstrar que o presente é um tempo de interseção entre o futuro e o passado, um lugar onde coexistem essas três dimensões temporais (KOSELLECK, 2014). Ao longo do século XIX, a ideia de progresso se manteve fortemente vinculada às projeções de expectativas produzidas pela possibilidade de exploração do carvão mineral e pela imigração e colonização europeia, que representavam os dois principais projetos modernizadores para a região sul catarinense, caracterizando a modernidade por um espaço de tempo aonde a noção de progresso gera uma sensação de otimismo em relação ao futuro, comprimindo o “espaço de experiência” e aproximando-se de um “horizonte de expectativa”, na forma de promessa (KOSELLECK, 2006, p. 314).

Os projetos modernizante que iremos abordar, embora nunca tenham sido totalmente concretizados, foram pensados em sua contemporaneidade a partir de um espaço de experiência, representado por uma noção de atraso e obsolescência, ao mesmo tempo em que, naquele presente, despontavam como horizontes de expectativas, encharcados de otimismo em relação a um futuro de progresso, desenvolvimento e civilização.

5.1 PROJETOS EM DISPUTA

Nesse ponto, trazemos à tona, mais uma vez, o ofício emitido pelo Sindicato da Indústria da Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina em 11 de maio de 2012, no qual o Engenheiro Rui Hülse escreve ao advogado Eno Steiner, presidente executivo da Associação dos Municípios da Região Carbonífera, fazendo referência aos projetos de construção de uma estrada de ferro que faria a ligação entre os estados de Santa Catarina e

Rio Grande do Sul, propostos inicialmente na segunda metade do século XIX, mas que nunca foram concretizados. O referido documento, já apresentado no início deste capítulo, reforça a certeza de que a ideia da construção de uma ferrovia ligando o estado catarinense ao rio-grandense, entre o litoral e a Serra Geral na direção norte-sul, sempre esteve no horizonte de grupos políticos e econômicos, mesmo depois de praticamente um século e meio.

Um dos projetos em disputa em Santa Catarina na segunda metade do século XIX foi a construção de uma ferrovia que faria a ligação entre Nossa Senhora do Desterro, capital da Província catarinense, e a Província de São Pedro do Rio Grande, cortando, próximo ao litoral, os territórios na direção norte-sul. Os debates e as ações em torno da construção da referida ferrovia se enquadram no contexto das políticas do Império em incentivar a construção de grandes obras que pudessem promover o desenvolvimento de regiões que se encontravam em situação de relativo isolamento em relação aos mercados nacionais e internacionais.

Por outro lado, o processo de ocupação das terras do interior da Província de Santa Catarina ao longo da segunda metade do século XIX foi pautado pelos debates em torno da necessidade da construção de vias que favorecessem a comunicação e, sobretudo, o escoamento dos gêneros produzidos no espaço compreendido entre o planalto e o litoral. Afinal, no período em questão, a única possibilidade de ligação se dava por meio de picadas abertas pelos tropeiros que, frequentemente, desciam da região serrana em direção ao litoral, desde o ano de 1771, abrindo clareiras, que serviam de pouso, em meio às florestas de mata atlântica. Esses pousos eram necessários ao descanso dos viajantes e dos animais de carga, ao passo que, nas províncias localizadas ao sul do Império, o comércio e o transporte vinculados às ocupações litorâneas eram praticados por via marítima, sobretudo, perfazendo a ligação entre os portos de Desterro e Montevideu, na embocadura do rio da Prata, dadas as dificuldades naturais impostas aos portos de Laguna, de Araranguá, de Torres e do Rio Grande.

De acordo com Goulart Filho,

O sistema de comunicação entre as duas províncias era precário, além de ser prejudicado pelas dificuldades de entrada nas barras de Laguna, Araranguá, Torres e Rio Grande. A comunicação entre Desterro e Porto Alegre era feita por via marítima, não existia a navegação fluvial, apesar da boa disponibilidade de rios e lagoas. As estradas existentes eram caminhos abertos pelos tropeiros que chegavam até Conventos e Laguna. O complexo lagunar da lagoa dos Patos colocava Porto Alegre em contato com boa parte do litoral sul do Rio Grande do Sul, mas impedia o avanço mais ao norte em direção a Torres em função da falta de canais de navegação entre algumas lagoas (GOULART FILHO, 2013, p. 211-212).

A precariedade na comunicação entre as províncias de Santa Catarina e São Pedro do Rio Grande do Sul, diante da ausência de vias de acesso, fomentaram uma série de intensas disputas, debates e discussões que podem ser facilmente observados nos espaços políticos, como as câmaras municipais, e nos jornais de circulação, em torno de projetos que apresentavam como objeto o estabelecimento dessas vias de comunicação e de transporte, ao longo do referido período. Esses acalorados debates tomavam espaço nas tribunas das Câmaras e nos jornais que circulavam ao longo da segunda metade do século XIX em todo o país.

Em Santa Catarina, data de 1839 o primeiro registro escrito que faz referência à necessidade de construção de uma estrada de ferro. Trata-se do discurso proferido pelo Brigadeiro João Carlos Pardal¹⁸¹, presidente da província, na abertura dos trabalhos da Assembleia Legislativa, fazendo referência à descoberta da existência de carvão mineral na região de Laguna, mais especificamente nas cabeceiras do Rio Tubarão.

De acordo com a narrativa do Brigadeiro,

Huma exploração por particulares teve lugar este anno para verificar-se a existência de minas de Carvão de pedra no Termo da Laguna: com effeito os irmãos Bouliech affirmão ter descoberto huma abundante, e de excellente qualidade do referido mineral, jazendo n'humã extensão de dez legoas quadradas, entre o Rio – Passa Dous – e o das – Laranjeiras – no Tubarão. O que ainda realça esta importante descoberta he a de huma rica mina de ferro, próxima aquell'outra, que facilitar a construcção de estradas de ferro para a prompta conducção do Carvão aos lugares de embarque. (SANTA CATARINA, 1839, p. 12).

No mesmo pronunciamento, o Brigadeiro João Carlos Pardal sublinha a dimensão e o grau de importância do carvão mineral para a economia da Província catarinense, ao enfatizar que “(...) se trata de organizar legalmente huma Companhia para a exploração destas Minas, que prometem à Província hum manancial inexaurível de riquezas, e que não deixão de procurar-lhe as mais vantagens de que gozão os Países que encerrão iguaes preciosidades” (SANTA CATARINA, 1839, p. 12).

Vale salientar que o carvão mineral existente na região de Laguna foi descoberto entre o final do século XVIII e o início do século XIX, possivelmente pelos tropeiros que percorriam o caminho entre o planalto serrano e o litoral, sendo que as primeiras investigações acerca da real existência, da qualidade e da viabilidade de extração do mineral

¹⁸¹ Militar e político, o Brigadeiro João Carlos Pardal, é natural de Lisboa e chegou ao Brasil em 1808, retornando a Portugal acompanhando D. Pedro I, logo após a abdicação do trono brasileiro, e retornou ao Brasil dois anos depois, sendo nomeado presidente da província de Santa Catarina, por meio da carta imperial de 29 de setembro de 1837, exercendo o cargo de 14 de outubro de 1837 a 17 de agosto de 1839.

se deram a partir de 1827, com a presença do primeiro especialista em pesquisa mineral enviado à região pelo governo do império, o botânico e naturalista alemão Friedrich Sellow. Esses estudos foram frequentes ao longo do século XIX, tendo a região recebido um número considerável de pesquisadores como o alemão Augusto Kersting, que tentou explorar o carvão catarinense no ano de 1837; o geólogo francês Guilherme Bouliech, que estudou o carvão de Santa Catarina em 1839; e o geólogo belga Jules Louis Parigot, que, no mesmo ano, foi encarregado de estudar o carvão catarinense, produzindo importantes relatórios de seus estudos que, por sua vez, influenciaram novas investidas para a exploração carbonífera. O próprio Parigot recebeu, em 1840, concessão do Governo Imperial para estabelecer uma empresa e explorar o carvão nas minas do Tubarão, embora a falta de capital tenha inviabilizado o empreendimento belga. No ano de 1843, o Engenheiro Vaie também realizou estudos sobre o carvão de Santa Catarina, embora existam poucos registros de sua presença na província. Em 1853, foi a vez de James Johnson, engenheiro inglês, que, financiado pela província, deu início à exploração do carvão, não obtendo sucesso devido ao problema imposto pela falta de vias que assegurassem o escoamento do mineral em direção aos portos. Por fim, em 1861, o Governo Imperial firmou contrato com Felisberto Caldeira Brant Pontes – o segundo Visconde de Barbacena –, formando, com capital inglês, a “The Tubarão Brazilian Coal Mining Company Limited”, com a finalidade de estabelecer uma lavra de carvão mineral em uma área correspondente a duas léguas quadradas.

A descoberta de carvão de pedra na região de Laguna despertou grande interesse e mobilizou governos, técnicos e capitalistas que se dispuseram a estudar e explorar o mineral encontrado na região, acentuando a necessidade de se construir caminhos que viabilizasse sua exploração e, sobretudo, o escoamento do carvão em direção aos portos de Laguna e de Imbituba. Cabe, também, fazer referência aos projetos colonizadores voltados para a região de Laguna na segunda metade do século XIX, que apontavam constantemente para a necessidade de melhoramentos nas poucas vias de comunicação, principalmente no escoamento dos produtos coloniais.

Desse modo, o que podemos perceber é que os projetos em disputa se valiam, via de regra, de alguns argumentos que eram utilizados com maior frequência e veemência por seus proponentes e defensores, como as vantagens de uma ligação entre as duas províncias do sul do país; os benefícios que essa via poderia trazer ao empreendimento colonizador; a possibilidade da exploração do carvão e o necessário escoamento do mineral e, de forma geral, o alinhamento das províncias à modernidade, por meio dos equipamentos que

favoreceriam o desenvolvimento e o progresso, aproximando-se de um ideal de mundo moderno civilizado.

5.1.1 A estrada de ferro D. Izabel

Foi nesse contexto que surgiu o primeiro projeto para uma estrada de ferro que faria a ligação dos portos de Santa Catarina à cidade de Porto Alegre, proposto por José Dias da Cruz Lima¹⁸² em 1867, que previa a construção de uma ferrovia denominada “D. Izabel”, ligando as capitais das províncias de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. O pedido de privilégio para tal empreendimento não chegou a ser aprovado, mas a narrativa presente no projeto encaminhado ao Conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas¹⁸³, então Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Império, nos permite compreender os discursos de ordem política e econômica presentes nos ambientes públicos do período em que se debatia intensamente acerca da implantação de vias de comunicação e de transporte na província de Santa Catarina. Nesse período, os grupos políticos e econômicos faziam uso frequente dos jornais como forma de fazer circular suas ideias e divulgar seus projetos e empreendimentos, tornando esses espaços, muitas vezes, palco de disputas e de instrumentos de propagação de suas ideias entre os grupos sociais que tinham acesso à leitura e aos periódicos. Na ocasião, o jornal *O Mercantil* – folha política, comercial e noticiosa - sediado na cidade do Desterro, trouxe, em sua edição nº 668, do dia 26 de setembro de 1867, a transcrição de notícia veiculada no Jornal do Comercio, de Porto Alegre:

O Sr. José Dias da Cruz Lima acaba de publicar um folheto com o título “A estrada de ferro da província de Santa Catharia à de S. Pedro do Sul” tendo impetrado do Poder Legislativo autorização para encorporar uma Companhia que se encarregue da construção de uma estrada de ferro entre as províncias de Santa Catharina e Rio Grande do Sul, sem garantia de juros, subvenção nem empréstimo do tesouro, e obtido já na sessão do anno passado favorável da comissão da Câmara dos Deputados, o autor expende neste folheto as suas ideias a respeito das vantagens que promete a referida estrada, e os meios com que conta para levar a effeito a sua empreza. Para melhor esclarecer o plano juntou-lhe uma planta do terreno que a estrada deverá percorrer. É matéria sujeita ao poder legislativo, que em sua sabedoria resolverá como mais conveniente for (O MERCANTIL, 1867, p. 3).

¹⁸² José Dias da Cruz Lima nasceu no Rio de Janeiro no início do século XIX, foi um intelectual, político e empresário, ocupando vários cargos no governo do império como o de Moço Imperial da Câmara em 1841 que corresponde a um emprego honorífico da Casa Imperial.

¹⁸³ Manuel Pinto de Sousa Dantas foi advogado e político que governou as províncias da Bahia e de Alagoas, além de ter ocupado diversos cargos públicos como o Ministério dos Negócios da agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Esse mesmo jornal, em sua edição de nº 722, de 05 de abril de 1868, publicou, na íntegra, uma transcrição do documento impresso enviado à Câmara Legislativa do Império, contendo o projeto, o parecer da Comissão Legislativa e uma proposição de Projeto de Lei, que serão objetos de nossa análise. No documento impresso em trinta e cinco páginas, José Dias da Cruz Lima inicia sua argumentação da seguinte forma:

Quando em 1862 entendi, não sei se bem, que a idéia do verdadeiro progresso material eslava já reconhecida pela sociedade sensata do nosso Paiz, e que n'esse progresso material, as Estradas, principalmente de ferro, tomávão o primeiro logar, tanto mais, que precisando, e sollicitando a emigração estrangeira, temos por dever dar-lhe caminhos, para chegar aos terrenos que lhe destinamos, puz em execução o projecto que ruminava, quiçá, desde a minha mocidade!, o projecto de uma Estrada de ferro, que partindo de bom porto, na pittoresca Província de S. Catharina, onde passei mais de 4 annos de minha mocidade, fosse ao centro da rica Província de S. Pedro do Sul, receber a sua grande produção; e assim libertal-a da má, e perigosa barra (LIMA, 1867, p. 5-6).

O empresário sublinha, em seu argumento introdutório, alguns aspectos que consideramos importantes, ao passo que soa tido como recorrentes nos discursos proferidos naquele ambiente característico do século XIX, que ressaltava a necessidade e o desejo de se obter o almejado desenvolvimento capitalista. Nesse sentido, Cruz Lima sugere que o progresso material está diretamente associado à construção de estradas de ferro como forma de assegurar o acesso às áreas destinadas à imigração. Ao mencionar o projeto da ferrovia que ligaria as duas províncias do sul do país, Cruz Lima caracteriza a Província de Santa Catarina como sendo “pitoresca”, na medida que se refere a São Pedro do Sul como uma Província rica e de grande produção, ou seja, a preocupação argumentativa do empresário estava voltada para facilitar o escoamento da produção rio-grandense por meio de uma linha férrea que a livrasse “da má e perigosa barra” do rio Grande, relegando a província catarinense à condição de lugar excêntrico e, portanto, pouco representativo do ponto de vista econômico. Cruz Lima ainda assinala que a concessão do privilégio para viabilizar a estrada projetada por ele é, antes de tudo, “uma dívida da nação à fértil, rica e importante província de S. Pedro do Sul, que depois das da Bahia, e Pernambuco, é a que mais contribui com as suas rendas para a despesa do Estado” (LIMA, 1867, p. 23).

Nesse aspecto, também podemos observar que a matéria sobre a referida estrada de ferro tinha sido publicada, primeiramente, no *Jornal do Comercio*, de Porto Alegre, sendo, posteriormente, replicado pelo jornal *O Mercantil*, de Desterro, evidenciando a relevância da província de São Pedro do Sul/Rio Grande do Sul para os planos do político e empresário José Dias da Cruz Lima, reforçando a ideia de que a “pitoresca” província catarinense figuraria

apenas como alternativa às necessidades econômicas daquela. O empresário deixa transparecer no documento toda a dificuldade e a oposição que, certamente, enfrentaria diante da modesta posição que ocupava. Isso se evidenciaria pelo fato de seu nome não possuir grande prestígio, apoiando-se daí “mais no patriotismo dos poderes do Estado do que no *audaces furtune juvat*”,¹⁸⁴ numa clara demonstração de que tinha clareza que dependia quase que exclusivamente do convencimento dos Deputados e dos Senadores, que compunham a Assembleia Geral Legislativa (Lima, 1867, p. 7), para a provação do privilégio,

(...) sem ônus algum para o thesouro nacional, sem garantia de juros, apenas com a isenção dos direitos de importação nos objectos importados para a construcção da estrada de ferro, trilhos, machinas, instrumentos e todos os mais destinados á construcção, e serventia da estrada, como tem sido concedido a todas as empresas deste gênero, não pôde haver difficuldade na concessão (LIMA, 1867, p. 24).

O proponente, em sua defesa, faz uso de exemplos que considera bem sucedidos na Europa, como Inglaterra, Holanda, Escócia e França, assim como da América do Sul, tomando a Argentina como modelo de desenvolvimento econômico a partir da implantação das malhas férreas, argumentando que todas elas tiveram um início bastante difícil e tumultuado, mas que superaram e se tornaram muito lucrativas e estratégicas para a defesa e o desenvolvimento econômico das regiões e dos países que cortavam. Segundo Cruz Lima, informações vindas de Londres asseguravam que,

(...) na Inglaterra muitas estradas de ferro, que nos primeiros annos forão desastrosas para todos os interessados, estradas, cujas acções erão quasi invendiveis, cujas assembléas semestraes erão scenas de desordem, de tumultos, e que presentemente prosperão *a mais não poder!* (LIMA, 1867, p. 15).

Reforçando a tese de que o Estado era que mais ganhava com os tais “melhoramentos”, Cruz Lima indaga:

Além da applicação dos impostos, não lucra o estado, com os caminhos de ferro, no augmento da riqueza publica; nos costumes e na força vital da nação; no bem estar geral; na intelligência media das populações operárias, e ruraes, na unidade política do paiz, que se torna uma verdade; maior facilidade nas permutações; nas relações de província a província; uma fusão mais completa de costumes; introduccção de machinas, e dos melhores methods agrícolas, e até, a propensão sensível dos rústicos, de sahirem de seus lares, para policiarem-se nas cidades? Negar taes verdades, é negar a luz do sol em seu pino! (LIMA, 1867, p. 17).

¹⁸⁴ Tradução do latim: “a sorte favorece os corajosos”.

A esse aspecto, Cruz Lima faz uma dura crítica à oposição que, segundo ele, não apenas se limitava a negar a concessão de subvenções ou garantia de juros, mas parecia mesmo não desejar que se construíssem estradas de ferro no país, argumentando que as despesas com a construção das estradas de ferro são, na verdade, produtivas e que o “ônus para o thesouro nacional, é compensado com o aumento da renda publica, que a nova estrada [traria] para o tesouro” (LIMA, 1867, p. 18-19). Lima (1876, p. 19-22) aponta, portanto, para a existência de um ambiente no país marcado pela oposição entre aqueles que desejavam aproximar-se dos elementos constitutivos da modernidade e do “espírito empreendedor” em contraste com aqueles que viviam sob o “peso [da] desgraçada rotina (...) herdada do século passado”, que, em oposição, se colocavam contrários a todas as tentativas de se implantar os “melhoramentos materiais” necessários ao desenvolvimento do país, condenando o Brasil naquilo que mais precisava: os “caminhos de ferro”, considerados “o maior acontecimento industrial de todas as épocas, como são também indispensáveis à nossa existência; enfim, tão enérgico instrumento de civilização (...)”.

Cruz Lima encarna a figura de um homem ligado à política e aos negócios do Brasil do século XIX e que faz, com relativa veemência, menção ao quadro de atraso que o país teria herdado do século anterior, ao mesmo tempo em que aponta para a premente necessidade de se entrar em compasso com os novos tempos alinhados com a modernidade.

O Brasil deve lembrar-se, que a morosidade do século passado está reprovada pela rapidez que hoje acompanha o homem em todos os seus movimentos e costumes; e não é possível, que a rotina, ou a morosidade, venha, ainda hoje, inutilisar a prodigiosa somma de cálculos, conseguidos por aturadas intelligencias. Nao escrevemos um romance, a argumentação de nossa fraca penna é sustentada por qualquer intelligencia, que se ocupe das vantagens em geral, dos caminhos de ferro, sem consultar mesmo, as conveniências locaes. (LIMA, 1867, p. 30).

Chama ainda a atenção para a produção de conhecimento e toda *expertise* acumulada pela ciência – característica dos tempos modernos vividos no século XIX – ao ancorar seus argumentos na “inteligência” de “tantos distintos engenheiros, que ha mais de trinta annos estudao os caminhos de ferro, e as suas grandes vantagens, tem escripto, e provado!”. O empresário argumenta que o Brasil teria muitos “exemplos para imitar; estudos práticos, e theoreticos, de tantos homens da sciencia, que nos indicao o que devemos fazer (...) sem sacrificar o bom senso” (LIMA, 1867, p. 19-22).

A esse respeito, o empresário diz,

E tanto mais robustesse-se esta nossa convicção, quando vemos, que não ha um só escriptor moderno, na America, ou na Europa, que nao contèssc, e atteste que a riqueza pública, o bem estar geral, a intelligencia media das populações operárias e ruraes, tem augmentado, ha vinte annos, em consideráveis proporções, com as construcções das estradas de ferro! Pois quando os homens práticos, e iilustrados de todos os paizes assim pensão e escrevem, parece que ha entre nós quem pense o contrario! Não querem estradas de ferro no paiz, ainda que não custem um real ao thesouro nacional! (LIMA, 1867, p. 21).

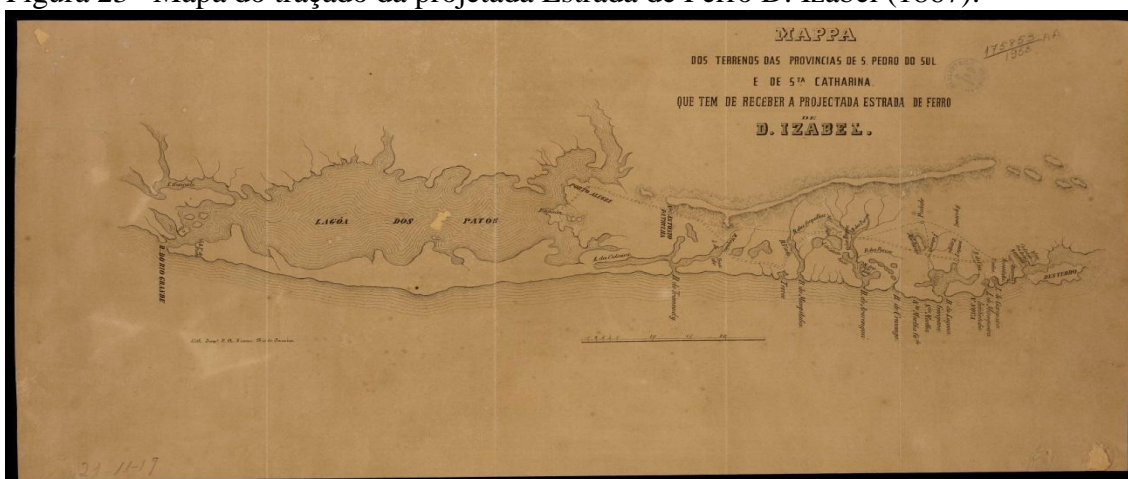
Já nas páginas finais do documento, o proponente se dedica a convencer os Deputados e os Senadores trazendo uma série de dados da economia rio-grandense, traduzidos em estatísticas relativas à produção daquela província, além de trazer dados de fora do Brasil, de modo a demonstrar a viabilidade do projeto proposto, enfatizando que “não parece acto de leviandade da nossa parte, contar com a organização da companhia sem garantia de juros, ou subvenção, guiado só pelo *quod volumus facile credimus (...)*”¹⁸⁵ (LIMA, 1867, p. 24). Por fim, o documento de Cruz Lima traz anexo um mapa com uma ideia inicial do traçado da estrada projetada, o qual destaca as áreas que seriam ocupadas pelos trilhos e suas respectivas obras d’arte entre as províncias do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Interessa salientar que o traçado proposto estaria sujeito a modificações de acordo com as necessidades e os interesses das localidades que, segundo ele, seriam consultadas, caso a concessão definitiva do privilégio fosse aprovado pelo governo imperial.

O documento estabelecia o seguinte:

Segundo o traço actual, devem haver nove estações; a 1ª ao sul da Enseiada de Brito, na cidade de S. José, província de Santa Catharina; a 2ª no Moroím; a 3ª na Laguna; a 4ª na Piedade; a 5ª no Araranguá, ou Bugres; a 6ª Torres; a 7ª S. Leopoldo, (Palmares, Capivary ou Stº. Antônio da Patrulha); 8ª em Porto-Alegre; a 9ª em Itapuan. Se não poderem ser evitadas, serão lançadas três pontes nos rios Urussangá, Araranguá ou Bugres e Mompituba. Os morros de Cavallos, Sirirú, e Morro-Grande, serão contornados, para evitar os túneis. A não ser possível evitar, para o que se empregarão todos os esforços, haverá um riaducto na lagoa Trapera, dc 550 braças (LIMA, 1867, p. 35).

¹⁸⁵ Tradução do latim: “facilmente cremos aquilo que desejamos”.

Figura 23– Mapa do traçado da projetada Estrada de Ferro D. Isabel (1867).



Fonte: José Dias da Cruz Lima (1867)

A observação do mapa nos permite perceber que se tratava de uma cartografia bastante imprecisa das regiões que seriam cortadas pela estrada de ferro D. Isabel. A análise do documento como um todo demonstra que, em nenhum momento, menciona-se a existência das jazidas de carvão mineral nas cabeceiras do rio Tubarão, minério que vinha sendo prospectado e analisado desde as primeiras décadas do século XIX e que despertava certa especulação e interesses em torno da viabilidade de sua exploração econômica ao longo daquele período.

Aliás, fica bastante evidente que o político e empresário arregimentava argumentos que se ancoravam, quase que, exclusivamente, na necessidade de viabilizar o escoamento da produção oriunda da “rica” província do Rio Grande do Sul, e que Santa

Catarina figurava no projeto por ter, em seu litoral, portos em condições adequadas e com capacidade para promover o escoamento dos produtos vindos do extremo sul do país. Os projetos de colonização que estavam em curso naquela época aparecem poucas vezes no documento como suporte argumentativo a favor da ferrovia, e, quando a colonização é mencionada, não aparece associada à Santa Catarina, mas ao Rio Grande do Sul. Inferimos que, certamente, a “pitoresca” província catarinense também iria se beneficiar com a implantação da estrada de ferro projetada, podendo aproveitar-se daquele instrumento da modernidade para se “desenvolver”, “progredir” e aproximar-se do ideal de “civilização”, sem, no entanto, que viesse a cortar as áreas destinadas à implantação de colônias mais afastadas do litoral e próximas das encostas da Serra Geral.

Em sua edição nº 660, de 25 de maio de 1869, o jornal *O Despertador* trazia, na seção denominada “Diversas Occurrencias”, a informação da chegada de edições recentes de jornais do Rio de Janeiro que informavam sobre os trabalhos da Assembleia Geral Legislativa, a qual teria aprovado uma resolução acerca do “projeto que autoriza o governo a conceder ao cidadão José Dias da Cruz Lima, ou a quem julgar mais idôneo, licença para incorporar uma companhia que empreenda a construção de uma estrada de ferro desta província à do Rio Grande do Sul” (O DESPERTADOR, 1869, p. 2). Mas a mesma matéria publicada também trazia um parágrafo com informações complementares que davam conta da existência de outro projeto que, naquela ocasião, passava a ser concorrente de Cruz Lima. A matéria do jornal seguia, deixando transparecer que o segundo projeto teria melhores condições de ser aprovado e executado, ao fazer o seguinte registro:

Parece-nos que o projecto do Sr. Major Braga, autor desse grande melhoramento de nossas comunicações com aquela província [Rio Grande do Sul], será executado, embora não seja por ele, visto a actual Câmara Temporária ter podido vencer uma das maiores dificuldades, qual a autorização que acaba de resolver(...) (O DESPERTADOR, 1869, p. 2).

Ao final, todos os esforços despendidos por José Dias da Cruz Lima durante dois anos não foram suficientes para que sua proposta obtivesse êxito com a aprovação da concessão em definitivo pelo governo do Império e, já no ano de 1869, acabou sendo substituída, de fato, pelo projeto concorrente encaminhado por Sebastião Antônio Rodrigues Braga, como renunciou o periódico ‘O Despertador’. Ali começara uma disputa que, extrapolando o mundo dos negócios, migrava para o campo da política, com os dois empresários se lançando na disputa eleitoral no pleito de 1871, e cujos debates e embates se ocupavam os jornais da época e, certamente, os demais espaços públicos.

Cabe ainda ressaltar, que as fontes documentais apontam para o fato de que o projeto proposto por Cruz Lima, não obteve aderência na região sul catarinense, onde a elite local e regional há muito se empenhava por viabilizar os projetos da colonização e da mineração, que previam a construção de vias de transporte e de comunicação que atendessem aos dois projetos modernizantes, sem contar o fato de o projeto de Cruz Lima dizer mais ao Rio Grande do Sul que à Santa Catarina, propriamente dito. Talvez, isso explique a ausência de força política e de maiores informações sobre o referido projeto nas fontes a que tivemos acesso.

5.1.2 A ferrovia D. Pedro I

Como pudemos observar, o projeto para a construção de uma via de comunicação que fizesse a ligação entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul motivou uma intensa disputa política, inicialmente representada por José Dias da Cruz Lima e Sebastião Antônio Rodrigues Braga¹⁸⁶. O primeiro encaminhou o projeto em 1867, enquanto que o segundo protocolou suas formulações no ano de 1869, portanto, dois anos depois, embora os respectivos requerimentos endereçados à comissão de comércio, indústria e artes e as articulações políticas tivessem iniciado alguns anos antes.

Em sua formulação, o documento compõe um dossiê de 139 páginas, contando com vinte e dois anexos, em sua maioria, requerimentos que haviam sido endereçados à Câmara dos Deputados, ao Senado, às Comissões especiais e ao próprio imperador, além do projeto da estrada de ferro, no qual o proponente Rodrigues Braga fazia uma ampla defesa da necessidade da construção de uma estrada de ferro ligando as duas províncias sul do país, e salientava que muitos dos requerimentos submetidos ainda não tinham sido sequer analisados.

Logo no início do documento, Braga confirma que

não tinha tido até a data da apresentação do requerimento à Augusta Câmara dos Senhores Deputados, como até hoje, [1869] despacho algum, entretanto que em Sessão de 27 de Junho de 1866 viu o supplicante submeter-se á discussão nesse Augusto Recinto a concessão de tal privilegio á um outro requerente (BRAGA, 1869, p. 7)

Rodrigues Braga chama a atenção para o fato de que, embora tenha encaminhado seu requerimento a mais tempo, a Comissão teria passado a frente a proposta de

¹⁸⁶ Sebastião Antonio Rodrigues Braga era Engenheiro Civil e Militar pela antiga Escola Militar do Rio de Janeiro, além de empresário que controlava a iluminação a gás da cidade de Niterói, no Rio de Janeiro, dedicando-se também à política.

seu concorrente, José Dias da Cruz Lima, reforçando o clima de disputa entre os dois proponentes pela concessão do privilégio para a construção da estrada de ferro que faria a ligação entre Florianópolis e Porto Alegre. Notemos que esse clima de disputa comercial se dava, principalmente, no âmbito político que caracterizou a segunda metade do século XIX, certamente, estimulados pela Lei da Garantia de Juros (Decreto nº 641/1852), que favorecia o empreendimento de empresas que podiam empregar capitais nacionais e/ou estrangeiros em obras de infraestrutura no país, que era considerado carente desses “melhoramentos”, para fazer uso de uma expressão recorrente nos documentos e na imprensa da época.

Da mesma forma que o projeto sugerido por Cruz Lima, a proposta do Engenheiro Sebastião Antônio Rodrigues Braga procurava fazer um apelo às escolhas do presente e, ao mesmo tempo, perpetrar a projeção de um futuro promissor, desde que esse futuro fosse pautado pela lógica do sistema capitalista e pela ideia de modernidade, capazes de proporcionar o desenvolvimento e o progresso desejados.

Citando o jornalista Émile de Girardin¹⁸⁷, Rodrigues Braga abre o projeto encaminhado para a apreciação da Câmara dos Deputados fazendo uma reflexão acerca dos horizontes que se descortinavam naquele presente: *“Telle sémence, telle récolte; tel présent, tel avenir. Le présent engendre l'avenir, comme le présent a été engendré par le passé. Il n'y a qu'un moyen de s'occuper efficacement de l'avenir, c'est de s'occuper activement du présent”*¹⁸⁸ (BRAGA, 1869). Interessante colocar que, ao mesmo tempo em que se apresentava como um homem “ilustrado” e familiarizado com a cultura europeia, Rodrigues Braga se apropriava de autores como Girardin para demonstrar aos “Augustos e Digníssimos Senhores Representantes da Nação” que as escolhas realizadas no presente implicariam nos resultados de um futuro próximo e que esse futuro somente seria promissor se as oportunidades não fossem desperdiçadas no presente vivido.

Dessa forma, em uma clara tentativa de destravar o andamento do processo junto à Câmara, Rodrigues Braga exalta o papel dos “representantes do povo”, atribuindo relevância ao que denomina “Areópago da Nação”, dando a entender que a Câmara era composta por homens que, além de desempenharem importante papel na política, também eram revestidos de honestidade e de retidão em suas decisões, ao mesmo tempo em que reafirmava a importância das estradas de ferro como forma de assegurar desenvolvimento e

¹⁸⁷ Émile de Girardin foi um jornalista, editor e político francês que se apresentava como promotor da educação de massa através do jornalismo de massa.

¹⁸⁸ Tradução do francês: “Tal semente, tal colheita; tal presente, tal futuro. O presente engendra o futuro, como o presente foi engendrado pelo passado. Existe apenas uma maneira de lidar eficazmente com o futuro, é cuidar ativamente do presente”.

progresso às gerações futuras. A citação abaixo demonstra que Rodrigues Braga era politicamente bem articulado, com grande capacidade de fazer “cobranças” por meio da tessitura elogiosa, aspecto que o distinguiu de Cruz Lima, mais enfático no tratamento aos que considerava “opositores” do progresso.

E, com effeito, assumpto de tanta magnitude como é o estabelecimento de uma estrada de ferro, que sempre envolve interesses de ordem a mais elevada, não pôde ser com mais vantagem e conveniencia apreciado do que no Areopago da Nação, Centro esse á que no Brazil, Paiz novo e anciozo do futuro á que tem direito por seos imensos recursos naturaes, compete, agora que elle acha-se na infancia do seo desenvolvimento, plantar esses marcos luzentes que dêem ás gerações vindouras o bem-estar do progresso em todas as suas phazes, e, com elle, as benções d'aquelles que lhes prepararão esse estado (BRAGA, 1869, p. 7-8).

Em seus argumentos, o Engenheiro Sebastião Antônio Rodrigues Braga chama a atenção para o crescente processo de ocupação populacional do território brasileiro associado à política de imigração e ao desenvolvimento econômico observados na virada da metade daquele século e que exigiriam do governo do império ações administrativas que pudessem dar conta das transformações em curso, principalmente os relacionados à defesa e ao progresso da indústria e do comércio nacional, sobretudo nas regiões servidas pela ferrovia. De acordo com Rodrigues Braga, esses seriam “elementos sufficientes para que desde já se assigne qual será no futuro a disposição das estradas de ferro (...)” (BRAGA, 1869, p. 8).

Sebastião Braga, em consonância com o que argumentava Cruz Lima, apontava a construção da estrada de ferro como uma necessidade primeira à província do Rio Grande do Sul, porque possibilitaria o escoamento de sua produção por meio de um “porto marítimo que lhe falta[va] para suas communicações faceis com o exterior” (BRAGA, 1869, p. 8). Salientava, ainda, que a referida estrada de ferro se constituiria em uma linha geral, ou, primária a qual todas as demais se ligariam no futuro. De acordo com o Engenheiro, os dados que apresentara no documento seriam fortes o suficiente para assegurar que, “construindo-se uma estrada de ferro de Santa Catharina a Porto Alegre, não se vae crear uma linha para interesses locaes sómente, mas sim estabelecer-se um tronco commum à trez grandes linhas internacionais”, (Braga, 1869, p. 8) que fariam ligação, principalmente, com o Uruguai, a Argentina e o Paraguai, países usados de forma recorrente como exemplos de Estados que se adiantavam ao Brasil na construção de suas ferrovias, ao passo que eram, também, estratégicos do ponto de vista comercial. Ao contrário da perspectiva e dos argumentos expostos por Sebastião Braga, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina apresentava um

caráter mais regional, atendendo diretamente aos interesses da exploração do carvão e da colonização em curso, respectivamente.

Da mesma forma, apresentava a ferrovia como elemento essencial aos interesses nacionais e, de certa forma, serviria como um “contrapeso poderoso a rompimentos desastrosos”. Braga se refere à possibilidade do estabelecimento de linhas internacionais a partir do tronco comum com países fronteiriços ao Brasil, como “o Estado Oriental do Uruguay, e as Republicas Argentina e do Paraguay”, por meio das quais o Império passaria a “estabelecer communicações effectivas e garantidas”, (Braga, 1869, p. 8) com benefícios expressos nas políticas de defesa, de comunicação e, sobretudo, comerciais.

Para ele, a viabilidade econômica e financeira da estrada estava assegurada, tanto para o investimento de capitais nacionais como estrangeiros:

O seu futuro, economicamente considerado está, portanto, garantido. Contando ella a seo favor com uma tal consideração, offerece um emprego seguro á capitaes, e do Governo do Paiz que a decretou dá a mais elevada idea de seo zelo e interesse em salvaguardar a fortuna publica, quer nacional ou estrangeira, que concorreo para dotar o paiz com esse melhoramento no systema de sua viação interna (BRAGA, 1869, p. 8).

Outro aspecto bastante enfatizado no projeto proposto por Sebastião Braga está diretamente ligado à defesa em suas regiões fronteiriças, pois, segundo ele, desde a eclosão da guerra com o Paraguai, no ano de 1864, o Brasil teria tido revezes e enfraquecido suas finanças, o que demonstrava a urgente necessidade do país em “contar com elementos que lhe proporcionem uma defeza prompta e economica no caso de aggressão por ahi [sul do país]”, (Braga, 1869, p. 8) fazendo referência às invasões sofridas pela província do Rio Grande do Sul entre os anos de 1864 e 1865. Isso reforçava a necessidade da construção de uma via férrea que, além dos aspectos econômicos já mencionados, também contribuiria para a logística das tropas imperiais em casos de invasão ou outra forma de agressão externa.

Nesse aspecto, devemos ressaltar que Sebastião Braga tinha formação em Engenharia Civil e Militar pela antiga Escola Militar do Rio de Janeiro, sendo, portanto, conhecedor das lidas militares. Soube fazer uso desse conhecimento para construir uma narrativa argumentativa em meio ao envolvimento do Brasil na guerra contra o Paraguai (1864 -1870), para favorecer o seu próprio empreendimento, diferenciando-se de Cruz Lima em dois aspectos. No primeiro, por fazer uso da guerra como elemento de convencimento acerca da necessidade de se construir uma linha férrea ligando as duas províncias do sul; e, segundo, porque atribuiu a Santa Catarina uma função ligada ao setor militar, já que, do ponto

de vista econômico, as preocupações e as prioridades estavam voltadas, quase que exclusivamente, para a produção oriunda do Rio Grande do Sul, ponto em que ambos concordavam.

De acordo com o Engenheiro Braga,

A experiência que tem o Paiz retirado da guerra com o Paraguay sobre o melhor meio de garantir-se a integridade do Imperio por esses lados, meios conducentes tanto á disciplina como á hygiene do exercito destinado á ahi combatter, tem claramente demonstrado dever existir na Província de Santa Catharina, em um ponto conveniente um deposito de tropas, um campo militar de instrucção, um centro, emfim, de recursos militares, destinado á occorrer á qualquer exigencia que se manifeste. (BRAGA, 1869, p. 9)

Ao contrário de Braga, o empresário José Dias da Cruz Lima faz uma pequena e rápida referência ao uso de vias férreas para o deslocamento de tropas, em caso de necessidade,

Além das vantagens que acabamos de mencionar são incalculáveis as de estratégias, que o estado pôde tirar da linha férrea projectada, principalmente em certas occasiões, e localidades. Compare-se o transporte de uma força armada, na distancia de 60 ou 70 léguas, a pé ou em carretas, embora em muito bom terreno, ou mesmo por mar, em vapores, com o transporte feito em trem de ferro, transpondo essa distancia, em 10 ou doze horas ! (LIMA, 1867, p. 17-18).

Ao mesmo tempo em que procura demonstrar que o transporte realizado por meio do uso de trens promoveria o encurtamento das distâncias e o aceleração do tempo, o empresário tece comentários, com “notas de acidez”, explicando que o auxílio concedido às estradas de ferro nada teve com as dificuldades enfrentadas pelo “tesouro nacional”, posicionando-se da seguinte forma:

Quem dera que assim fosse: o thesouro estava pobre, é verdade, porém o paiz ficara rico; tinha ganho vias de communicação, nao só para trazer ao litoral, ao grande mercado, a sua immensa producção, que fenece no interior, por falta de transporte, como para receber a colonisação e compensar o thesouro dos sacrificios feitos! (LIMA, 1867, p. 22)

Diferentemente da construção narrativa de Cruz Lima, o engenheiro Braga redigiu um documento mais ameno, dando margem a entender que procurava se colocar por meio da habilidade política, buscando dar ênfase aos benefícios que a efetivação de uma rede de estradas de ferro traria às províncias do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, contemplando os interesses da defesa nacional e, ao mesmo tempo, contribuindo para transformar o porto catarinense no que ele mesmo qualificou como “o emporio de um commercio considerável

(...)” (BRAGA, 1869, p. 10). Ao mesmo tempo em que apontava os benefícios trazidos pela estrada de ferro, Sebastião Braga usava em seus argumentos as dificuldades que a economia do Rio Grande do Sul enfrentava em função das más condições do porto do Rio Grande e que, de acordo com muitos especialistas da época, e respaldado pela literatura historiográfica, os investimentos necessários para promover as melhorias na barra do porto de Rio Grande – o único porto da província – ou mesmo na barra de Torres, não compensariam e seu resultado seria inócuo, dadas as condições hidrográficas. Ainda, segundo Braga, haveria um grande dispêndio, que custaria “milhares de contos de réis (...) quando, sem despeza alguma, existe ao norte deste ponto, 45 leguas, pouco mais ou menos, um porto que é, por certo, magnífico, o de Santa Catharina” (BRAGA, 1869, p. 10).

Salienta, também, que a ferrovia traria um maior controle e evitaria o contrabando praticado nas fronteiras da província do Rio Grande do Sul, alegando que as boas condições do porto catarinense reduziriam substancialmente os ônus comumente praticados em decorrência dos elevados custos com o frete e com os seguros marítimos associados ao porto do Rio Grande, além de favorecer a política de colonização em curso nas duas províncias, que promoveriam o melhor aproveitamento do abundante e fértil solo do território cortado pela estrada de ferro entre Desterro e Porto Alegre. Isso seria estimulado pela salubridade decorrente do clima temperado, cujas políticas de imigração faziam atrair uma quantidade crescente de imigrantes europeus, sem falar da valorização da “propriedade territorial dessas duas Províncias” como consequência do estabelecimento da linha-férrea, que desdobraria a agricultura e a criação de gado na “cultura de outros artigos que hoje são importados do estrangeiro, e que, muito mais rendosos, a experiência já demonstrou, podem nessas Províncias ser com grande vantagem cultivados” (BRAGA, 1869, p. 11).

O fato é que Braga sustentava, com veemência, a ideia de que o Brasil, por ser um país jovem, ainda não tinha sentido a influência dos caminhos de ferro, capazes de promover a “civilização”. Justamente por ser um jovem país abastado no que diz respeito aos seus recursos naturais e, ao mesmo tempo, desindustrializado e de baixa densidade populacional, é que a introdução da estrada de ferro, em seu vasto território, possibilitaria a exploração de seus ricos recursos naturais e asseguraria, no futuro, um ambiente de prosperidade. Fazendo uso do exemplo norte-americano, Braga enfatiza que, estrategicamente, a ferrovia deveria – ao contrário do que se podia supor – cortar prioritariamente uma região desprovida de cidades com comércio já estabelecido e robusto, em vez de um território formado por áreas já cultivadas. Ao contrário, a estrada deveria atravessar lugares cujas florestas precisassem ser derrubadas, para que a locomotiva pudesse passar triunfante, quando “em um dia não muito

remoto, pezados trens circulão plenos dos productos desses centros de população que no trajecto da linha se formarão: iman poderoso que a si attrahe braços cheios de vida para a cultura de solo (...)" (BRAGA, 1869, p. 14).

Dessa forma, o engenheiro Braga reafirma a tese do traçado da estrada proposto por ele, e de que o Brasil não deveria esperar que o território fosse antes povoado para, somente depois, introduzir um sistema de estrada de ferro. O oposto disso, pois sustentava que seria justamente a introdução de um sistema ferroviário o responsável por atrair a colonização e, conseqüentemente, a instalação de indústrias. Por isso mesmo usa a figura do “ímã” para ilustrar a capacidade que a ferrovia teria em promover a atração de pessoas, principalmente os imigrantes europeus, que se dedicariam ao cultivo e à indústria no vasto território esparsamente povoado, como era o caso do sul catarinense naquele período. Para tanto, destaca que os próprios imigrantes europeus, sem a necessidade da atuação dos agentes recrutadores, seriam facilmente convencidos a imigrarem para o Brasil, porque perceberiam que “(...) tal parte do territorio Brasileiro possui meios de comunicação certos, commodos e pouco dispendiosos” (BRAGA, 1869, p. 15). Nesse aspecto, a estratégia apresentada pelo engenheiro, lembra as ações das instituições e do Governo do Império acerca da colonização, cuja lógica apontava para a necessidade de “colonizar para atrair”, fazendo uso das próprias colônias como instrumento de propaganda positiva, conforme já havíamos mencionado no capítulo anterior (MACHADO, 1999, p. 74).

Outro aspecto que diferencia os projetos em disputa residia no fato de o primeiro praticamente não fazer menção à região sul de Santa Catarina em sua proposição, enquanto que o segundo dedica relativo espaço para apontar as potencialidades da região em questão, mesmo sem se desviar do principal propósito, que era o de ligar as duas capitais, com maior ênfase na produção econômica do Rio Grande do Sul. Nesse sentido, além do processo colonizador já em curso nas áreas que seriam atravessadas pela estrada de ferro, e que mobilizavam as narrativas do engenheiro Braga, ele também procurava sustentar seus argumentos fazendo uso da existência das jazidas carboníferas no distrito de Tubarão – região que é objeto de nossa pesquisa –, destacando a conveniência da exploração do referido mineral. No entanto, mais uma vez, o engenheiro ancora suas súplicas na necessidade da implantação do estabelecimento da estrada de ferro e na determinação de um porto marítimo especificamente designado para o comércio do principal combustível do século XIX. Entretanto, faz um diagnóstico desfavorável aos portos de Laguna e de Imbituba, mais próximos ao distrito carbonífero e cujo rio, de mesmo nome, serpenteava na direção da encosta da Serra Geral, onde havia o mineral em abundância.

De acordo com ele,

(...) a barra da Laguna não permite entrada a navios de alto bordo, como também sua entrada é difícil e arriscada; O porto de Imbituba não é mais do que uma enseada formada por um reconvexo da costa, verdade é que abrigada de certos ventos, porém de uma tão exígua superfície que jamais prestar-se-ia aos fins que se tem em vista (BRAGA, 1869, p. 16-17).

Nesse sentido, Braga faz uma análise de que o melhor seria mobilizar a futura produção do carvão de pedra oriundo da região carbonífera do Tubarão por meio de uma via de comunicação entre o local de embarque, entre Tubarão e Laguna, e o desembarque tranquilo em um porto na região do Desterro, capital da província, que, de acordo com ele, “(...) assegure ao futuro dessa tão importante fonte de riquezas os resultados vantajosos a que ella dá direito esperar obter” (BRAGA, 1869, p. 16 - 17). Por outro lado, um pouco adiante no mesmo documento, Braga escreve que, mesmo tendo demonstrado que o porto da capital da província seria a melhor opção para o embarque do carvão extraído das minas do Tubarão, em detrimento dos portos de Laguna e de Imbituba, não fazia questão de insistir nessa vantajosa conveniência para a extração do carvão. Isso porque não queria que a exploração do mineral fosse desvinculada da empresa encarregada da construção da estrada de ferro D. Pedro I, alegando que, com o início do tráfego, a linha férrea passaria a consumir uma quantidade considerável do combustível e apontava para um possível conflito de interesses, caso viesse a se constituir duas empresas, uma para a estrada de ferro e outra para a mineração do carvão.

(...) e se a propriedade das minas do Tubarão couber a uma empresa outra que á primeira, é natural suppor que, zelosa de seus interesses venha ella impôr á verba de despesas da linha uma parcela de tal valor que por gm obrigará á companhia da estrada de ferro a fazer aquisição do privilegio que servirá de escudo a uma tal imposição (BRAGA, 1869, p. 19).

Ao tecer tais considerações, fica evidente que o engenheiro Braga estava se referindo às pretensões do Visconde de Barbacena de também construir uma estrada de ferro, pois este já havia assegurado a concessão de uma área de terra nas cabeceiras do rio Tubarão para empreender a lavra do carvão. Certo de que outro projeto concorrente já estava em processo de tramitação, Braga procurava se antecipar, argumentando que esse quadro poderia, no futuro, gerar contestações de ambas as partes e, por isso mesmo, afirmava em benefício próprio, que a separação das empresas propiciaria um ambiente de “custosas discussões”, como também privaria a ferrovia de uma importante fonte de recursos (BRAGA, 1869, p. 19).

A região sul da província catarinense, mais uma vez, é levada em conta nos argumentos de Braga, quando menciona as vias de comunicação existentes a partir de Laguna, principal centro comercial da região até aquele momento, e para onde convergia toda a produção agrícola do interior. Ele argumenta que o sistema de comunicação que servia às áreas do interior da província era muito precário e que se davam de duas formas. Uma era estabelecida por via marítima, mas era prejudicada pelas más condições do porto estabelecido na cidade de Laguna, cuja barra impunha dificuldades periódicas, seja pelos ventos ou pela incidência dos bancos de areia. A outra era uma via terrestre que, pelo litoral, fazia a ligação de Desterro ao Rio Grande do Sul, passando por Laguna, Tubarão e Araranguá. Tratava-se de uma via constantemente acometida pelas periódicas ressacas que impediam a passagem dos carros tracionados por animais, além das dificuldades enfrentadas pelas “diffíceis e dispendiosas passagens de rios e lagóas” que, segundo ele, influenciavam negativamente sobre as transações comerciais da província catarinense, encarecendo o preço dos produtos ou encolhendo a margem de ganho dos colonos (BRAGA, 1869, p. 17).

Fazendo-se valer do uso de suas próprias memórias, Braga relata que teve oportunidade de presenciar pessoalmente as dificuldades que os produtores agrícolas enfrentavam para comercializar seus produtos por meio daquela precária via terrestre, cujo percurso entre Laguna e Torres poderia levar até quinze dias, sendo estimada em 25 léguas.

Tivemos occasião quando em 1858, encarregado do melhoramento da estrada da Laguna á povoação das Torres, de apreciar de mui perto os inconvenientes que apresentão aos lavradores da província de Santa Catharina as insanas baldeações que exigem as passagens dos rios, Embaú, Massiambú, Urussanga, Araranguá, e Mompituba, da barra da Laguna, e da lagôa do Camacho; elles são de tal natureza que, o transporte de mercadorias da Laguna ás Torres, por meio de carretas ahi em uzo, augmenta de metade o custo do objecto, não havendo alem disso certeza da epoca em que ellas chegarão a seo destino (BRAGA, 1869, p. 17).

Braga, ao contrário de Cruz Lima, ao dedicar maior espaço em seus documentos para a província de Santa Catarina e, em especial, para o interior da região sul, o faz para demonstrar a situação de lenta agonia da província. Essa agonia fazia desencadear um processo de esvaecimento da vida ali existente, justamente pelas condições objetivas impostas pelas primitivas comunicações desses sítios com os centros consumidores dos produtos ali cultivados e cuja reabilitação dependeria, necessariamente, do estabelecimento de uma estrada de ferro, “única alavanca poderosa que o Brasil pode facultar a essas províncias para de um golpe quebrar as algemas que apertão seos herculeos braços, fizemos todos os estudos necessarios para esse fim, e chegármos aos resultados seguintes” (BRAGA, 1869, p. 17-18).

Como já mencionamos anteriormente, para além dos componentes técnicos e sua própria pertinência, que poderiam justificar e envolver as discussões em torno da construção de uma estrada de ferro fosse ela a “D. Izabel”, proposta por José Dias da Cruz Lima, a “D. Pedro I”, proposta por Sebastião Antônio Rodrigues Braga, ou a “D. Tereza Cristina”, proposta pelo Visconde de Barbacena, os embates envolvendo a disputa entre os projetos se davam mesmo na arena política dos respectivos governos e das Assembleias provinciais do Governo Imperial e sua Assembleia Geral, mobilizando conservadores e liberais em torno dos projetos de interesse de grupos políticos e econômicos, tanto da província do Rio Grande do Sul quanto da de Santa Catarina.

Desse modo, constatamos que as articulações políticas foram bastante intensas, no sentido de promover debates acalorados nas tribunas e, por extensão, nos demais espaços públicos de sociabilidade, visto que as discussões travadas entre os políticos que se alinhavam com esse ou aquele projeto tomavam as páginas dos jornais e, com isso, atingiam um número maior de pessoas, ao menos entre aquelas que tinham acesso à cultura escrita e aos cafés, às praças, aos clubes sociais, entre outros.

Daí que recuperamos registros de debates políticos como os que foram travados na 4ª e na 8ª sessão do Senado em 10 e 17 de maio de 1864, respectivamente, em que, na primeira, o Senador Cândido Borges Monteiro debate com o Senador Manuel Felizardo de Souza e Melo – ambos vinculados ao Partido Conservador do Rio de Janeiro – acerca da estrada de ferro entre Santa Catarina e Porto Alegre. Nessa sessão, o debate se deu em torno do requerimento feito à Secretaria de Estado da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, com o parecer do Conselho de Estado acerca dos planos da referida estrada de ferro.

O Senador Souza e Melo defendia que o Conselho havia realizado consulta e que o governo teria decidido pelo indeferimento dos requerimentos e “por consequencia a idéa de estradas de ferro para a província de S. Pedro é negocio caduco, e aquillo que não existe, não póde servir de fundamento (...)” (BRAGA, 1869, p. 30). Por outro lado, o Senador Cândido Borges questionava se o governo teria, de fato, razões suficientes para indeferir os dois planos em tramitação, referindo-se aos projetos de José Dias da Cruz Lima e Sebastião Antonio Braga Junior, respectivamente, proferindo um discurso que se inclinava na defesa do plano do Engenheiro Braga:

Consta-me que um foi concebido por um official de engenheiros nosso, moço muito habil, e este trabalho não está tão atrasado como pareceu ao nobre senador; vi alguma cousa a este respeito, e notei que o estudo é tão minucioso que até já está calculada a extensão do caminho, as pontes e os tuneis que se devem construir: ora, não se teria chegado a este resultado sem um exame serio do terreno por onde deva

passar a linha. Consta-me, é verdade, que um desses requerimentos foi indeferido; mas o outro não foi, ou pelo menos o despacho não é claro; e tanto não é claro que o official de engenheiros a quem acabo de referir-me ainda continúa nos exames e na sua pretensão (BRAGA, 1869, p. 30).

O Senador Cândido Borges arremata dizendo que não pretendia comprometer o futuro do país, ao passo que mais uma vez questionava se o Senado conhecia as condições propostas pelo empresário para a construção da ferrovia. Segundo ele,

Até me consta que em um delles em nada se onerão os cofres publicos. Entretanto o senado vê que, passando contrato tal qual, póde dar-se a impossibilidade dessa construcção em uma circumferencia de 10 leguas. Posso eu saber de improviso se nessas 10 leguas está compreendido o espaço que deve ser percorrido por essa linha? Certamente que não (BRAGA, 1869, p. 31).

Em outra ocasião, dessa vez na sessão da Câmara dos Deputados, realizada em 27 de junho de 1866, Cristiano Benedito Ottoni, Deputado do Partido Liberal por Minas Gerais, realizou um longo debate acerca da estrada de ferro de Santa Catarina a São Pedro do Sul. Na ocasião, o deputado teceu duras e contundentes considerações sobre a facilidade com que o governo concedia privilégios sem uma análise criteriosa das reais habilitações técnicas, comerciais e industriais dos empresários proponentes, impedindo uma leitura clara dos benefícios públicos.

Ottoni se refere a esses empresários como “zangões” que se aproveitam dos serviços públicos, justificando que, naquele caso específico, ao se colocar contrário ao projeto em discussão, de maneira alguma estaria desabonando o caráter de José Dias da Cruz Lima, isso porque sua fala teria um caráter genérico. O Deputado segue em seu discurso em tom de denúncia, relatando que muitos daqueles empresários se apoiavam em determinados “padrinhos” políticos que lhes facilitavam o referido decreto de concessão e que esses, depois de receberem os benefícios do privilégio, os vendiam a quem de fato tivesse condições objetivas, portanto, os capitais necessários, para a realização do empreendimento. De acordo com ele, muitas vezes, quando o empresário perdia ou deixava de ganhar a concessão, colocava-se a atrapalhar outros com melhores capacidades (BRAGA, 1869).

O documento contendo os discursos proferidos pelo Deputado Liberal Cristiano Benedito Ottoni encontra-se como anexo do projeto do engenheiro Antonio Braga, em uma clara demonstração de que ele procurava, na obtenção do privilégio, estabelecer um contraponto entre a sua capacidade de levar a efeito a construção da estrada de ferro em contraposição aos seus concorrentes, nesse caso, Cruz Lima, mas também poderíamos ampliar para o próprio Visconde de Barbacena, por estarmos nos referindo à capacidade de obtenção

dos apoios necessários no campo político, já que o Visconde também é mencionado nos discursos do Deputado. Cristiano Ottoni era um deputado com destaque e influência considerável no meio político na segunda metade do século XIX, tendo também acompanhado a implantação das primeiras estradas de ferro no Brasil e sido organizador e presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em março de 1858 com a presença da família imperial.

Outro exemplo das articulações políticas pode ser constatado no documento redigido e assinado por Sebastião Antonio Rodrigues Braga Junior em Paris, na data de 25 de janeiro de 1865, em que o empresário solicita autorização do “Governo a mandar proceder aos estudos technicos necessários que habilitem o Corpo Legislativo a decretar as novas linhas de estradas de ferro”, em que mais uma vez procura realçar a importância dos benefícios produzidos pela introdução no país de um sistema de comunicações rápido para, segundo ele, “harmonisar os esforços do presente com as exigencias do futuro”. No mesmo documento, Braga enfatiza que a “idéa de progresso” materializada no projeto da estrada de ferro D. Pedro I, “tem sabido grangear da opinião publica do paiz em geral, e a manifestação, sobre sua conveniencia, da parte de illustrados Membros do Parlamento, são títulos que só um melhoramento essencialmente util, poderia contar a seu favor” (BRAGA, 1869, p. 47-48). Braga, além de estabelecer, no documento, uma projeção de futuro, insinua que sua proposição estaria sendo muito bem absorvida pela opinião pública de todo o país, com a aprovação de parte do parlamento, ou seja, que teria manifesto apoio político.

Em outro documento, redigido por ele no Rio de Janeiro em 9 de junho de 1865, e endereçado ao Conselheiro Antonio Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Braga apresenta um abaixo-assinado em apoio ao seu projeto, com uma lista de sete Deputados da Assembleia Geral Legislativa das duas províncias do sul, ligados ao Partido Liberal.¹⁸⁹ Nele, o proponente faz recomendação de seu projeto ao Ministro e referencia o documento anterior (25 de janeiro) endereçado ao Imperador (BRAGA, 1869).

Em 12 de outubro de 1870, por meio do Decreto nº 1864, o Governo do Império concede permissão para a construção de uma estrada de ferro ligando Santa Catarina ao Rio Grande do Sul, cuja resolução estabelecia:

¹⁸⁹ Estes são os deputados mencionados no abaixo assinado: Felipe Bethbezé de Oliveira Nery*: Dep. Provincial do Rio Grande do Sul – Partido Liberal/ RS; Dr. Luis da Silva Flores*: Dep. Provincial do Rio Grande do Sul – Partido Liberal/ RS; Barão de Porto Alegre*: Manuel Marques de Sousa, Conde de Porto Alegre, Dep. Provincial do Rio Grande do Sul – Partido Liberal/ RS; Antonio Gomes Pinheiro Machado*: Dr. Joaquim José Affonso Alves*; João de Souza Mello e Alvim*: Partido Liberal/ SC; Dr. João Silveira de Souza*: Partido Liberal/SC.

Art. 2º – Para auxiliar a realização da referida empreza o Governo poderá conceder isenção de direitos, privilégios, faculdade para desapropriação de uma zona privilegiada de cada lado da estrada, e quaesquer outros favores como os que têm sido outorgados a emprezas da mesma natureza.

Parágrafo único – Fica, porém, declarado que não será concedida garantia de juros, subvenção, empréstimos, ou outro auxílio do Thesouro Nacional, e nem, em caso algum, prorrogação de prazos que forem fixados (BRASIL, 1964).

Finalmente, depois de longos anos em meio a todos os movimentos, as articulações, os debates e os embates em torno do seu propósito, logo no ano seguinte – quatro meses depois –, por meio do Decreto nº 4689, de 10 de fevereiro de 1871, o Governo estabeleceu o direito de concessão ao Engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga Junior, do privilégio de exclusividade por um período de cinquenta anos, de modo que ele se incumbisse de organizar uma Companhia para a construção da estrada de ferro entre as capitais das províncias do sul. No mesmo decreto, ficou definido que a ferrovia seria denominada D. Pedro I. Em setembro, no ano seguinte, Braga organizou, em Londres, o capital necessário para formar a *D. Pedro I Railway Company Limited*, que foi autorizada a funcionar no Império ainda no outro ano. (BRASIL, 1871).

Como estratégia para melhor defender o seu projeto, no ano seguinte em que recebeu a concessão para a construção da Estrada de Ferro (1872), Braga Junior, de filiação conservadora, lançou sua candidatura para uma vaga de Deputado na Câmara Geral, provocando fortes reações no meio político, sobretudo entre os conservadores, que já davam como certo os nomes de Jesuíno Lamego Costa (Barão de Laguna) e Francisco Carlos da Luz, ambos militares e políticos há muito enraizados e conhecidos no cenário político da província de Santa Catarina. O primeiro, natural de São José, e o segundo, de Laguna.

Por ocasião do surgimento do nome do engenheiro Braga na disputa eleitoral, o jornal *O Despertador* publicou, em sua edição de nº 1000, que circulou em 31 de agosto de 1872, um artigo intitulado “Candidatura Extemporânea”, na qual fez uma crítica acintosa da candidatura de Braga e, ao mesmo tempo, uma defesa contumaz das candidaturas postas pelo Partido Conservador, de Lamego Costa e Luz.

Entre as tantas críticas trazidas pelo jornal, chamou-nos a atenção as que fazem relação direta do engenheiro candidato ao projeto de construção da Estrada de Ferro.

De acordo com *O Despertador*,

O simples facto do Dr. Braga tratar de organizar uma companhia estrangeira para levar a effeito o **projecto essencialmente vantajoso a esta provincia**, de uma estrada de ferro para Porto-Alegre, **não póde de modo algum quebrar os compromissos políticos que ligão o corpo eleitoral da provincia com os dous candidatos á muito conhecidos**, os Exms. Srs. Conselheiro Barão da Laguna e Dr.

Francisco Carlos da Luz; **nem escurecer os serviços importantes e valiosos de quaesquer outros cavalheiros assíduos no partido**, que recorram a elle á pedir-lhe um voto de confiança e reconhecimento (O DESPERTADOR, 1872. p. 3 – Grifo Nosso).

Em um dos parágrafos, o autor da matéria inicia salientando a importância do empreendimento da ferrovia concedida a Braga Júnior, enfatizando que a referida empresa seria muito vantajosa para Santa Catarina, mas, logo na sequência, aponta que o fato de ele estar a frente dessa importante obra de infraestrutura não poderia ser artifício como elemento definidor de sua candidatura, pois, desta forma, estaria quebrando compromissos políticos já definidos entre os conservadores. Outro aspecto importante é que o autor do texto aponta que, tanto Lamego Costa como Luz eram conhecidos dos catarinenses há muito mais tempo, colocando Braga numa condição de “forasteiro”, insinuando que havia, no partido, pessoas muito mais assíduas que ele próprio. A matéria do jornal seguia afirmando que o engenheiro deveria primeiro mostrar efetivamente os resultados concretos de sua empresa para, somente depois, submeter-se a uma representação política.

Mais tarde, quando o Dr. Braga tiver iniciado a sua ideia, e mostrado por seus esforços que liga verdadeiro interesse á prosperidade desta terra, nada mais natural e nobre que o povo catharinense, ao eger os seus representantes parochiaes, designem antecipadamente o nome do Dr. Braga como um dos seus representantes da provincia na camara temporaria (O DESPERTADOR, 1872, p. 3).

O que se seguiu foi uma série de publicações anônimas defendendo a candidatura de Braga Junior e outras em oposição, tomando conta do debate político daquele pleito por meio dos jornais, no qual se lançavam candidaturas, criticavam outras e propagandeavam nomes e ideias. Foi nesse ambiente político que se fez a indicação, por meio do jornal *O Despertador*, em sua edição de nº 1009, de 5 de outubro de 1872, na sessão “A’ Pedido”, em matéria endereçada aos redatores do referido periódico, da candidatura de José Dias da Cruz Lima, que havia perdido a concorrência da concessão para a construção da estrada de ferro justamente para Braga Júnior. De acordo com a publicação, o autor que assinou a matéria com as iniciais K. M. argumentava que o fato de ele ter perdido a concorrência de modo algum deixaria de ser “credor da consideração” dos catarinenses, e solicitava que o jornal pudesse reproduzir algumas partes do “folheto” redigido e impresso pelo próprio Cruz Lima no ano de 1867 - mesmo documento que analisamos anteriormente nesse mesmo capítulo.

(...) julgo do meu dever, prevalecendo me das justas razões allegadas pelo auctor desses artigos, de **apresentar tambem um digno brasileiro que não poucos serviços prestou no empenho de levar a effeito esse melhoramento que tantos**

bens promettem ao futuro da bella provincia de Santa Catharina, pelo que, como amigos que somos desse cidadão, temos o grato dever de o apresentar ao povo catharinense, e pedir o seu valioso concurso para que elle seja preferido, na primeira oportunidade que se offerecer, para representante por nossa provincia. Já se vê que me refiro ao Sr. José Dias da Cruz Lima (O DESPERTADOR, 1872, p. 3 – Grifo Nosso).

A nota do jornal também faz uso da estrada de ferro para realçar a importância do indicado, apontado como um brasileiro digno e que despendeu grande empenho para concretizar a empresa, cuja concessão teria sido vencida por Braga Júnior. Nesse caso, ao contrário do folheto publicado em 1867, que retratava a província como um lugar “pitoresco”, o autor do artigo apresentava Santa Catarina como uma bela província, cujo melhoramento traria bons resultados no futuro.

Esse clima de disputas acirradas que caracterizou o cenário político daquelas eleições, com denúncias de calúnias que eram espalhadas por todos os lados, tomou conta de cidades como Desterro, capital da província, e Laguna, principal cidade do sul e que se encontra dentro do recorte espacial de nossa pesquisa. Chegou-se a dizer que José Dias da Cruz Lima estaria a serviço de comerciantes da cidade portuária de Rio Grande, cujo objetivo era o de atrapalhar as ações de Braga Júnior na obtenção da concessão da ferrovia, pois eram desejosos de melhoramentos no próprio porto do Rio Grande ou na construção de outro porto na barra do rio Mampituba, em Torres, que faz limite com Santa Catarina. O fato foi que o engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga Junior disputou as eleições de 1872 e, posteriormente, as de 1878, sendo derrotado nos dois pleitos (CABRAL, 2004, p. 1185 - 1186).

Enquanto os correligionários atuavam diretamente no cotidiano das eleições, o engenheiro Braga Júnior permanecia em viagem na Europa fazendo as tratativas para a formação da empresa que construiria a ferrovia, firmando, em Londres, contrato com a “Companhia que iria realizar a estrada de ferro: era a Glean Mills & Comp.^{an}”, considerada “a segunda mais importante da Inglaterra, depois da firma Rotschild”, e formando, efetivamente, “aos 24 de setembro de 1872, a ‘D. Pedro I Brazilian Railway Company Limited’, aprovada no Brasil a 24 de março de 1873, através do Decreto nº 5237” (SOUZA, 1987, p.28-29).

Após a autorização para o início do funcionamento da empresa recém-organizada, Braga Júnior teve de enfrentar uma série de dificuldades para obter a garantia de juros e, da mesma forma, para ampliar os prazos de entrega dos projetos. De acordo com os pesquisadores, as maiores dificuldades foram enfrentadas junto ao governo provincial gaúcho, que travava o andamento dos pedidos necessários para iniciar a elaboração do projeto, além

da disputa com o Visconde de Barbacena, que já tinha obtido a autorização para construir a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina em 1874. Para amenizar os conflitos com Barbacena, chegou a ser proposta por Braga Júnior a fusão das duas ferrovias, o que jamais foi concretizado (SOUZA, 1987; GOULART FILHO, 2013).

Conforme Goularti Filho, após uma hercúlea batalha junto ao Ministério, finalmente o Decreto 8.842, de 13 de janeiro de 1883, concedia:

A garantia de juros de 6% ao ano sobre um capital que não excedesse a £ 4.000.000. No mesmo decreto ficou determinado que o prazo para início dos trabalhos preliminares seria de apenas 12 meses. No dia 19 de dezembro de 1883 foi dado início aos trabalhos de estudos da ferrovia na cidade de São José da Terra Firme, em Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2013, p. 212).

Ainda, de acordo com Goularti Filho, tomando por base o relatório do 1º Vice-Presidente da província de Santa Catarina, Manoel Pinto de Lemos, em 27 de janeiro de 1883, faz referência à estrada de ferro D. Pedro I, considerando-a como sendo “um acontecimento notável e que mui particularmente interessa o futuro d’esta província (...)”. No mesmo relatório, Manoel Pinto de Lemos destaca a oficialização do “Decreto concedendo garantia de juros ao capital relativo à mesma estrada” e que essa notícia teria despertado “na população d’esta capital as mais significativas demonstrações de júbilo e entusiasmo (...) por ver, firmado o acommettimento que há de rasgar novos e largos horizontes ao desenvolvimento e progresso d’esta província”. A demonstração do catarinense, no entanto, contrastava com as que vinham do governo da província do Rio Grande do Sul, que pareciam não priorizar o projeto da ferrovia (GOULARTI FILHO, 2013; SANTA CATARINA, 1883).

Toda essa euforia expressa no relatório do vice-presidente da província de Santa Catarina, Manoel Pinto de Lemos, nos permite inferir que, de certa forma, teria contagiado outros setores da sociedade catarinense, sobretudo de Laguna, principal centro econômico, político e cultural do sul catarinense no século XIX, a exemplo do que podemos observar na publicação da edição n. 70 do jornal “Correio da Tarde”, de Desterro, que traz o anúncio de uma confeitaria pertencente ao comerciante Serafim Ferreira da Silva. O estabelecimento recebera o nome de “Confeitaria Estrada de Ferro D. Pedro I”, reforçando a ideia de que a luta pela implantação da ferrovia teria atingido outros setores da sociedade para além do político.

Figura 24 – Propaganda da “Confeitaria Estrada de Ferro D. Pedro I” na edição n.º 70 de 26 de março de 1884 do jornal Correio da Tarde.

CORREIO DA TARDE

9

... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

MISSA
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

REUNIAO
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

WALSA
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

PASSEIATA
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

CARTA
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

Recitativo
AO MEU COMPADRE PADRE
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

ANNUNCIOS
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

SERRAPILHINA
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO I
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

SERRAPILHINA PEREIRA DA SILVA & C.
... e a vida de ilustre artista re-
lativamente a paz.

Acesso: Biblioteca Pública de Santa Catarina

Fonte: Jornal Correio da Tarde (1884)

Entre as cidades de Laguna e Porto Alegre, desde meados do século XIX também estava previsto construir um canal de navegação ligando os diversos rios e lagoas para integrar as duas cidades mais importantes do Brasil meridional. Em 1879, Eduardo José de Moraes apresentou um projeto detalhado sobre a viabilidade técnica e econômica de um canal de navegação. Moraes argumentava que o canal seria mais eficiente do que a ferrovia, que correria paralelo ao canal – retomaremos esse assunto adiante no capítulo (MORAES, 1879).

Chama a atenção o fato de que, no mesmo ano em que o engenheiro Eduardo José de Moraes apresentou o resultado dos seus estudos acerca da construção do canal de navegação entre Laguna e Porto Alegre, a edição n. 88 do jornal “O município” de Laguna trouxe estampado na capa do periódico uma saudação da redação em nome do “povo lagunense” ao “benemérito e incançável engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga, Emprezaário da Estrada de Ferro D. Pedro 1º”, realçando a grande disputa entre os empreendimentos concorrentes.

Figura 25 – Homenagem da redação do jornal O Município a Sebastião Antonio Rodrigues Braga na capa da edição n.º 88 de 31 de outubro de 1879.



Fonte: jornal O Município (1879).

É bom lembrar que, no mesmo período, no sul de Santa Catarina, também estava prevista construção de uma ferrovia ligando as regiões das minas aos portos de Laguna e Imbituba, como já mencionamos anteriormente, o que significa que os projetos em disputa na segunda metade do século XIX se avolumavam e se conflitavam, chegando ao ponto de fazer perecer a maioria deles. Além disso, os projetos concorriam com os interesses capitaneados por diversos grupos da província do Rio Grande do Sul, entre eles, os que defendiam que os recursos fossem alocados para os melhoramentos no porto da cidade de Rio Grande.

No final de 1883, a comissão formada na Inglaterra para a realização dos estudos técnicos da ferrovia chegou à capital da província catarinense, tendo o Comendador Hugh Wilson como empresário responsável pela referida estrada e, logo em seguida, no mesmo ano, foi providenciado um local para a instalação do escritório da companhia na cidade de São José da Terra Firme, localizada na parte continental do Desterro. No dia 19 de dezembro, com o escritório já organizado, foi realizada a inauguração oficial dos trabalhos da ferrovia, com

uma grande festividade registrada pela imprensa, como atesta a ampla matéria publicada pelo jornal do comércio na sua edição nº 290, que circulou no dia 21 de dezembro de 1883, e que oficializou o nome do engenheiro Sebastião Braga Junior como o representante legal da *D. Pedro I Railway Company Limited* no Brasil (SOUZA, 1987).

No entanto, o que se seguiu nos dois anos seguintes (1884-1885) foi uma sucessão de situações que levaram ao rompimento do contrato com a Companhia, depois de praticamente duas décadas de tratativas. Aliás, de acordo com Sara Regina, em seu livro dedicado à ferrovia D. Pedro I, a chegada da Comissão Fiscal, chefiada pelo Dr. Firmo de Mello e acompanhada pelo empresário Hugh Wilson, na cidade do Desterro, em 4 de fevereiro de 1884, cujo objetivo era proceder avaliação nos estudos da estrada de ferro que não estava cumprindo os prazos estabelecidos no contrato, insinuavam que

Parecia haver até uma certa má vontade da própria Comissão encarregada de fiscalizar os estudos preliminares. O próprio engenheiro Firmo Mello, presidente da Comissão, solicita que os demais integrantes da mesma estudem um traçado mais cômodo para a estrada.

Alguns defendiam que o próprio presidente da Comissão estava sendo pago para assim se comportar (SOUZA, 1987, p. 55).

Essa situação se arrastou até dezembro de 1886, quando, baseado no relatório do engenheiro Firmo José de Mello, com avaliação desfavorável para a Companhia, o Governo do Império emitiu o Decreto 9.689, de 24 de dezembro de 1886, com a seguinte decisão: “Não aprova os estudos preliminares apresentados pelo D. Pedro I Railway Company limited, e declara caduca a concessão feita à mesma companhia pelo Decreto n. 8842 de 13 de Janeiro de 1883”.

De acordo com Souza (1987, p. 56), com o Decreto tornando caduca a concessão, o Governo deveria indenizar a Companhia com um valor que correspondesse ao custo total da estrada de ferro, onerando o “Tesouro Público”. Esse ressarcimento só foi efetivado após a instalação da República, sendo que a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, capitaneada pelo Visconde de Barbacena, já havia sido inaugurada e posta em atividade em setembro de 1884, portanto, dois anos antes do Decreto que “sepultou” definitivamente o projeto do engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga Junior.

Abaixo, o mapa que acompanhava o projeto da estrada de ferro D. Pedro I, proposto por Sebastião Braga.

Figura 26 – Mapa do traçado da projetada Estrada de Ferro D. Pedro I (1869).



Fonte: Sebastião Antonio Rodrigues Braga (1869)

Observamos que o mapa é muito semelhante ao que foi apresentado por João Dias da Cruz Lima para implantação da estrada de ferro D. Izabel. Ambos eram bastante imprecisos e, no que diz respeito à região sul catarinense, podemos observar que tanto a colonização já em curso quanto a mineração foram ignoradas pela cartografia, embora apareçam nos documentos trazidos pelo engenheiro Braga.

5.1.3 O Canal Príncipe D. Affonso

Outro projeto modernizante que tomou espaço na imprensa e nos círculos de debate político, sobretudo no último quartel do século XIX, foi o “Grande Canal de Juncção da Laguna á Porto Alegre”, também denominado por “Canal Príncipe D. Affonso”, proposto pelo Tenente-Coronel Eduardo José de Moraes, no ano de 1887. Entretanto, os primeiros estudos acerca dessa possibilidade tenham sido desenvolvidos ainda no século XVIII.

O livro “A História de Araranguá” – publicado pelo padre Paulo Hobold, em 1994, e complementado e atualizado pelo historiador Alexandre Rocha, em 2005, – traz a informação de que Manuel Escudeiro Ferreira de Souza, Governador da Capitania de Santa Catarina (Santana) entre 1749 e 1753, solicitou a Francisco Inácio Xavier um estudo que possibilitasse uma análise topo-hidrográfica sobre a possibilidade de se estabelecer uma

ligação entre o sul catarinense e o norte da província do Rio Grande do Sul por meio do estabelecimento de um canal de navegação que interligasse o complexo lagunar existente nas duas províncias. De acordo com Paulo Hobold, Gomes Freire de Andrade e Castro, primeiro Conde de Bobadela, teria sido designado pela Corte de Lisboa para delimitar as fronteiras da região sul do país em decorrência do Tratado de Madrid, mediado por Alexandre de Gusmão e firmado em 1750. Segundo o autor, no ano de 1752, Gomes Freire teria percorrido, a cavalo, juntamente com sua tropa, a orla marítima de Laguna até Viamão, passando pela foz do rio Araranguá.

Mal chegado em Viamão determinou, pois, que o governador de Santa Catarina [Manuel Escudeiro Ferreira de Souza], mediante pessoa de reconhecida capacidade se encarregasse do exame quanto às possibilidades de todas as lagoas meridionais, tais como a de Santa Marta, Garopaba, Camacho, Mãe Luzia, Serra, Caverá, Sombrio e de outras contíguas, para através delas, depois de interligadas com canais, estabelecer-se uma via contínua e regular de navegação (HOBOLD, 2005, p. 158).

O estudo foi realizado no ano de 1753 entre Laguna e a barra do rio Mampituba, e o relatório contendo o detalhamento dos “mais de 300 km de caminhada” percorridos e analisados por Francisco Inácio Xavier fora entregue ao governo da capitania, que nenhuma medida tomou para a construção do referido canal (HOBOLD, 2005). Essa ideia ficou “engavetada” por mais de um século, quando, no ano de 1856, o projeto do canal de navegação entre as duas províncias do Sul foi reavivado por Jerônimo Francisco Coelho, um catarinense nascido em Laguna que presidiu a província do Rio Grande do Sul entre 1856 e 1857. Jerônimo Coelho instituiu uma comissão formada por engenheiros e militares, chefiados pelo Major José Maria Pereira de Campos para realizar os estudos de viabilidade da canalização dos rios e de lagoas.¹⁹⁰ Auxiliado por Charles Pompêo Demoly, o Major conduziu os estudos que subsidiaram o presidente da província do Rio Grande do Sul, que, em relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, em 15 de dezembro de 1856, apontava para a viabilidade do estabelecimento de um extenso canal de navegação entre as duas províncias.

Tendo a sobredita comissão examinado também a sucessão de lagoas que decorrem ao longo da costa, desde o lugar das Torres para o Norte, e que jazem entre os rios Mampituba, e Araranguá, e entre este e o Urusanga, e finalmente entre o último e os da cidade da Laguna, que ainda continuam 8 a 10 legoas além e para o sul da dita cidade, pelos rios de Una e Arasatuba, *a vista do que observou nos lugares que percorreu apresenta-se a exequibilidade de uma extensa navegação*

¹⁹⁰ Esses estudos foram, posteriormente, utilizados pelo Engenheiro Eduardo José de Moraes na composição dos argumentos de seu projeto “Canal de Juncção da Laguna á Porto Alegre”, publicado no ano de 1879.

fluvial e interna, desde esta cidade de Porto Alegre até quazi as proximidades da cidade do Desterro na provincia de Santa Catharina. Ainda porém se precizão examinar pequenos detalhes, que estabelecão e confirmem a continuidade da linha fluvial em um ponto, que não pôde ser bem examinado entre os rios Urusanga, e o do Lessa desaguando este na lagoa da Jagoarona, que communica com os outros lugares que vão ter à bacia da Laguna (RIO GRANDE DO SUL, 1856, p. 51) [grifo nosso].

Cabe ressaltar que Jerônimo Coelho, talvez por sua ligação “umbilical” com a província de Santa Catarina, tivesse desenvolvido um interesse particular no estabelecimento de uma via de comunicação mais eficaz entre as duas províncias e, desse modo, além de encaminhar os estudos referentes à navegação interior, também moveu esforços para manter a estrada de rodagem que fazia a ligação entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul,

(...) por meio do estabelecimento de postos, em lugares apropriados, que sirvão de pouso, e abrigo aos viandantes, que houverem de tranzital-a, e que della muito pouco se aproveitão, por terem de percorrer extensas porções dezertas, e desabrigadas, falhas de todas as commodidades e recursos, e da indispensável segurança. Não é preciso o menor exforço para demonstrar as grandes vantagens, que devem resultar às 2 provincias que esta estrada communica (RIO GRANDE DO SUL, 1856, p. 28).

Abrimos parênteses para mencionar que os discursos empregados em torno da necessidade de ocupação dos territórios, fossem eles em Santa Catarina ou no Rio Grande do Sul, possuíam a mesma estrutura, motivação e apelo ao longo do século XIX. Nesse caso, Jerônimo Coelho realçava que os postos estabelecidos ao longo da estrada logo se transformariam em núcleos, e estes, por sua vez, em centros de povoamento, cuja “animação e o movimento substituirão essa triste solidão que hoje reina em ermos e longos espaços”. Da mesma forma, como aponta para a existência de uma “vasta extensão de terrenos desaproveitados que decorrem do litoral até a serra”, onde floresceriam colônias espontâneas, dadas as boas condições do território ricamente cortado por rios, lagoas e sangradouros de fácil comunicação (RIO GRANDE DO SUL, 1856).

Por fim, o presidente daquela província prospecta o futuro pautado na ideia de progresso, da mesma forma como observamos em outros tantos discursos mencionados neste capítulo:

Toda esta perspectiva de prosperidades, que ficão descriptas, de certo que não se podem realizar de improviso, e de uma vez. O progresso quer perseverança e tempo, mas a vida dos povos não è para um dia, e sim para seculos, além de que corre o dever a cada geração, sem descuidar-se das conveniencias e vantagens de sua actualidade, de cuidar e preparar os elementos do bem para a geração futura (RIO GRANDE DO SUL, 1856, p. 29).

Retornando ao tema do canal de navegação, em 1857, o Tenente-Coronel Ricardo José Gomes chefiou uma comissão que, valendo-se dos conhecimentos acumulados pelos estudos realizados no ano anterior pela comissão chefiada pelo Major Campos - que localizou, identificou e mapeou o conjunto de rios, de lagoas e de sangradouros entre as duas províncias do Sul – empreendeu estudos na região de Torres, para verificar a possibilidade da abertura de uma barra que permitisse a navegação de navios de cabotagem pelo rio Mampituba, e cujo relatório apontava para a viabilidade de abertura de uma canalização entre as lagoas existentes na direção norte. Da mesma forma, no ano de 1861, um novo relatório foi redigido pelo Tenente da Armada José Nolasco Pereira da Cunha e entregue ao presidente da província do Rio Grande do Sul, apresentando uma sequência de trabalhos realizados na canalização do rio Mampituba, além de fazer apontamentos acerca de seus tributários e as lagoas do Sombrio e do Caverá, que avançavam sobre o território catarinense (GOULART FILHO, 2013).

No ano de 1863, toma destaque o engenheiro francês Jean Charles Pompée Demoly na realização de estudos direcionados às lagoas e aos rios do sul catarinense, lembrando que Demoly havia atuado, sete anos antes, como “coadjuvante” na comissão chefiada pelo Major Pereira de Campos em 1856. Os estudos do engenheiro Demoly tiveram início em 1863, logo que recebera autorização da Diretoria de Obras Públicas e Navegação do Império, produzindo, em 1865, a publicação de um relatório redigido em francês e intitulado “*Rapport sur l’exploration des principales rivières et lagoas existantes dans la partie du minicipe de la Lagune située au S. du Rio Tubarão*”¹⁹¹, o qual discorreu sobre os rios e o complexo lagunar no sul de Santa Catarina e as possibilidades de criação de um canal de navegação que pudesse ligar as duas províncias.

Os estudos técnicos realizados pelo engenheiro Charles Demoly foram, mais tarde, incorporados ao projeto do Tenente-Coronel Eduardo José de Moraes, que fez uso dos levantamentos realizados pelo engenheiro francês para reafirmar a viabilidade e reforçar a necessidade da construção do canal de navegação, cuja concessão pleiteava junto ao Governo do Império. Moraes escreve na introdução de sua “memória justificativa” que, “na actualidade, quando têm de ser executados pela companhia que se organizar, os estudos definitivos do canal, cresce de importância a publicação deste relatório, pelas preciosas informações nelle contidas a respeito da região situada ao sul do rio Tubarão” (MORAES, 1887)

¹⁹¹ Tradução do francês: “Relatório sobre a exploração dos principais rios e lagoas existentes na parte do município da Laguna localizada ao Sul do rio Tubarão”.

Demoly iniciou os seus trabalhos no Mampituba, que faz divisa com Santa Catarina, identificando e analisando as condições de uma série de rios, de lagoas, de banhados, de sangradouros, de sangas, de arroios e de cachoeiras até Laguna, que era o maior centro urbano, comercial e cultural do sul catarinense no século XIX. Chama a atenção que, logo no início de seu relatório, Demoly contesta os estudos realizados pelo Tenente-Coronel Ricardo José Gomes no ano de 1857, cujos estudos indicavam a fácil abertura de uma barra que permitisse a navegação de cabotagem pelo rio Mampituba, além da canalização entre as lagoas no lado catarinense.

Em 1857 algumas pessoas suporam que poderiam obter esta navegabilidade pelo simples empreendimento de alguns grandes trabalhos; não sendo até mesmo, eu julgando que este banco pode não ser melhorado somente por uma séria execução de trabalhos muito consideráveis, cujo capricho articulado da dificuldade deve, ele me parece, prevenir o provado (MORAES, 1887, p. 49).

O engenheiro Demoly destaca que as intervenções técnicas necessárias no rio Mampituba poderiam ser realizadas, mas não tão facilmente quanto apontara o relatório assinado por Ricardo José Gomes, ao passo que se refere à margem direita do rio Mampituba, em direção à lagoa do Sombrio, como de “excelentes territórios agrícolas”, que a ele “pareceu reafirmar os elementos susceptíveis de poder favorecer a economia do estabelecimento da navegação (...)” (MORAES, 1887, p. 51).

Ao descrever as vias de navegação existentes na região de Sombrio, Demoly aponta para a existência do que ele chamava de “malgrados inconvenientes”. Entretanto, ainda assim, os cultivadores dos arredores costumavam descer um sangradouro a bordo de pequenas canoas que traziam cheias de seus produtos agrícolas “e remando com atenção eles evitam os perigos que faria desaparecer totalmente à simples desobstrução deste mesmo *sangradouro*, no qual depois poderia livremente navegar embarcações capazes de receber a carga de 10 a 15 charretes”. Nesse caso, o engenheiro faz referência aos povoados existentes na região, apontando suas dificuldades para fazer escoar os produtos agrícolas e, ao mesmo tempo, indica que, com melhoramentos de desobstrução da via, possibilitaria a navegação de embarcações com maior capacidade de carga o que, certamente, contribuiria para o escoamento da produção (MORAES, 1887, p. 52).

Do mesmo modo, Demoly faz referência ao rio Araranguá, que margeava a localidade das Campinas, atual município de Araranguá, que possuía uma “posição magnífica” e cujos serviços de limpeza e desobstrução permitiriam a navegação pelo

Mampituba, alcançando as lagoas do Sombrio e do Caverá, o que atingiria e beneficiaria toda aquela população (MORAES, 1887). De acordo com Demoly, aquele:

Pequeno começo de navegação fluvial faria então imensos serviços a alguns milhares de agricultores brasileiros acelerando o desenvolvimento agrícola sem que isso fosse impossível ou pelo menos remoto. Agora se Vossa Excelência digna considerar a menores distancias de terrenos acima nas Campinas que eu já projetei e que ela pesa da mesma extrema facilidade de recuperação que apresenta os Sangradouros das lagoas Sombrio e Caverá julgará sem dúvida que a mesma navegação convenientemente estabelecida para o Rio Araranguá poderia à partir de então também efetuar-se por barcos à vapor de dimensões suficientes (MORAES, 1887, p. 57-58).

O engenheiro mais uma vez reforça que, apesar das dificuldades encontradas sem os melhoramentos necessários, uns poucos iates persistiam em continuar fazendo a navegação do rio Araranguá para o Atlântico, o que tornava as viagens incertas e perigosas, de acordo com as condições de navegabilidade. Essa prática representava riscos incontestáveis aos iates, os quais preferiam passar por isso, por conta de terem de levar para vender a sua produção, que era demasiadamente cara, sem, com isso,

Receber de volta, somente preços vis às colheitas dos pobres cultivadores que sofrem cruelmente de um igual estado de coisas. Sem dúvida que uma maior competitividade conduziria a uma melhora; mas por isso se faz necessário começar por diminuir os riscos marítimos estabelecendo a estabilidade de entrada para a execução de trabalhos que a abrigarão e a aprofundarão ao mesmo tempo, coisa que se joga menos dispendioso e menos difícil que no Mampituba (MORAES, 1887, p. 58-59).

Dando sequência ao relato de seus estudos, Demoly descreve as condições do rio Mãe Luzia, que na direção da Serra Geral, atravessava, em seu curso, uma “vasta floresta virgem, onde muitas vezes o carvão mineral se acha misturado com a terra que resulta das raízes das árvores arrancadas pela violência das águas”. Isso é um indicativo de que a existência desse mineral nas cabeceiras do rio Mãe Luzia, assim como das do Tubarão, estava sempre presente nos relatos produzidos ao longo do século XIX, o que se justifica pelo fato de se tratar do mais importante combustível fóssil naquele período e, ao mesmo tempo, se mostra como um indicativo da sua importância do ponto de vista da economia e elemento indutor da ocupação da região muito esparsamente ocupada (MORAES, 1887, p. 59 - 60).

O Engenheiro segue sua descrição das vias fluviais até Laguna, fazendo referência a uma série de rios, de lagoas e de arroios, como: o Braço D’água (Barra Velha do rio Araranguá); a lagoa do Estevão (Esteves); a lagoa do Faxinal; as lagoinhas do Rincão Comprido (Balneário Rincão); o rio Sangão; o rio Urussanga; as Serras do Morro Grande, da

Fumaça e da Jaguaruna; os arroios Cocal, dos Porcos e Rebello; o banhado e o rio Sangão; as lagoas Jaguaruna, Delfina, Armazém, Camacho e Santa Martha, além dos rios Congonhas e Tubarão. Demoly ainda registra em seu relatório:

Eu não verifiquei por mim mesmo a distância existência entre o porto do agricultor Evaristo, sobre o Rio Congonhas e a curva mais próxima do Rio Tubarão, mas deste último ponto à Laguna a navegação da parte inferior desta não é impedida por nenhum obstáculo, e a extensão desta (3 léguas dizem) será sempre um pequeno início da canalização, cuja última vantagem acaba a exposição das facilidades de execução até a Laguna, enquanto que os trabalhos anteriores executados em 1857 sobre a parte limítrofe da Província de S. Pedro também já provado a continuação do Mampituba a Lagoa dos Patos *permitindo o reconhecimento que o estabelecimento da navegação interior entre a Laguna e a Lagoa dos Patos favoreceu por um conjunto de circunstancias notáveis torna-se de mais em mais digna de atenção* (MORAES, 1887, p. 70) [grifo nosso].

Ao final do documento, o engenheiro Demoly referencia o presidente da província de São Pedro do Rio Grande do Sul, o Conselheiro Angelo Moniz da Silva Ferraz, que, no ano de 1859, teria se ocupado da ligação entre a lagoa Itapeva e a lagoa do Forno, “ordenando a execução de alguns trabalhos preparatórios que exigiriam a parte do terreno” e arremata o seu relatório sugerindo que, tanto o Conselheiro Ferraz quanto o General Jeronymo Coelho, haviam reconhecido a necessidade de acrescentar àquele empreendimento – ligação entre as lagoas Itapeva e do Forno – “alguns trabalhos de simples desobstrução”, capazes de estabelecer, em seguida, “a permanência do trânsito fluvial entre a localidade Campinas do Rio Araranguá e a Villa da Conceição de Arroios,¹⁹² (20 léguas de navegação toda de um só golpe)” (MORAES, 1887, p. 73).

Por fim, encerra os seus registros sugerindo que a ligação dos pontos extremos do território, compreendido entre Laguna, na província de Santa Catarina, e Porto Alegre, na província de São Pedro do Rio Grande do Sul, esperava pelo canal de navegação interior,

(...) cujos desenvolvimentos não podem tomar crescimento desta condição e onde os infelizes agricultores das duas diferentes Províncias esperam suportando duras privações, a execução de uma empresa iniciante que não custará talvez ao tesouro público o quarto dos benefícios imediatos que ele mesmo poderia recuperar (...) (MORAES, 1887, p. 74).

Mais uma vez, vem à tona a ideia de que o estabelecimento de uma via de comunicação entre as duas províncias do Sul traria desenvolvimento e progresso material para uma vasta área esparsamente ocupada, cujas populações estavam submetidas às privações de

¹⁹² A Vila de Conceição dos Arroios corresponde ao atual município de Osório, no Rio Grande do Sul.

vias que pudessem, ao mesmo tempo, facilitar o escoamento e valorizar sua produção agrícola.

Depois dos estudos realizados pelo engenheiro francês Jean Charles Pompée Demoly, o tema voltou à cena. No ano de 1867, o presidente da província catarinense, Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, indicou o juiz comissário de Laguna, engenheiro Rodolpho Von Brause, para, novamente, estudar as condições objetivas do complexo lagunar que se estendia até a divisa com a província de São Pedro do Rio Grande do Sul, cujo objetivo não se diferenciava dos anteriores.

O engenheiro Rodolpho Von Brause, juiz commissario da Laguna, acaba de proceder, em virtude de convite meu, a uma exploração nas lagóas que se sucedem entre aquella cidade e as Torres, no intuito de verificar a possibilidade de ligar umas ás outras por meio de canaes navegaveis (SANTA CATARINA, 1867, p. 24).

Embora o engenheiro Rodolpho von Brause tenha produzido e entregue ao presidente da província de Santa Catarina um estudo preciso e detalhado sobre a possibilidade e a viabilidade do estabelecimento de uma via de comunicação fluvial entre Laguna e o rio Mampituba, o governo provincial avaliava não dispor dos recursos financeiros necessários para viabilizar o empreendimento. De acordo com Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, presidente da província catarinense, os estudos do engenheiro Brause apontavam para a viabilidade da obra, bem como para os benefícios da província como um todo. No entanto, assinalavam que nenhum trabalho havia sido empreendido porque a província não dispunha dos recursos necessários, ainda que a obra se justificasse pelas vantagens que traria à imigração nos vales dos rios Tubarão e Araranguá.

A provincia não dispõe de recursos para poder levar a effeito as obras relativamente dispendiosas dessa canalisação; mas as vantagens que della hão de auferir os immigrants que vierem estabelecer-se nos valles do Araranguá e do Tubarão, onde já se estão medindo e demarcando terras devolutas, fazem de certo modo considerar a canalisação das lagóas uma obra de interesse geral, e não me parece fóra de cabimento que seja mandada executar por conta do Estado (SANTA CATARINA, 1868, p. 27).

No livro “Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina”, Alcides Goularti Filho lembra que, no limiar dos anos 1870, se desenvolveu uma ampla discussão dentro do governo da província catarinense, que se espalhou para outros espaços públicos e privados, os quais acaloraram os debates em torno da “real” importância da construção do canal de navegação interior.

De acordo com Goularti Filho,

(...) o então 2º vice-presidente da província, Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão, seria mais vantajoso construir uma ferrovia ligando Desterro a Porto Alegre do que um canal de navegação. Já o presidente da província, Francisco Ferreira Corrêa, nesse mesmo ano, expediu a Lei nº 636, de 28 de maio, que concedia privilégio para quem oferecesse condições para abrir um canal de navegação entre Laguna e Araranguá. É bom lembrar que nessa época já estava sendo debatido o projeto da Estrada de Ferro D. Pedro I ligando Desterro (Florianópolis) a Porto Alegre. Galvão contestava os estudos realizados por Demoly e Brause, afirmando que ambos apresentavam problemas (2013, p. 263 - 264).

Esses embates em torno de projetos específicos, como a construção da estrada de ferro D. Pedro I ou da construção do Canal de Navegação apontados acima, sugerem disputas e conflitos de interesses que mobilizavam políticos, empresários, intelectuais e a opinião pública, principalmente dos centros urbanizados, como Desterro e Laguna. No relatório enviado por Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão, 2º vice-presidente da província de Santa Catarina, ao presidente André Cordeiro de Araújo Lima, em 3 de janeiro de 1870, Galvão discorre sobre a importância das vias de comunicação a despeito da falta de recursos da província para empreender os projetos imperiosos da modernidade. De acordo com o relatório, o exercício de todos os direitos dependia, naquele momento, das vias de comunicação e, por isso mesmo, “pode-se dizer que as estradas são as grandes artérias por onde se circula a vida social”, mas que “o estado d'esta Provincia, sobre este ponto de vista, é infelizmente lamentavel, hoje pode ella dizer que não tem estradas” e “difficilmente vamos conquistando o sertao, porque ninguem quer isolar-se, e não ha estradas” (SANTA CATARINA, 1870, pp. 12 - 13).

Galvão ainda salienta que a inexistência dessas vias de comunicação priva as colônias e lhes impõe dificuldades:

As colonias tambem se resentem deste estado de cousas: sitiadas pelas florestas, não se communicão com a Provincia, do mar recebem recursos, e pelo mar exportão os poucos productos que tem: não se faz a troca das idéas, nem a união das raças se opéra. (...) Este estado de cousas não póde perdurar: sei que a Provincia não tem recursos, mas não tendo ella dívidas, deve lançar mão de seu credito para obter os meios precisos para tal fim (SANTA CATARINA, 1870, p.13).

Por outro lado, no mesmo relatório, o 2º vice-presidente se posicionava enfaticamente favorável à construção de uma estrada de ferro que faria a ligação entre Desterro e Porto Alegre e, ao mesmo tempo, se contrapunha à construção do canal de navegação interior, apontando falhas e limitações nos estudos realizados anteriormente, sobretudo pelos que foram efetivados pelos engenheiros Jean Charles Pompée Demoly e Rodolpho von Brause. Para ele, a constituição da ferrovia entre as duas províncias do sul do

país parecia não “sofrer mais contestação; a idéia tem feito o seu curso, e está amadurecido: no entretanto alguns espíritos mais tímidos recebem de seus bons resultados, ou temem-se da grandeza da empresa”, fazendo referência ao Projeto de Lei aprovado na Câmara dos Deputados que autorizava o Governo do império a “conceder privilegio à quem melhores condições offerecesse para sua construção”, indicando, ainda, que a exploração das minas de carvão mineral existente em abundancia nas cabeceiras dos rios Tubarão e Mãe Luzia, estava “dependente da construção da estrada de ferro deste porto à Provincia do Rio Grande do Sul” (SANTA CATARINA, 1870).

De acordo com Goularti Filho, depois que Jerônimo Coelho deixou a presidência da província do Rio Grande do Sul, observou-se a perda de interesse pelo projeto que previa a construção do canal de navegação entre as duas províncias do sul, principalmente diante dos interesses que dividiam aquela província entre as melhorias na barra e no porto do Rio Grande e a construção de ferrovias, entre elas, a D. Pedro I, cujo traçado não diferia muito do canal de navegação interior, ficando esse último projeto, novamente, “engavetado”, até 1879. Nessa data, o Tenente-coronel do corpo de engenheiros, Eduardo José de Moraes, realizou mais um amplo estudo para a construção do canal de navegação interior entre Laguna e Porto Alegre. Moraes possuía vasta experiência com estudos na área de vias de comunicação e de transporte, tendo participado anteriormente “da elaboração de estudos sobre navegação fluvial, ferrovias e estradas de rodagem no Brasil e conhecia Santa Catarina, pois tinha sido diretor da Estrada Dona Francisca” (GOULART FILHO, 2013, p. 264).

O engenheiro Eduardo José de Moraes, a exemplo dos demais, também fez uso dos estudos já realizados e dos conhecimentos acumulados acerca da ampla região cortada por rios, lagoas, sangas, arroios e banhados. Desse modo, Moraes baseou seus estudos no relatório produzido e entregue ao presidente da província do Rio Grande do Sul, em 1856, pelo engenheiro Major José Maria Pereira de Campos e pelo 1º Tenente Jerônimo Francisco Coelho Júnior, cujos estudos focaram na parte do Rio Grande do Sul. Da mesma forma, fez uso dos estudos realizados e entregues ao presidente da província de Santa Catarina pelo engenheiro Rodolpho von Brause, em 1868, que, por sua vez, aprofundou-se na parte correspondente à província catarinense. (GOULARTI FILHO, 2013).

Em 1879, quando Moraes se debruçou sobre os estudos na região, os argumentos acerca da necessidade dessa via de comunicação e de transporte seguiam os mesmos apelos que atravessaram os séculos XVIII e XIX, já observados nos estudos anteriores, os quais apontavam para as dificuldades enfrentadas nas duas províncias do extremo sul do país para promoverem o escoamento facilitado e seguro da produção, bem como a ocupação das áreas

em direção às encostas da Serra Geral. No último quartel do século XIX, a região sul catarinense presenciou o processo de implantação de colônias, como a de Azambuja e Grão Pará, que tinham no município de Laguna seu principal ponto de contato com o centro do país, o que justificava todo interesse e empenho na consolidação de um caminho fluvial ou ferroviário entre Laguna e Porto Alegre.

Os estudos do engenheiro Moraes, realizados em 1879, resultaram na publicação intitulada “Canal da junção da Laguna a Porto Alegre: memória justificativa de seu projeto”, que também foi publicado no jornal “A Verdade”¹⁹³, de Laguna. Tal publicação foi realizada em partes, tendo ocupado 41 edições entre 03 de agosto de 1879 e 08 de abril de 1880, o que demonstrou a estratégia do proponente ao fazer uso do periódico como forma de divulgação e de propaganda do seu projeto. Nele, o engenheiro faz uma detalhada exposição do itinerário a partir das condições hidrográficas analisadas nas duas províncias, a apresentação das sessões estabelecidas entre o rio Tubarão, em Santa Catarina, até a lagoa dos Patos, e com a construção de um canal entre a lagoa dos Barros e o rio Gravataí, chegando a Porto Alegre, capital da província do Rio Grande do Sul, além da descrição dos serviços necessários em cada um dos trechos ao longo do percurso entre as duas províncias.

Em sua “memória justificativa”, além da descrição do percurso, do detalhamento das quatro seções e das intervenções necessárias (serviços e melhoramentos) de construção, Moraes também faz uma avaliação da ocupação da região e aponta para as más condições das poucas e precárias vias de comunicação que prejudicavam sobremaneira a economia das duas províncias naquele período, como forma de explicar a necessidade de uma via de comunicação que partisse de Laguna em direção à capital da província de São Pedro do Rio Grande do Sul, assinalando que para conduzir mantimentos do Araranguá até Laguna é preciso ser em carretas, sendo o trânsito longo e penoso pelos maus caminhos (MORAES, 1887). A justificativa para a construção do referido canal se ancorava, por um lado, nas dificuldades enfrentadas nas barras dos rios desde Laguna até o Rio Grande (Tubarão, Urussanga, Araranguá, Mampituba e Rio Grande) e, por outro lado, nas boas condições naturais que facilitariam o estabelecimento do canal de ligação interior que também previa a criação de vias que, partindo do canal principal, pudessem estabelecer a comunicação com as

¹⁹³ O jornal “A Verdade” foi o terceiro periódico de Laguna, criado em 1879 por Thomaz Argemiro Ferreira Chaves com o objetivo de difundir as ideias do Partido Conservador. Natural de Recife, Thomaz era bacharel em direito pela Faculdade de Direito do Recife, jornalista e político, que se estabeleceu em Laguna no ano de 1876. O jornal que tinha duas edições por semana, circulou entre 6 de julho de 1879 até dia 23 de setembro de 1885. Como político, foi deputado à Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina na 24ª legislatura (1882-1883) e na 25ª legislatura (1884-1885). Ver: Piazza, Walter: Dicionário Político Catarinense. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1985.

regiões do interior, assim, beneficiando igualmente o projeto colonizador, lembrando que, nessa época, a região sul catarinense já contava com a colônia Azambuja, instalada no curso do rio Pedras Grandes, e a colônia alemã, instalada no vale do rio Braço do Norte. De acordo com Moraes, o seu projeto previa dotar de meios de comunicação e transporte a toda região por onde ele desenvolve o seu traçado.

Importante destacar que, assim como observamos com os projetos das estradas de ferro propostos por José Dias da Cruz Lima, em 1867 (D. Izabel), e Sebastião Antônio Rodrigues Braga, em 1869 (D. Pedro I), respectivamente, o canal de junção proposto pelo engenheiro Eduardo José de Moraes também foi objeto de interesses e ocupou espaço no campo das disputas políticas e econômicas do período em questão. Aliás, em sua proposição, Moraes usa, a seu favor, o fato de a concessão para a construção da estrada de ferro D. Pedro I, estabelecida pelo Decreto nº 4.689, já ter caducado, assim como o argumento de que a construção de uma estrada de ferro seria muito mais onerosa e que daria pouco retorno.

Após quase uma década da realização dos estudos de viabilidade, o Governo do Império concede a Moraes, por meio do Decreto nº 9.741, de 4 de abril de 1887, o privilégio que lhe assegurava o direito de constituir uma empresa “para a construção, uso e gozo de um canal de navegação entre a Laguna, na Província de Santa Catharina, e a Lagoa dos Patos, na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul” que levaria o nome de “Canal Príncipe D. Affonso”. Ente as vinte e sete cláusulas estabelecidas no Decreto, a cláusula V estabelecia que a companhia devesse ser incorporada e se achar em condições de funcionar no prazo de dois anos; a cláusula VI estabelecia que os estudos definitivos do canal deveriam começar no prazo de seis meses e serem concluídos em dois anos, a contar da data de incorporação da empresa; e a cláusula X estabelecia que os trabalhos de construção do ramal deveriam começar no prazo de seis meses, contados a partir da data de aprovação dos estudos definitivos, sendo que a conclusão de toda a linha deveria se dar dentro do prazo de quatro anos, a partir do início das obras, ou seja, no ano de 1891. No entanto, essas datas jamais foram cumpridas conforme previa o Decreto de concessão do privilégio.

Outro aspecto importante do Decreto diz respeito à definição dos preços das passagens e dos fretes a serem cobrados pelas mercadorias transportadas. De acordo com a cláusula XV, esses preços seriam definidos pela companhia e “fixados em tabellas por ella organizadas e aprovadas pelo Governo”. A cláusula estabelecia, ainda, que a tabela seria formulada com base nos preços praticados à época pelas estradas de ferro, com uma redução de 50%, e que as tabelas ofereceriam percentuais de descontos para o transporte de pessoas e mercadorias de acordo com as distâncias percorridas, “estabelecendo-se para distâncias de

100, 200, e 300 e 400 kilometros abatimentos correspondentes a 20, 30, 40 e 50%”. A cláusula XVII, por sua vez, estabelecia que, caso o canal não produzisse uma renda mínima de 6% do capital empregado na obra, as tarifas poderiam ser majoradas “de modo conveniente para o aumento da renda”. Por outro lado, caso os dividendos excedessem a 12% do capital despendido, o Governo Imperial teria o direito de exigir a redução dos fretes e das taxas de trânsito de embarcações.

Essa concessão foi, no ano seguinte, pelo Decreto nº 10.074, de 11 de outubro de 1888, transferida para a companhia francesa *Société Anonyme de Travaux et d'Entreprises au Brésil*, que, naquele momento, nada realizou da referida obra até o período republicano. O Decreto Imperial, que incumbia o Senador Antonio da Silva Prado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de sua execução, estabelecia:

Attendendo ao que requereu o Engenheiro Eduardo José de Moraes, Hei por bem Autorisar a transferencia á Societé anonyme de Travaux et d'Entreprises au Brésil, da concessão feita ao mesmo Engenheiro pelo Decreto n. 9741 de 9 de Abril de 1887 para construcção, uso e gozo de um canal de navegação, que, partindo da Laguna, na Provincia de Santa Catharina, termine na Lagôa dos Patos, na de S. Pedro do Rio Grande do Sul, de conformidade com as clausulas annexas ao referido decreto (BRASIL, 1890).

A empresa francesa chegou a prorrogar pelo Decreto nº 1.062, de 22 de novembro de 1890, por seis meses o prazo para o início dos estudos definitivos do canal de navegação que passaria a denominar-se “canal de Laguna a Porto Alegre”. O Decreto, assinado pelo chefe do Governo Provisório, General Deodoro da Fonseca, que tinha Francisco Glicério como Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, estabelecia:

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação attendendo ao que requereu a *Société anonyme de Travaux et Entreprises au Brésil*, cessionaria pelo decreto n. 10.074 de 4 de novembro de 1888 do privilegio concedido pelo decreto n. 9741 de 9 de abril de 1887, para a construcção, uso e gozo do Canal da Laguna a Porto Alegre, nos Estados de Santa Catharina e Rio Grande do sul, resolve prorrogar por mais seis mezes, contados desta data, o prazo para começo dos estudos definitivos do mencionado canal (BRASIL, 1890).

No mesmo ano de 1890, o privilégio da companhia *Société Anonyme de Travaux et d'Entreprises au Brésil*, que “cessionaria do privilegio concedido pelo decreto n. 9741 de 9 de abril de 1877, para a construcção, uso e gozo de um canal de navegação entre os portos da

Laguna e da cidade de Porto Alegre, nos Estados de Santa Catharina e do Rio Grande do Sul”, foi transferido pelo Decreto nº 1.078, de 28 de dezembro, para a Companhia Industrial e de Construção Hidráulicas. A respeito dessa Companhia, encontramos um anúncio na edição nº 2.048 do jornal “Diário de Notícias”, do Rio de Janeiro, com o título “Companhia Colonização Indústria de Santa Catharina”:

Com esta denominação acaba de ser incorporada uma empresa industrial com o capital de 10.000:000\$ em ações de 200\$000, tendo por fim: promover o aproveitamento de todas as fontes de riqueza do Estado de Santa Catharina, valorizando as terras e criando indústrias, fundar núcleos de imigrantes adquirindo concessões de burgos agrícolas. A companhia dá garantia de juros de accordo com o decreto de 28 de junho de 1890.

A subscrição das ações terá logar na próxima segunda feira, no Banco Auxiliar e no escriptório da Companhia Industrial de Construcções Hydraulicas, sendo 20% o valor da 1ª entrada.

É incorporadora a Companhia Industrial de Construcções Hydraulicas.

Essa Companhia desenvolveu uma série de trabalhos no país e em Santa Catarina, seja na colonização, nas ferrovias ou mesmo na navegação. Entre eles, podemos mencionar os melhoramentos no porto Jaraguá, no Estado das Alagoas; os melhoramentos da barra e do porto do Icapara, no Estado de São Paulo; e os melhoramentos na barra do porto da Laguna, no Estado catarinense. Em relação ao canal de navegação, a empresa chegou a realizar alguns estudos sem, no entanto, ter iniciado a construção da obra.

Assim sendo, a construção do canal de navegação foi se arrastando ao longo dos anos e, ao final, na década de 1890, nenhuma iniciativa mais foi tomada e o projeto proposto pelo engenheiro Eduardo José de Moraes estagnou de vez. Importante lembrar que, nesse tempo, outras iniciativas tomaram espaço e foram realizadas nas duas províncias do sul do país, sem que a ligação entre elas fosse concretizada no século XIX.

No entanto, no início do século XX o governo rio-grandense viabilizou a navegação fluvial entre Porto Alegre e Torres, na divisa com Santa Catarina, cuja atividade era realizada por companhias de navegação local, enquanto que o governo catarinense optou por dar continuidade ao projeto do canal em seu território, viabilizando a abertura dos trechos Laguna-Jaguaruna e Araranguá-Mampituba, deixando sem ligação fluvial o trecho entre Jaguaruna e Araranguá. Como destacou Goularti Filho (2013, pp. 270 - 280), atendendo as demandas locais, o canal era utilizado, sobretudo, para o transporte da farinha de mandioca, enfatizando que “essa era a especialização regional do litoral sul-catarinense colonizado por açorianos, que também praticavam a pesca, o cultivo da cana-de-açúcar e do milho, além da pequena criação de suínos, gado e aves”.

Ao final, sobressaiu-se a ideia de que a região sul de Santa Catarina não oferecia atrativos econômicos suficientes que pudessem justificar a construção de um canal de navegação, a exemplo do que aconteceu com o projeto da estrada de ferro D. Pedro I. Ao contrário disso, o Rio Grande do Sul, por exemplo, onde o governo deixou de empreender esforços nos projetos que ligariam as duas províncias, conseguiu viabilizar a construção de linhas férreas e a própria navegação interior, aproveitando suas lagoas e seus rios. Da mesma forma que em Santa Catarina, onde foi concretizada a construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, que ligava minas, das cabeceiras do rio Tubarão ao Porto carvoeiro de Imbituba, beneficiando as elites de Laguna e de Tubarão. Por outro lado, os projetos abordados, nos dão a dimensão das disputas travadas em torno das alternativas de desenvolvimento projetadas para a Província/ Estado de Santa Catarina e, em especial, para a região sul.

No sul de Santa Catarina, a política de imigração/colonização e o "horizonte de expectativa" em relação ao carvão mineral, comprovam de forma inequívoca as características predominantes do projeto de independência do Estado Brasileiro: organização da economia voltada para o mercado internacional, exploração de mão de obra nacional e estrangeira e concentração de riqueza para as elites locais que assumem o gerenciamento da modernidade capitalista em suas respectivas municipalidades.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa pesquisa procurou perceber e analisar os elementos constitutivos do processo de ocupação e de apropriação da região sul de Santa Catarina ao longo dos séculos, sobretudo no XIX, quando o contexto nacional e internacional, associado aos interesses regional e local, propiciou um grande impulso com as investidas em torno da exploração do carvão mineral que havia na região e com as políticas de imigração e de colonização desencadeadas, principalmente, a partir da virada da metade daquele século com a aprovação da Lei Eusébio de Queiroz e da Lei de Terras, como respostas ao desenvolvimento econômico capitalista e à consequente expansão dos mercados que trouxeram à tona, no Brasil, os debates sobre a política de terras e do trabalho (COSTA, 2010). Desse modo, nossa pesquisa identificou, nas ações de apropriação do território regional, a condução do processo de domínio desse mesmo espaço construído, o sul catarinense, a partir das mobilizações e das articulações das elites locais e de seus enfrentamentos para manter e aumentar o poder de mando local e regional.

O Brasil e, por extensão a Província de Santa Catarina viviam os reflexos e, aos poucos, absorviam as transformações desencadeadas na Europa desde o século XVIII, como consequência das revoluções liberais e da revolução industrial. Foi nesse contexto, envolvido pelo pensamento liberal e iluminista, que o país, gradativamente, foi se enquadrando e se alinhando na lógica do capitalismo internacional, permitindo-nos identificar o projeto em curso, vinculado fortemente às ideias de modernização, de desenvolvimento, de progresso e de civilização, as quais passavam pela perspectiva da mão de obra e do trabalho, assim como pela regulamentação da posse da terra, que impactou sobremaneira a região sul catarinense ao longo da segunda metade do século XIX, que delimitou os recortes espacial e temporal do objeto de nossa investigação.

Nosso trabalho inicia com um capítulo que propõe um texto de caráter digressivo acerca do processo de conquista e de apropriação das terras que, mais tarde, configurariam a “região sul catarinense”, no contexto colonial lusitano, e das disputas com as demais potências europeias, sobretudo com a Espanha. Foi no limite estabelecido pelo Tratado de Tordesilhas que os portugueses fundaram as povoações de Desterro, de São Francisco e de Laguna no extremo sul, a partir do século XVII, pela ação dos bandeirantes vicentistas. Já, no século XVIII, a região foi impactada pela imigração açórico-madeirense, que marcou o início das políticas de integração econômica e, mais ainda, de defesa e de ampliação do território em disputa com a Espanha.

Nossa pretensão foi a de demonstrar que, ao longo do período colonial, as terras que compreendem a região sul catarinense se encontravam quase que exclusivamente habitadas na sua faixa litorânea, enquanto que o interior, em direção à Serra Geral, permanecia esparsamente ocupado por algumas poucas famílias luso-brasileiras, as quais praticavam uma agricultura de subsistência. Por outro lado, essa mesma região, ocupada por portugueses, açorianos e madeirenses, entre os séculos XVI e XVIII, era habitada, desde tempos remotos, por povos originários, como os Kaingang, do Planalto, e os Xokleng, que ocupavam a área coberta pela Mata Atlântica, entre o litoral e as encostas da Serra Geral, comprovando uma ocupação pretérita e, ao mesmo tempo, preterida no curso da história.

Na sequência, a pesquisa revelou como essa realidade foi sendo modificada a partir do século XIX, sobretudo na segunda metade daquele século, a partir de um conjunto de transformações que possibilitou um novo momento no processo de conquista e de apropriação do território, marcado pelas políticas de imigração implementadas pelo Governo do Império brasileiro, que viabilizou a vinda de imigrantes de diversas regiões da Europa para o Brasil e que culminou na ocupação das terras do interior do sul de Santa Catarina, promovendo o “encurrallamento” do povo Xokleng que, no espaço de um século, desapareceu completamente da região por força do extermínio. Foi também no século XIX que se deu a consolidação das relações de poder na região a partir do estabelecimento de uma elite econômica e política de “caráter oligárquico/nobiliárquico” sediada nas vilas de Laguna, de Tubarão e de Araranguá, e que passou a controlar o poder local. Essa elite, formada por grupos de famílias luso-brasileiras (nacionais), por meio de seus múltiplos interesses e estratégias de poder, passou a acompanhar e a mediar todos os processos de ocupação e de exploração da região, principalmente a partir da decisão do governo imperial em promover a colonização a partir da imigração e da ocupação das terras devolutas que havia em grande quantidade na região.

Os mandatários do poder local passaram a acompanhar de perto e, até mesmo, estimular e conduzir, por interesses e/ou por conveniências, o processo de integração da região aos mercados interno e externo, assegurando sua manutenção no poder até o final da Primeira República. Essas famílias luso-brasileiras, formadas por abastados armadores, comerciantes e proprietários de terras e de escravos, como a dos “Pinho” e a dos “Ulysséa”, da cidade de Laguna, assim como a dos “Collaço” e a dos “Teixeira Nunes”, da Vila de Tubarão, também costumavam ocupar os mais importantes cargos públicos e espaços políticos, muitas vezes, assegurando-se no poder por meio de alianças e do entrelaçamento familiar, que aliava interesses de ordem política e econômica.

Adiante, nossa pesquisa procurou demonstrar que o espaço que corresponde à região sul catarinense foi sendo pensado e construído por diferentes agentes sociais. Como vimos, a região não é algo dado a priori e, sendo assim, a conformação e a configuração do espaço nos revelou muito sobre a mentalidade cultural e política daquela sociedade, que a configurou, demonstrando que o meio geográfico determina e, ao mesmo tempo, é determinado pelos grupos sociais que o ocupam e atuam sobre ele, estabelecendo relações de ruptura e de permanência (SILVA, 2006). Desse modo, procuramos dar destaque para a atuação e para as articulações de Luís Martins Collaço acerca da existência de grandes jazidas de carvão mineral na região sul catarinense, entre os vales dos rios Tubarão e Araranguá. Coronel Collaço, chefe político local, com forte atuação no vale do rio Tubarão, caracteriza bem a elite de caráter oligárquico/nobiliárquico da região sul catarinense. Proprietário de terras e de escravos, mostrava-se muito atento às incursões de engenheiros e de curiosos que aportavam na região para realizar estudos e prospecções nas jazidas de carvão mineral, que era fonte de energia e o principal combustível do século XIX e, portanto, sinônimo de modernidade. Na província catarinense, o desejo de modernidade era manifesto em narrativas que apontavam e valorizavam as ideias de evolução, de progresso, de desenvolvimento e de civilização, demonstrando que havia um nítido espaço de experiência e, ao mesmo tempo, um horizonte de expectativa que apontava para o futuro, cujo progresso asseguraria o pleno estágio de civilização, baseado no otimismo em relação ao futuro, no qual a modernidade só poderia ser concebida por meio da noção de progresso, sobretudo material (KOSELLECK, 2006).

Nesse mesmo contexto, destacamos as narrativas produzidas por viajantes como o alemão Robert Avé-Lallemant, que, da mesma forma como Collaço, também se interessou por reforçar os discursos modernizantes a partir das noções de “Progresso” e de “Civilização”, sempre pautado pelo modelo e pela concepção europeia, já que trazia consigo um conjunto de valores próprios dos grupos dominantes europeus à época. Esses homens estavam convencidos dos conceitos e das convicções eurocêntricas e, portanto, fortemente influenciados e comprometidos com sua posição no mundo, observando e inferindo a partir do lugar de onde estavam conectados, cujas interpretações, por conseguinte, transformadas em narrativas, ostravam-se impregnadas de preconceitos próprios do seu tempo, do seu espaço e de sua formação, exprimindo juízos e valores fortemente ligados às suas experiências de vida e aos ideais de mundo e de sociedade (FALEIRO, 2012).

Ainda sobre a virada da metade do século XIX, nossa investigação abriu espaço para a política de terras e de colonização na relação com o poder local. Foi na segunda metade

daquele século que observamos, com maior nitidez, a reverberação dos aspectos ligados ao processo de desenvolvimento, de progresso e de civilização, como resultado da ideia de modernidade que se espalhou por todo o planeta a partir da Europa, atingindo o Brasil, Santa Catarina e, por extensão, a região sul catarinense. Aquele impulso produziu um processo cada vez mais intenso e acelerado de apropriação e de integração das terras compreendidas no sul da Província de Santa Catarina, transformando a paisagem e conformando a região, que, na segunda metade do século XIX, era habitada pelo Povo Xokleng, pelos nacionais compostos por descendentes de portugueses, açorianos e madeirenses, muitas vezes miscigenados, e pelos escravos e ex-escravos que, se não foram dizimados como os originários da terra, também não foram contemplados pela nova política de terras e de colonização, o que os manteve à margem.

Identificamos nesse período uma relativa sincronia dos discursos e das narrativas produzidas em cascata desde a corte até a Província, apontando e reforçando a necessidade premente da implantação da política de imigração e de colonização que fosse capaz de dinamizar a agricultura, a indústria e o comércio por meio da modernização das práticas consideradas ultrapassadas e, portanto, pouco modernas e de baixos resultados econômicos. Geralmente, esses argumentos vinham acompanhados de críticas – ora veladas, ora explícitas – sobre os próprios elementos “nacionais” que permaneciam presos às antigas rotinas, o que lhes impunha a condição de atraso, fazendo-se necessário o investimento na formação técnica dos agricultores, além de uma boa e adequada infraestrutura com vias de transporte e de comunicação. No entanto, notamos que essas narrativas acabavam por reforçar a ideia de que os nacionais (luso-brasileiros) eram os responsáveis, em grande medida, pelo estado de obsolescência e, por isso, não representavam a força de trabalho e de iniciativa apropriados ao contexto de implementação das políticas de imigração e de colonização após criação da Lei de Terras em 1850.

Foi nesse ambiente que se deu a constituição da Comissão Sampaio, que deu início ao processo de medição e de demarcação das terras devolutas do sul catarinense, abrangendo toda a área que se estendia entre os vales dos rios Tubarão e Araranguá nos anos de 1867 e 1868. As terras demarcadas foram, nos anos que se seguiram à conclusão dos trabalhos da Comissão Sampaio, destinadas à colonização por imigrantes europeus, e mesmo por nacionais, que cumpriram o importante papel de dar início aos trabalhos de infraestrutura nas colônias recém-criadas, fossem elas oficiais ou privadas.

O processo de medição e de demarcação das chamadas terras devolutas demonstrou, entre tantas coisas, que havia uma quantidade expressiva de moradores luso-

brasileiros (sesmeiros, arrendatários ou posseiros) que produziam regularmente e mantinham comunicação permanente com os comerciantes e com as lideranças políticas de Tubarão e de Laguna, desconstruindo a ideia corrente de que a faixa de terras entre o litoral e as encostas da Serra Geral se caracterizava por um imenso “vazio demográfico”.

Também evidenciamos que o mais ativo – e talvez o mais importante – político local era o coronel da Guarda Nacional, Luiz Martins Collaço, cujo nome aparecia com frequência nos documentos, acompanhando e orientando os engenheiros, o que demonstra que era, de fato, uma pessoa muito influente e que, em certa medida, orientava o processo de ocupação regional pautando-se pelos interesses políticos e econômicos da elite que representava. Portanto, nossa pesquisa pode evidenciar que a elite mandatária acompanhava tanto os projetos relacionados à mineração como aqueles que diziam respeito à colonização, mostrando-se atenta aos movimentos que, aos poucos, foram transformando a paisagem regional e atraindo um número cada vez maior de pessoas.

O trabalho também analisou o processo de colonização das terras devolutas da região sul com migrantes e imigrantes europeus e também com nacionais, por meio de experiências de colonização espontânea, pública e privada, que, ao seu tempo, contribuíram para o aprofundamento da construção do espaço regional. O projeto colonizador na região sul catarinense, por imigrantes europeus, teve início efetivo quando um grupo de famílias de origem germânica migrou da ex-colônia Teresópolis para o vale do Braço do Norte, entre os anos de 1873 e 1874, ocupando uma área de terras devolutas consideradas de boa qualidade nas margens do rio Braço do Norte, que corresponde ao atual município de São Ludgero e à parte dos municípios de Rio Fortuna, Armazém e São Martinho. O núcleo colonial espontâneo Braço do Norte é comumente apontado pela historiografia regional, e mesmo pelas fontes documentais da época, como sendo uma colônia modelo e de sucesso, dado o seu nível de organização e de prosperidade material, muitas vezes sendo usado como elemento de comparação com outros grupos de imigrantes e, principalmente, com os nacionais.

Depois dos migrantes germânicos do Braço do Norte, houve um crescente e contínuo fluxo de imigrantes europeus para a região. As primeiras levas chegaram em 1877 para se instalar nos lotes medidos sob a chefia do engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, responsável pela instalação da colônia Azambuja, ligada diretamente ao Governo do Império. Essa colônia recebeu o primeiro grupo, formado por 291 imigrantes lombardos, entre homens, mulheres, velhos e crianças, que partiram do porto de Havre, na França e, depois de quase dois meses de viagem, chegaram à sede da colônia em 28 de abril do mesmo ano, 1877. Esses e muitos outros grupos de imigrantes europeus chegaram às terras do sul catarinense por

intermédio do empresário Joaquim Caetano Pinto Junior, que havia celebrado um contrato com o governo do Império que o autorizava a agenciar e a transportar imigrantes europeus para o Brasil, sobretudo de regiões que enfrentavam situações de crise econômica e social, como a Itália e o Tirol austríaco. O referido contrato especificava a quantidade, o prazo, a origem, a profissão e as “qualificações” dos imigrantes, que deviam ser agricultores, sadios, laboriosos e moralizados. Para tanto, foi articulada e colocada em ação uma poderosa máquina de propaganda de modo a convencer as famílias europeias a emigrarem para o Brasil.

Desse modo, a Província catarinense experimentou, no último quartel do século XIX, os desdobramentos da política de colonização e de imigração nacional que, em um espaço de tempo cada vez mais curto, via a população do vale do rio Tubarão aumentar e, como consequência, a transformação da paisagem com a derrubada da floresta, que cedia espaço para plantações, pastagens, estradas, engenhos, praças, igrejas e casas comerciais, entre outros equipamentos impositivos do projeto colonizador.

A colônia Azambuja se constituiu em uma grande área colonial, pois as terras devolutas se estendiam desde o vale do rio Tubarão até o vale do rio Araranguá, no extremo sul da província, onde as terras já haviam sido medidas e demarcadas pela Comissão Sampaio entre os anos de 1867 e 1868. A colônia “estatal” se caracterizou pela disseminação de núcleos coloniais que foram se espalhando por todo aquele amplo espaço. Além da sede, que correspondia ao núcleo original e administrativo, outros foram sendo constituídos, como o núcleo colonial Urussanga e o núcleo colonial Accioly de Vasconcellos, que, mais tarde, foi desdobrado nos núcleos coloniais de Criciúma e de Cocal, além dos núcleos coloniais Presidente Rocha, atual município de Treze de Maio, Linha Torrens e Hercílio Luz, espraiando-se em direção às bacias dos rios Urussanga, Cocal e Mãe Luzia, no vale do Araranguá, sempre acompanhados de perto pela elite luso-brasileira, que detinha o poder local, orientando os projetos de acordo com seus interesses e suas conveniências.

A região também foi impactada pelas experiências de colonização privadas, como a colônia Grão Pará, instalada oficialmente no ano de 1882 nas terras do patrimônio dotal de SS. AA. II, a Princesa Isabel e o Conde d’Eu, cuja escolha se mostrou fortemente ligada e influenciada pelos interesses dos mandatários locais e pelas notícias da existência do carvão mineral nos limites de suas terras, onde, desde 1861, o governo do Império havia firmado contrato de concessão com Felisberto Caldeira Brant Pontes (segundo Visconde de Barbacena), que formou, com a capital inglesa, a “The Tubarão Brazilian Cool Mining Company Limited”, destinada à exploração do carvão, e a “The Donna Thereza Christina

Railway Company Limited”, ferrovia concluída em 1884, perfazendo a ligação entre o porto de Imbituba e Minas, atual município de Lauro Müller, nas terras concedidas ao Visconde para a exploração do carvão mineral.

As terras do patrimônio dotal, onde foi instalada a colônia Grão Pará correspondem, na atualidade, aos municípios de Grão Pará, Orleans, Lauro Müller e parte dos municípios de Braço do Norte, Pedras Grandes, São Ludgero, Santa Rosa de Lima, Rio Fortuna, Armazém e São Martinho, dando-nos a dimensão da área ocupada pela colonização de imigrantes e que, ao mesmo tempo, foram comprimindo ainda mais a área de livre circulação do povo Xokleng, que também passou a ser caçado pelos bugreiros a serviço do Estado, das empresas colonizadoras e, muitas vezes, dos próprios colonos.

A pesquisa nos permitiu observar que, embora o caráter industrial do carvão e a técnica empregada na Estrada de Ferro expressem melhor a ideia de modernidade e de progresso do que o projeto colonizador implantado na região sul catarinense, ambos demonstravam, nas fontes documentais, nos discursos e nas construções narrativas, serem desejosos do mesmo progresso e modernidade. Portanto, os dois projetos se aproximavam pelo desejo de ocupar e explorar, de forma capitalista, e de empreender o progresso e a modernidade na parte sul da província, que intensificava o processo de integração econômica, mesmo que de forma subsidiária, por meio da atração e da adoção dos elementos que constituíam o mundo civilizado moderno.

Já, na última década do século XIX, com a proclamação da República e com a aprovação do Decreto nº 528, de 28 de junho de 1890, conhecido como “Lei Glicério”, a região do rio Mãe Luzia recebeu a instalação da colônia Nova Veneza e a ocupação do território se expandiu ainda mais em direção ao extremo sul catarinense. Tratava-se de uma colônia privada que pertencia à Empresa Angelo Fiorita & Cia. - uma empresa estadunidense com sede no Rio de Janeiro que, antes mesmo da chegada das primeiras levas de imigrantes, transferiu todos os direitos para a Cia. Metropolitana, também sediada no Rio de Janeiro. Esta última, além da colonização, também atuou na exploração do carvão mineral.

Se as décadas de 1870 e de 1880 demonstraram um intenso processo de ocupação das terras devolutas do vale do rio Tubarão, a década de 1890 apresentou um maior processo de ocupação das terras devolutas situadas na direção do vale do rio Araranguá, reforçando a ocupação iniciada pela direção da colônia Azambuja, que havia criado os núcleos de Urussanga (2º Distrito) em 1878 e de Accioly de Vasconcellos (3º Distrito) em 1880, além de ter encaminhado outras tantas famílias de imigrantes para o núcleo Criciúma, região banhada pelo rio Mãe Luzia, entre o final de 1879 e o início de 1880. Esse movimento de ocupação

seguia as medições e as orientações da Comissão Sampaio, que previa a instalação de imigrantes europeus naquelas terras e a abertura de uma estrada (picada) entre Araranguá e Azambuja. A Colônia Nova Veneza, que recebeu sucessivas levadas de imigrantes europeus entre os anos de 1891 e 1897, abrangeu uma extensão de terras devolutas que corresponde aos atuais municípios de Nova Veneza, Treviso, Siderópolis e uma parte do município de Criciúma.

Ao final, o trabalho ainda buscou analisar três importantes projetos modernizantes. As Estradas de Ferro Dona Izabel e Dom Pedro I e o Canal de Navegação Interior Dom Affonso, que estiveram em disputa ao longo de praticamente toda a segunda metade do século XIX, sendo que a construção de uma ferrovia que corte o território do Estado de Santa Catarina paralelo à faixa litorânea ainda reverbera num horizonte de expectativa, como pudemos observar em documento assinado pelo engenheiro Rui Hülse, presidente do Sindicato da Indústria da Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina, datado de 11 de maio de 2012. Tais projetos modernizantes se enquadravam no contexto das políticas do Império em incentivar a construção de grandes obras que pudessem promover o desenvolvimento de regiões que se encontravam em situação de relativo isolamento em relação aos mercados nacionais e internacionais, produzindo intensos e acalorados debates que tomavam espaço nas tribunas das Câmaras e nos jornais que circularam ao longo da segunda metade do século XIX em todo o país.

Embora as duas ferrovias nunca tivessem saído do papel, e o canal de navegação interior tenha sido iniciado sem jamais ser totalmente concluído, os projetos modernizantes em disputa se valiam de argumentos que eram utilizados com maior frequência e veemência por seus proponentes e defensores, como as vantagens de uma ligação entre as duas províncias do sul do país; os benefícios para o empreendimento colonizador; a possibilidade da exploração do carvão e o necessário escoamento do mineral e, de forma geral, o alinhamento da província à modernidade, por meio dos equipamentos que favoreceriam o desenvolvimento, o progresso e a civilização.

Diante do exposto, procuramos evidenciar que o movimento de ocupação portuguesa e luso-brasileira, para além do seu “pioneirismo” com o estabelecimento da povoação de Laguna e, posteriormente, Tubarão e Araranguá, também formou e consolidou uma elite local e regional de caráter oligárquico que conduziu o processo de domínio do espaço regional sul catarinense ao longo do século XIX. A família Collaço, tomada como exemplo, que esteve alinhada e prestando serviços ao Governo do Império, parece ter se ajustado facilmente ao novo regime republicano e, com isso, mantendo-se no poder até o final

da Primeira República, exercendo grande influência em toda a região. Exemplo do poder e da influência da família Collaço está, portanto, no fato de que o Distrito de Braço do Norte, vinculado a Tubarão, teve seu nome alterado por força de uma lei municipal datada de agosto de 1922, para Colaçoópolis, como forma de homenagem. O Distrito voltou a se chamar Braço do Norte somente em 26 de junho de 1928, por meio da lei municipal nº 149, depois de seis anos.

Por isso, salientamos que a temática acerca do processo de ocupação e de apropriação da região sul de Santa Catarina, atravessada pelos múltiplos interesses e pelas conveniências de grupos políticos e econômicos no contexto do século XIX, jamais poderia se esgotar nessa pesquisa, demandando novas investigações com outras tantas possibilidades de abordagem do tema proposto.

REFERÊNCIAS

A ESTRADA de Ferro da Província de Santa Catharina à de S. Pedro do Sul. Jornal O Despertador. Desterro. Edição n.º 1009, de 5 de outubro de 1872.

AHLERT, Jacqueline. Surpreendente e melancólico. Reminiscência missioneira: o olhar de Robert Avé-Lallemant. In: _____. **Relatos de viagem como fontes à história**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2012, p. 33-43.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do nordeste e outras artes**. 4 ed. São Paulo: Cortez, 2009. 376, p.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Preconceito contra a origem geográfica e de lugar: as fronteiras da discórdia**. 3 ed. São Paulo: Edições MMM, 2012. 136, p.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de; RENAUX, Maria Luiza. Caras e Modos dos Migrantes e Imigrantes. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). **História da Vida Privada no Brasil: Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

A' PEDIDO. Jornal O Despertador. Desterro. Edição n.º 1009, de 5 de outubro de 1872.

APONTAMENTOS para o Relatório Dotal. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC, 1881.

ANÚNCIO de capa - Estrada de Ferro D. Pedro I. Jornal O Município. Laguna, edição n.º 88 de 31 de outubro de 1879.

AMARAL, Azevedo. O problema eugênico da imigração. In: _____. **Actas e trabalhos do Primeiro Congresso Brasileiro de Eugenia**. Rio de Janeiro, vol. I, 1929

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagem pelo sul do Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1953. 360 p.

BALDIN, Nelma. **Tão fortes quanto a vontade, história da imigração italiana no Brasil: os vênetsos em Santa Catarina**. Florianópolis: Insular; Ed. da UFSC, 1999. 279p.

BARROS, José D'Assunção. **História, Espaço, Geografia: diálogos interdisciplinares**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2017. 222 p.

BELOLLI, Mário et al. **História do Carvão de Santa Catarina**. Criciúma: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 2002.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. 360 p.

BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã- Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da USP, 1976.

BITENCOURT, João Batista. **Clio Positivada: a artesanaria da cidade histórica de Laguna.** Florianópolis: UFSC, 1997. (Dissertação de Mestrado em História)

BITENCOURT, João Batista. **Laguana: uma análise sobre o discurso de cidade histórica.** Criciúma: Eddiunesc; Florianópolis: Dois Por Quatro, 2016. 248 p.

BITTENCOURT, Arary Cardozo. **O menino de oficinas.** Tubarão: Ed. Copiart, 2008. 269 p.

BONAMIGO, Antônio Carlos (et al). **História e Região: os 100 anos do Sudoeste do Paraná e do Oeste de Santa Catarina.** Francisco Beltrão: Editora Jornal de Beltrão S/A, 2016. 266 p.

BORTOLOTTI, Zulmar Hélio. **História de Nova Veneza.** Nova Veneza: Prefeitura Municipal, 1992, 339p.

BOSI, Alfredo. **A Dialética da colonização.** São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BOURDIEU, Pierre. **A profissão de sociólogo: preliminares epistemológicas.** Petrópolis: Editora Vozes, 1999.

BOURDIEU, Pierre.. **O poder Simbólico.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

BOURDIEU, Pierre.. **La misère du monde.** Paris: Seuil, 1993.

BRAGA, Sebastião Antonio Rodrigues. **Projeto de Estabelecimento de uma estrada de ferro de Santa Catarina a Porto Alegre.** Rio de Janeiro: Tipografia Americana, 1869.

BRANCO, José Eduardo Sabóia Castello; FERREIRA, Ronaldo *et al.* **Tratado de estradas de ferro.** Rio de Janeiro: Reflexus Produção Gráfica, 2000.

BRAGA, Sebastião Antonio Rodrigues. **Projeto de Estabelecimento de uma estrada de ferro de Santa Catarina a Porto Alegre.** Rio de Janeiro: Tipografia Americana, 1869.

BRASIL. **Lei nº 514**, de 28 de outubro de 1848. Fixando a Despeza e Orçando a Receita para o exercício de 1849-1850, e ficando em vigor desde a sua publicação. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-514-28-outubro-1848-559998-publicacaooriginal-82506-pl.html>. Acesso em: 15 ago. 2020.

BRASIL. **Lei nº 601**, de 18 de setembro de 1850. Dispoem sobre as terras devolutas no Imperio, e ácerca das que são possuidas por titulo de sesmaria sem preenchimento das condições leaes, bem como por simples titulo de posse mansa e pacifica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam ellas cedidas a titulo oneroso assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de Colonias de nacionaes e de estrangeiros, autorisado o Governo a promover a colonisação estrangeira na forma que se declara. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/542128/publicacao/15770545>. Acesso em: 15 ago. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 1.318**, de 30 de Janeiro de 1854. Manda executar a Lei N.º 601 de 18 de Setembro de 1850. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1318-30-janeiro-1854-558514-publicacaooriginal-79850-pe.html>. Acesso em: 15 ago. 2020.

BRIGHENTI, Clóvis Antonio. **Povos indígenas em Santa Catarina**. Florianópolis, 2013. Disponível em: <https://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/08/povos-indc3adgenas-em-santa-catarina.pdf>. Acessado em: 10 de julho de 2019.

BRITO, Paulo Miguel Jozé de. **Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina**. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1829.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina**. 2 ed. Rio de Janeiro: Laudes, 1970.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues; REIS, Sara Regina Poyares dos. **A História da Política em Santa Catarina Durante o Império**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004, vol. 3. 343 p.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 557 p.

CANDIDACTURA Extemporanea. Jornal O Despertador. Desterro. Edição n.º 1000, de 31 de agosto de 1872.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CAROLA, Carlos Renato. Natureza admirada, natureza devastada: História e Historiografia da colonização de Santa Catarina. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 26, n. 44, p.547-572, dez. 2010.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem – Teatro de sombras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CASTRO, Ieda Bandeira. A formação do espaço brasileiro: algumas contribuições e reflexões. In.: _____. **Inquietações Geográficas**. Porto Alegre: Edição dos Autores, 2000, p. 39-54.

CASTROGIOVANI, Antonio Carlos *et al.* **Inquietações Geográficas**. Porto Alegre: Edição dos Autores, 2000. 104 p.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

CHARTIER, Roger. **A história Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, s/d.

COELHO, Manuel Joaquim de Almeida. **Memória histórica da província de Santa Catharina**. Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1856.

COLONOS Novos: Informações à sua chegada. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC, 1884.

CONNIFF, Michael L. **A elite nacional**. In: HEINZ, Flávio Madureira (Org.). **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. pp. 99 – 121.

CONTRATO de Colonização do Patrimônio Dotal. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC, 1882.

Se

COSTA, 1987

COSTA, Emília Viotti da. **Da República à Monarquia**. 9 ed. São Paulo: Editora UNESP, 2010. 524 p.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de (Org.). **Relatos de viagem como fontes à história**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2012. 145 p.

Correspondências dos Engenheiros para o Presidente da Província 1864 a 1867. Relatório trimestral, 11/09/1867 - p. 210v. APESC.

CORRESPONDÊNCIAS dos Engenheiros para o Presidente da Província, 1868. **Carta do engenheiro Manoel da Cunha Sampaio para o Conselheiro João Agostinho Moreira Guimarães, Diretor Geral da Secretaria D’Agricultura da Província de Santa Catharina, 19/11/1868** - p. 169. APESC

DALL’ALBA, João Leonir. **O Vale do Braço do Norte**. Orleans: Edição do Autor, 1973. 429 p.

DALL’ALBA, João Leonir. **Laguna antes de 1880**: documentário. Florianópolis: Lunardelli/UEDESC, 1979.

DALL’ALBA, João Leonir. **Colonos e Mineiros no grande Orleans**. Florianópolis: Ed. Do Autor, 1986.

DALL’ALBA, João Leonir. **Histórias do Grande Araranguá**. Araranguá: Gráfica Orion Editora, 1997.

DALL’ALBA, João Leonir. **Pioneiros nas Terras dos Condes**. 2. Ed. Orleans: Gráfica do Lelo, 2003. 208 p.

DAROSSO, Flávia Paula. **A Lei de Terras em Santa Catarina e a Consolidação do Estado Imperial Brasileiro**. Florianópolis: UFSC, 2017. (Dissertação de Mestrado em História). 158 p

DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 Anos de Ferrovia**. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da E. F. Central do Brasil, 1985. 101p.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil**. Niterói: Portifolium S.DP. Visual, 2009. 261 p.

DURKHEIM, Émile. **As Formas Elementares da Vida religiosa**: o sistema totêmico na Austrália. São Paulo: Martins fontes, 2000.

ESTRADAS de Ferro. Jornal O Mercantil – folha política, comercial e noticiosa - Desterro, edição n.º 668, de 26 de setembro de 1867.

FAGUNDES, Marcelo Gonzalez Brasil. Pelas veredas do paraíso: Hans Staden e a expedição Sanabria. In: BRANCHER, Ana; AREND, Silvia Maria Fávero (Orgs.). **História de Santa Catarina: séculos XVI a XIX**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

FALCÃO, Luiz Felipe. Dos corretos enganos e de outros desacertos: a presença portuguesa no Sul da América. In: BRANCHER, Ana; AREND, Silvia Maria Fávero (Orgs.). **História de Santa Catarina: séculos XVI a XIX**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004, p. 175 – 187.

FALCON, Francisco. **História e Poder**. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

FALEIRO, Silvana Rossetti. Viajando com Robert Avé-Lallemant. In: CONSTANTINO, Núncia Santoro de (Org.). **Relatos de Viagem como Fontes à História**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2012, p. 23 – 32.

FARIA, Alberto de. Mauá: Irineu Evangelista de Souza. **Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)**. 4 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, 4 ed. 550 p.

FARIAS, Kelson Adriani de. **130 Anos de Colonização Alemã em São Ludgero**. São Ludgero: Ed. da Prefeitura Municipal, 2003. 114 p.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1995. 654p.

FIGUEIREDO, Sílvio Lima; RUSCHMANN, Doris Van de Meene. Estudo genealógico das viagens, viajantes e turistas. **Novos cadernos NAEA**, Paraná, v. 7, n. 1, p. 155-188, jun. 2004.

FLORES, Maria Bernardete Ramos. **Povoadores da Fronteira: os casais açorianos rumo ao Sul do Brasil**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2000.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 14 ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1999. 295 p.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura**. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. 399 p.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FREGUESIA Nossa Senhora da Piedade - Centenário de Tubarão Jornal Correio do Sul, Laguna, Edição especial de 7 de maio de 1936.

GALVÃO, Manuel Nascimento da Fonseca. **Notas geográficas e históricas sobre a Laguna, desde sua fundação até 1750**. Desterro, Typografia de J. J. Lopes, 1884.

GIUCCI, Guillermo. **Viajantes do maravilhoso: o novo mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. 262 p.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

GOULART FILHO, Alcides (Org.). **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013. 323 p.

GREENHALGH, João Carlos. Relatório apresentado ao Conselheiro do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro-fiscal da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina em 1881. In: BRASIL. **Relatório apresentado à Assembleia Geral na Segunda Seção da Décima Oitava Legislatura pelo Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Manuel Alves de Araújo**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882 (Anexo ao Relatório).

HEINZ, Flávio Madureira (Org.). **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. 224 p.

HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**; complementada e atualizada por Alexandre Rocha: [s. n.], 2005. p.86.

HOBSBAWN, Eric J. **A Era das Revoluções: Europa (1789-1848)**. 21 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. 464 p.

HOBSBAWN, Eric J. **A Era do Capital (1848-1875)**. 9 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. 459 p.

HOBSBAWN, Eric J. **A era dos impérios 1875-1914**. 8. ed. Tradução de Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003. 546 p.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1985. 220p.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso: os motivos edênicos do descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Brasiliense: Publifolha, 2000.

IOTTI, Luiza Horn (Org.). **Imigração e Colonização: Legislação de 1747 a 1915**. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul. Caxias do Sul: EDUCS, 2001.

JOCHEM, Toni Vidal. **A Formação da Colônia Teresópolis e a Atuação da Igreja Católica (1860-1910)**. 2002. 154f. Dissertação. (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.

JUNIOR, Joaquim Machado de M. **Locomotivas a Vapor**. 3. ed. São Paulo: Editora LEP S.A., 1960. 176 p.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006. 368 p.

KOSELLECK, Reinhart. **Estratos do tempo**: estudos sobre história. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2014. 352 p.

KÜHN, Fabio. O poder na vila: a atuação da Câmara de Laguna. In: BRANCHER, Ana; AREND, Silvia Maria Fávero (Orgs.). **História de Santa Catarina**: séculos XVI a XIX. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004, p. 111 – 131.

KÜHN, Fábio. **Gente da Fronteira**: Família, Sociedade e Poder no sul da América Portuguesa – século XVIII. [Tese de Doutorado]. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006. p. 31.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. 288 p.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**: ensaio de antropologia simétrica. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994, p. 15.

LAVINA, Rodrigo. **Os Xokleng de Santa Catarina**: uma etnohistória e sugestões para arqueólogos. 1994. 49f. (Mestrado em História). Universidade do Vale do Rio dos Sinos – São Leopoldo, RS, 1994.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**; tradução: Bernardo Leitão [et al.]. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990. 553 p.

LESLIE, Charles Mitchel Smith. **Relatório**: Patrimônio Dotal de SS. AA. II. no Município de Tubarão, na Província de Santa Catharina. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Rio de Janeiro: (manuscrito), 1º de agosto de 1881.

LEVY, Pierre. **As tecnologias da inteligência**: o futuro do pensamento na era da informática. Rio de Janeiro: 34, 1993.

LIMA, José Dias da Cruz. **A estrada de ferro da província de Santa Catharina a s. Pedro do Sul**. Rio de Janeiro: Tipografia N. L. Vianna & Filhos, 1867.

LIMA, Henrique Espada. **Da escravidão à liberdade na ilha de Santa Catarina**. Florianópolis, 2013. Disponível em: https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/561801/mod_resource/content/1/B9%20Escrav%20Liberd.pdf. Acesso em: 15 ago. 2020.

LOCH, Cenilde. **Ação colonizadora de Joaquim Caetano Pinto Júnior e a colônia de Grão-Pará**. 1978. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica do Paraná, PUC/PR, 1978.

LOTTIN, Jucely. **Colônia Imperial de Grão-Pará**: 120 anos. Florianópolis: Ed. Elbert, 2002.

LOVE, Joseph L.; BARICKMAN, Bert J. Elites Regionais. In: HEINZ, Flávio Madureira (Org.). **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p. 77 – 97.

MACHADO, Paulo pinheiro. **A política de Colonização do Império**. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

MALERBA, Jurandir. **O Brasil imperial (1808-1889)**: Panorama da história do Brasil no século XIX. Maringá: Eduem, 1999. 192 p.

MALERBA, Jurandir. **A corte no exílio**: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808-1821). São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALERBA, Jurandir. **Os Brancos da Lei**: Liberalismo, escravidão e mentalidade patriarcal no Império do Brasil. Maringá: EDUEM, 1994.

MALERBA, Jurandir. (Org.) **Lições de História**: da história científica à crítica da razão metódica no limiar do século XX. Porto Alegre/Rio de Janeiro: EdiPucrs/Editora Fundação Getúlio Vargas, 2013.

MALERBA, Jurandir. (Org.) **Lições de História**: o caminho da ciência no longo século XIX. Rio de Janeiro / Porto Alegre: Editora FGV / EdiPucrs, 2010.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; VIDAL, Joseane Zimmermann (orgs.). **História diversa**: africanos e afrodescendentes na ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **Africanos livres**: a abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MARINGONI, Gilberto. História: Império de crises. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília - DF, n. 67, p. 72 - 77, set. 2011.

MARTINS, Vilmar. **A Contribuição do Imigrante para o Desenvolvimento das Relações Capitalistas de Produção no Sul do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1979 (Dissertação de Mestrado em História)

MARZANO, Luigi. **Colonos e missionários italianos na floresta do Brasil**. Florianópolis: Ed. da UFSC; Prefeitura Municipal de Urussanga, 1985. 200p.

MEDEIROS, Rodrigo Althoff. **Cidades em Crescimento**: a influência da Ferrovia Tereza Cristina nas cidades do sul – estudo de caso no município de Tubarão. Tubarão: Ed. Copiart, 2007. 204 p.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Joaquim Gomes de Oliveira e Paiva**. 2019. Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/941%20Joaquim_Gomes_de_Oliveira_e_Paiva. Acesso em: 28 set. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Léonce Aubé**. 2020. Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/95-%20Leonce_Aube. Acesso em: 28 de setembro de 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia João Luís Collaço**. 2019.

Disponível em:

http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/464-Joao_Luis_Collaco. Acesso em: 28 set. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Pedro Luís Collaço**. 2020.

Disponível em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/803-Pedro_Luis_Collaco.

Acesso em: 28 set. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Joe Collaço**. 2020. Disponível

em: http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/508-Joe_Collaco. Acesso em: 28 set.

2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Apolinário João Pereira**.

2020. Disponível em: [http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/114-](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/114-Apolinario_Joao_Pereira)

[Apolinario_Joao_Pereira](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/114-Apolinario_Joao_Pereira). Acesso em: 28 de setembro de 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia João Fernandes de Sousa**.

2020. Disponível em: [http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/450-](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/450-Joao_Fernandes_de_Sousa)

[Joao_Fernandes_de_Sousa](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/450-Joao_Fernandes_de_Sousa). Acesso em: 28 set. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Francisco Carlos de Araújo**

Brusque. 2019. Disponível em: [http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/1174-](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/1174-Francisco_Carlos_de_Araujo_Brusque)

[Francisco_Carlos_de_Araujo_Brusque](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/1174-Francisco_Carlos_de_Araujo_Brusque). Acesso em: 02 jun. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Manuel José de Oliveira**

(Pendica). 2020. Disponível em: [http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/670-](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/670-Manuel_Jose_de_Oliveira_Pendica)

[Manuel_Jose_de_Oliveira_Pendica](http://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/670-Manuel_Jose_de_Oliveira_Pendica). Acesso em: 02 de junho de 2020.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório apresentado ao ministro Francisco Glicério pelos engenheiros Fábio Hostilio de Moraes Rego, Luiz Felipe Gonzaga de Campos e João Caldeira de Alvarenga Messeder sobre o estado de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

MONTSERRAT, Ruth Maria Fonini. Línguas Indígenas no Brasil Contemporâneo. In:

GRUPIONI, Luís Donisete Benzi (Org). **Índios no Brasil**. Brasília: Ministério da Educação e do Desporto, 1994, p. 93-104.

MORAES, Eduardo José de. **Canal da junção da Laguna a Porto Alegre**: memória justificativa de seu projeto. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1879.

MORAES, Eduardo José de. **Canal Príncipe D. Afonso**. Rio de Janeiro: Tipografia Montenegro, 1887.

MORAES, Eduardo José de. **Navegação interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Montenegro, 1894.

MORAES, Eduardo José de. **Pedido de privilégio do canal da junção da Laguna a Porto Alegre**. Rio de Janeiro: Tipografia Montenegro, 1886.

MOSCOVICI, S. **A representação social da psicanálise**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978

MOTTA, Márcia M. M. Sesmeiros e posseiros nas malhas da Lei (um estudo sobre os debates parlamentares acerca do projeto de Lei de Terras – 1843-1850). **Raízes**, Campina Grande – SP, v. 27, n. 18, p. 102-110, set. 1998.

MUTTER, Débora. Uma literatura e um viajante singular. In: _____. **Relatos de viagem como fontes à história**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2012, p. 111-121.

NASCIMENTO, Dorval do. **As Curvas do Trem**: a presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina (1880-1975). Criciúma: UNESC, 2004. 181 p.

NOTÍCIAS – Exame e Medição de Terras. Jornal O Argos, Desterro, Edição n.º 542 de 12 de janeiro de 1860.

NOTÍCIAS – Exame e Medição de Terras. Jornal O Despertador. Desterro. Edição n.º 660, de 25 de maio de 1869.

O CANAL de Juncção da Laguna a Porto Alegre. Jornal A Verdade. Laguna, edições de 03 de agosto de 1879 a 08 de abril de 1880.

OFÍCIO da Repartição Geral das Terras Públicas endereçado ao Presidente da Província de Santa Catharina em 18 de junho de 1860. Documento disponível no Centro de Memória da ALESC sob a classificação: Ofícios Recebidos 1861/1862 Doc. 15 p. 90.

OLIVEIRA, Henrique Luiz Pereira; SALOMON, Marlon. **Adecadencia de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2010. 108 p.

PACHECO, Janot. **Estradas de Ferro**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1938. 174 p.

PEDRO, Joana Maria *et al.* **Negro em Terra de Branco: escravidão e preconceito em Santa Catarina no século XIX**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

PENNA, Clemente Gentil. **Escravidão, Liberdade e os Arranjos de Trabalho na Ilha de Santa Catarina nas Últimas Décadas de Escravidão (1850-1888)**. 2005.153f. (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/101610/213255.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 18 out. 2017.

PERES, Jackson Alessandro; NÖTZOLD, Ana Lúcia Vulfe. Os indígenas do século XIX: a selvageria nos (dos) discursos oficiais (1850-1880). **Ágora**, Florianópolis, v. 20, n. 41, p. 07-18, 2005.

PIAZZA, Walter F. **O Escravo numa Economia Minifundiária**. São Paulo: Resenha Universitária, 1975.

PIAZZA, Walter Fernando; HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina: história da gente**. 3. ed. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1989.

PIAZZA, Walter F. **A Epopeia Açórico-Madeirense (1747-1756)**. Florianópolis: Ed. Da UFSC; Ed. Lunardelli, 1992.

PIAZZA, Walter F. **A Colonização de Santa Catarina**. 3 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994a.

PIAZZA, Walter Fernando (Org.). **Dicionário político catarinense**. Florianópolis: Edição da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1994b. 871 p.

PINTO, Virgílio Noya. Balanço das Transformações Econômicas no Século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em Perspectiva**. 21. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. 368 p.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 33 ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. 446 p.

PROPAGANDA - Confeitaria Estrada de Ferro D. Pedro. Jornal Correio da Tarde. Desterro, edição n.º 70, de 26 de março de 1884.

PUBLICAÇÕES a Pedido. Jornal O Argos, Desterro, Edição n.º 249 de 16 de fevereiro de 1858.

PUBLICAÇÕES a Pedido. Jornal O Argos, Desterro, Edição n.º 254 de 27 de fevereiro de 1858.

Quesitos do Comendador Caetano Pinto. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC, 1881.

REGO, Fábio Hostilio de Moraes; CAMPOS, Luiz Felipe Gonzaga de; MESSEDER, João Caldeira de Alvarenga. **Relatório**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

RÉMOND, René. **O Século XIX (1815-1914)**. São Paulo: Cultrix, 1990.

RESPOSTA aos Quesitos do Comendador Caetano Pinto. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC, 1881.

REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: ática, v. 1, n. 8, 1891. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=709743&pagfis=110&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 25 jul. 2019.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007. 535 p.

RIO GRANDE DO SUL. **Relatório do presidente da província de São Pedro do Rio Grande do Sul Jerônimo Francisco Coelho apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 15 de dezembro de 1856**. Porto Alegre: Tipografia Mercantil, 1856. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 23 de março de 2017.

SAINT-HILARE, Auguste de. Viagem a Curitiba e Santa Catarina. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978. 209 p.

SALGADO, Graça (coord.). **Fiscais e Marinheiros: a administração no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

SAMARA, Eni de Mesquita; TUPY, Ismênia Spínola Silveira Truzzi. **História & Documento e metodologia de pesquisa**. Belo Horizonte: Autentica editora, 2010. 167 p.

SANTA CATARINA. **Discurso pronunciado pelo presidente da província de Santa Catarina brigadeiro João Carlos Pardal na abertura da Assembleia Legislativa em 1839**. Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1839. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 03 de abril de 2017.

SANTA CATARINA. **Discurso pronunciado pelo presidente da província de Santa Catarina marechal de campo Francisco Joze de Souza Soares D'Andréa na abertura da Assembleia Legislativa em 1840**. Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1840. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina brigadeiro Antero Jozé Ferreira de Brito na Assembleia Legislativa em 1º de março de 1841**. Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1841. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina marechal de campo Antero Jozé Ferreira de Brito na Assembleia Legislativa em 1º de março de 1843**. Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1843. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina marechal de campo Antero Jozé Ferreira de Brito na Assembleia Legislativa em 1º de março de 1846**. Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1846. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho na Assembleia Legislativa em 1º de março de 1853**. Cidade do Desterro: Tipografia do Conservador, 1853. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 01 de setembro de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho na Assembleia Legislativa em 19 de abril de 1854**. Cidade do Desterro: Tipografia Catharinense, 1854. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 01 de setembro de 2018.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho na Assembleia Legislativa em 1º de março de 1857**. Rio de Janeiro: Tipografia Imp. e Const. de J. Villeneuve E. C., 1857. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. João José Coutinho ao vice-presidente Dr. Speridião Eloy de Barros Pimentel em 23 de setembro de 1859. Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1859. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Francisco Carlos de Araújo Brusque à Assembleia Legislativa em 1860. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1860. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Pedro Leitão da Cunha ao primeiro vice-presidente comendador Francisco José D'oliveira em 19 de dezembro de 1863. Desterro: Tipografia Comercial de J. A. do Livramento, 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda à Assembleia Legislativa em primeiro de maio de 1867. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda à Assembleia Legislativa e ao primeiro vice-presidente comendador Francisco José de Oliveira em março de 1868. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1868. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 19 de março de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. Carlos Augusto Ferraz de Abreu à Assembleia Legislativa em 2 de abril de 1869. Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1869. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 19 de março de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo segundo vice-presidente da província de Santa Catarina Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão ao presidente André Cordeiro de Araújo Lima, em 3 de janeiro de 1870. Cidade de Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1870. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 19 de março de 2019.

SANTA CATARINA. Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. José Bento de Araújo na Assembleia Legislativa em 6 de março de 1877. Cidade de Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1877. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 19 de março de 2019.

SANTA CATARINA. Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. Alfredo d'Escragolle Taunay ao primeiro vice-presidente Dr. Herminio Francisco do Espírito Santo em 2 de janeiro de 1877. Cidade de Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1877. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 19 de março de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. José Bento de Araújo ao primeiro vice-presidente Dr. Joaquim da Silva Ramalho em 14 de fevereiro de 1878.** Cidade do Desterro: Tipografia Regeneração, 1878. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo primeiro vice-presidente da província de Santa Catarina Dr. Joaquim da Silva Ramalho ao presidente Dr. Antônio D'almeida Oliveira em 18 de abril de 1879.** Desterro: Tipografia Regeneração, 1879. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo primeiro vice-presidente da província de Santa Catarina coronel Manoel Pinto de Lemos ao presidente Dr. João Rodrigues Chaves em 7 de julho de 1880.** Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1880. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. João Rodrigues Chaves na Assembleia Legislativa em 2 de fevereiro de 1881.** Cidade do Desterro: Tipografia e Litografia de Alex. Margarida, 1881. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina desembargador João Rodrigues Chaves ao terceiro vice-presidente Dr. Joaquim Augusto do Livramento em 9 de março de 1882.** Desterro: Gabinete Tipográfico, 1882. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. Antônio Gonçalves Chaves ao primeiro vice-presidente, coronel Manoel Pinto de Lemos em 27 de janeiro de 1883.** Desterro: Tipografia do Caixeiro, 1883. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 3 de agosto de 2019.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado pelo presidente da província de Santa Catarina Dr. Theodoreto Carlos de Faria Souto ao Dr. Francisco Luiz da Gama Roza em 29 de agosto de 1883.** Desterro: Tipografia do Caixeiro, 1883. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 3 de agosto de 2019.

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da província de Santa Catarina Dr. Francisco Luiz da Gama Roza na Assembleia Legislativa em 5 de fevereiro de 1884.** Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1884. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>. Acesso em: 3 de agosto de 2019.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** 5 ed. São Paul: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. 96 p.

SANTOS, Sívio Coelho dos. **Índios e Brancos no Sul do Brasil:** a dramática experiência dos Xokleng. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1973.

SANTOS, Sívio Coelho dos. **O homem índios sobrevivente do sul:** antropologia visual. Porto Alegre: Editora Garatuja, 1978, 118 p.

SANTOS, Sívio Coelho dos. Encontros de estranhos além do “mar oceano”. **Etnográfica**, Lisboa, v. 7, n. 2, p. 431-448, 2003.

SANTOS, Sívio Coelho dos. **Nova História de Santa Catarina**. 5 ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

SANTOS, Sívio Coelho dos (Org). **Memória da antropologia no sul do Brasil**. Florianópolis: Ed. da UFSC: ABA, 2006, 208 p.

SCHAFF, Adam. **História e Verdade**. Tradução: Maria Paula Duarte. 6 ed. São Paulo: Martins fontes, 1995. 317 p.

SELAU, Maurício da Silva. **A ocupação do território Xokleng pelos imigrantes italianos no sul catarinense (1875-1925): resistência e extermínio**. Florianópolis: Bernúncia, 2010.

SILVA, Wilton Carlos Lima da. **As terras inventadas: discurso e natureza em Jean de Léry, André João Antonil e Richard Francis Burton**. São Paulo: UNESP, 2003.

SEVCENKO, Nicolau. A Capital Irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da Vida Privada no Brasil 3**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. pp.

SEYFERTH, Giralda. “A Colonização Alemã no Brasil: Etnicidade e Conflito”. In: FAUSTO, Boris (org.). **Fazer a América**. São Paulo: Edusp, 1999, p. 273-313.

SILVA, Elias Manoel da. **A Palmatória “Orleans já teve um tempo perigoso”: revolta social em área de imigração no sul de Santa Catarina na Velha República**. 261p. 2006 (Dissertação de Mestrado em História). Brasília: UnB, 2006a.

SILVA, Claudia Christina Machado. **Escravidão e grande lavoura: o debate parlamentar sobre a Lei de Terras (1842-1854)**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006b.

SILVA, Cristina Ennes da. **Nas profundezas da terra: um estudo sobre a região carbonífera do Rio Grande do Sul (1883/1945)**. 2007. 380f Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

SILVA, Wilton Carlos Lima da. **As terras inventadas: discurso e natureza em Jean de Léry, André João Antonil e Richard Francis Burton**. São Paulo: UNESP, 2003.

SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. **A Função Social da Terra**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2003.

SPRÍCIGO, Antônio Cesar. **Sujeitos Esquecidos, Sujeitos Lembrados: Entre Fatos e Números a Escravidão Registrada na Freguesia do Araranguá no Século XIX**. 2003. 196f. (Mestrado em História). Universidade federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

Disponível em:

<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/85351/199276.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 18 out. 2017.

SPRÍCIGO, Antônio Cesar. **Sujeitos Esquecidos, Sujeitos Lembrados:** Entre Fatos e Números a Escravidão Registrada na Freguesia do Araranguá no Século XIX. Caxias do Sul: Murialdo, 2007, 183p.

SOUZA, Sara Regina Silveira de. **A. D. Pedro I Railway:** Sebastião Antonio Rodrigues Braga e a ferrovia Desterro - Rio Grande. São Paulo: João Scortecci Editor, 1987. 97 p.

SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos Trilhos:** imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Editora da Unicamp, 2015. 270 p.

STAUT JÚNIOR, Sérgio Said. **Posse e dimensão jurídica no Brasil:** recepção e reelaboração de um conceito a partir da segunda metade do século XIX ao código de 1916. Curitiba: Juruá, 2015. 208 p.

TEIXEIRA, José Warmuth. **Ferrovia Tereza Cristina:** uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Ed. do autor, 2004. 252 p.

Tombamento Topográfico das Terras Patrimoniais de Sua Alteza Imperial e seu Augusto Esposo. Centro de Documentação Histórica “Plínio Benício”. Orleans – SC.

TONETTO, E.P; GHIZZO, I.; PIROLA, L. Colônia Azambuja: a imigração italiana no sul de Santa Catarina Florianópolis: Epagri, 2015, 211p.

UCHÔA, Carlos Eduardo. **Fortalezas Catarinenses: a estória contada pelo povo.** Florianópolis: Imprensa Universitária da UFSC, 1992.

VAN LEDE, Charles. **De La Colonization au Brésil:** Memoire, historique, Descriptif, estatistique et commercial. Bruxelas: A la Librairie Polytechnique D'Aug. Decq, 1843. 427 p.

VELOSO, Caetano. Um Índio. In: VELOSO, Caetano. **Bicho.** [S.I]: Polygram, 1977. 1 Cd Rom, faixa 5 (02:54 min). Remasterizado do original, Universal Music, 2002.

VETTORETTI, Amadio. Os italianos no sul catarinense. **Ágora**, Florianópolis, v. 16, n. 33-34, p. 7-14, 2001. Disponível em: <http://hdl.handle.net/20.500.11959/brapci/13884>. Acesso em: 07 jul. 2020.

VIANNA, Hélio. **Estudos de História Imperial.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1950. 328p.

VIANNA, Oliveira. **Evolução do povo brasileiro.** 4. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1952.

VIEIRA, José Maria Gouvêa. **O capital estrangeiro no desenvolvimento do Brasil.** São Paulo: DIFEL, 1975. 153 p.

VIEIRA FERREIRA, Fernando Luís. **Azambuja e Urussanga:** memória sobre a fundação, pelo engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, de uma colônia de imigrantes italianos em Santa Catarina. Niterói: Gráfica Diário Oficial, 1939. 102 p.

VIEIRA FERREIRA, FernandoLuís. **Azambuja e Urussanga**: memória sobre a fundação, pelo engenheiro Joaquim Vieira Ferreira, de uma colônia de imigrantes italianos em Santa Catarina. 2 ed. Orleans: Gráfica do Lelo, 2001, 102 p.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. O mármore e a murta: sobre a inconstância da alma selvagem [1992]. In: _____. **A Inconstância da alma Selvagem**, São Paulo: Cosac Naify, 2002.

ZANELATTO, João Henrique. **De olho no poder**: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina na era Vargas. Criciúma: ediUNESC, ediPUCRS, 2012

ZANELATTO, João Henrique; OSÓRIO, Paulo Sérgio. **Forquilha**: do presente para o passado, outras memórias uma nova história. Forquilha, SC: Ed. UNESC, 2012.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina**: a ferrovia do carvão. Tubarão: Tip. Imprimax Ltda, 1967.

ZUMBLICK, Walter. **Este meu Tubarão**. Tubarão: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 1974.